

РЕЗОЛЮЦИЯ № 4: КАДРЫ ДЛЯ РЫНКА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ

«АОН РОССИИ – ЭТО ПЛОЩАДКА ДЛЯ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ, КАК ОСНОВЫ ДОСТУПНОСТИ, МАССОВОСТИ И РАЗВИТИЯ»

Для реализации цели - “применение воздушных судов с целью подготовки пилотов и специалистов по техническому обслуживанию в Гражданской авиации” и развития АОН необходимо:

1. увеличить количество Авиационных учебных центров (АУЦ);
2. обеспечить возможность первоначальной подготовки пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в порядке индивидуальной подготовки согласно статьи 54 Воздушного кодекса;
3. обеспечить возможность переподготовки частных пилотов в коммерческих пилотов;
4. обеспечить прозрачную процедуру обмена “старых” свидетельств пилотов на новые в соответствии с ФАП-32 и Постановлением Правительства РФ № 670.

Отсутствие учебных центров и затягивание их сертификации вытесняет пилотов из правового поля.

В России действует всего 2 АУЦ по подготовке пилотов сверхлёгких воздушных судов и 7 АУЦ, которые готовят частных пилотов. Нет ни одного АУЦ, которые бы обучали пилотированию планером и однодвигательным гидросамолётом. В 6 федеральных округах страны (СЗФО, ЮФО, СКФО, УФО, ДВФО, ПФО) вообще нет ни одного АУЦ для частных пилотов.

Нет возможности получения свидетельства коммерческого пилотов в частных образовательных учреждениях. Примером была авиакомпания “Челавиа”, в которой была возможность первоначальной подготовки частных и коммерческих пилотов, имевшая самую современную инфраструктуру, построенную с нуля с применением инновационных подходов, действовавших на время создания АУЦ. Однако была уничтожена с целью монополизации отрасли про-государственными организациями по инициативе Росавиации.

В настоящее время утверждение программ летной подготовки и получение сертификатов АУЦ бюрократически затягиваются, руководители учебных центров тратят месяцы и миллионы рублей на устранение часто необоснованных формальных замечаний.

Как результат, имеется большой поток желающих обучаться на пилота, которые либо отказываются от своей мечты, либо уезжают для этого за границу, либо выполняют полеты на свой страх и риск не имея свидетельств пилота и/или технического специалиста, что в свою очередь снижает уровень безопасности полетов и подвергает опасности граждан РФ. Указанное снижение безопасности напрямую спровоцировано действиями авиационных властей России.

Сложившаяся ситуация провоцирует выполнение полётов за рамками правового поля и появилась тревожная тенденция отказа в регистрации воздушных судов.

Считаем, что ответственность за это во многом лежит на действиях Росавиации и руководстве Управления лётной эксплуатации (УЛЭ) в частности.

Существует правовой вакуумом между сроками двух законодательных инициатив, возникших с 14.02.2014 года – датой вступления в силу Постановления Правительства РФ 670 и 15.04.2014 года - датой вступления в силу ФАП-32, Росавиацией в виде телеграммы направлены указания о непризнании квалификационных отметок и Свидетельств авиационного персонала, выданных после 14.02.2014 года, в то время как этим сроком является дата до 15.04.2014 года, что подтверждено письмом Министерства транспорта РФ. Данной телеграммой введены в заблуждение также органы надзора и предварительного следствия, которая в нарушение Постановления Правительства РФ №1009 от 13.08.1997 года, наделена Росавиацией статусом нормативного правового акта, вводящей новое регулирование.

Следствием этих действий явились тотальный поиск формальных оснований с целью обесценивания предыдущего лётного стажа авиационных специалистов, непризнание по формальным признакам выданных ранее документов.

Пилоты, свидетельства которым были выданы до 15.04.2014г., вынуждены доказывать правомерность ранее выданных им свидетельств посредством представления документов о первоначальном образовании, лётных книжек, заданий на тренировки, проверок пилотами-инструкторами за период первоначальной подготовки и т.д. По формальным признакам происходит отказ в выдаче свидетельств пилотов нового образца и тем самым процедура обмена Свидетельств превращается в абсурд с аннулированием предыдущего лётного стажа.

Как следствие, пилоты-любители уходят в тень за рамки правового поля, а Росавиация требует обучения “с нуля” и не предполагает возможности практического подтверждения навыков и знаний действующих пилотов с действующими свидетельствами пилотов, но старого образца. Тем самым на лицо стремление к монополизации рынка, что не допустимо со стороны государства, которое должно выполнять функции регулятора, а не хозяйствующего субъекта.

Такие действия позорят авиацию страны, в то время как Европейскими авиационными властями 13 июля 2018 года был опубликован нормативный акт о создании “Объявленных учебных организаций” (COMMISSION REGULATION (EU) 2018/1119 of 31 July 2018 as regards declared training organisations), который внедряет уведомительный порядок работы Авиационных учебных центров (АУЦ). Начиная с 3 сентября 2018 года для подготовки частных пилотов, пилотов лёгких воздушных судов, пилотов планеров и пилотов аэростатов не требуется сертификация АУЦ, а достаточно уведомления, содержащего программу подготовки.

При этом, например своим письмом № 32205/01 от 11.12.2018 года в адрес Правительства РФ, Росавиация сообщает, что в России всё отлично с АОН и рост подготовки пилотов по сравнению с 2017 годом вырос на 205% и в 2018 году они выдали 695 Свидетельств частных пилотов. На фоне происходящего в стране кризиса АОН и кризиса авиационных учебных центров, такие заявления не только циничны, но и не правдивы, поскольку 80% этих частных пилотов, это

"коммерческие пилоты", получающие "свидетельство частного пилота" как промежуточное по требованиям ФАП-147. Игра со статистикой не прибавляет авторитета Росавиации, а наоборот усугубляет негативные настроения авиационного сообщества.

Российская Федерация вновь выступает в роли отстающей державы уже в части подготовки авиационного персонала, поскольку действуют двойные процедуры лицензирования и сертификации АУЦ, типовые программы подготовки авиационных специалистов не утверждаются, требования к пилотам сверхлёгких и лёгких воздушных судов приравнены к коммерческим пилотам, а количество АУЦ ничтожно мало и не обеспечивает надлежащей подготовки авиационного персонала на всей территории России.

Мы стремимся к конструктивному диалогу с авиационными властями России и указанной резолюцией требуем:

1. Исключить формальные и не обоснованные требования в отношении авиационных специалистов и частных авиационных учебных центров;
2. Обеспечить возможность первоначальной подготовки пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в порядке индивидуальной подготовки согласно статьи 54 Воздушного кодекса РФ;
3. Ввести амнистию на авиационных специалистов, аттестованных до 15.04.2014 года и обеспечить прозрачную процедуру обмена "старых" свидетельств авиационных специалистов на новые в соответствии с ФАП-32 и Постановлением Правительства РФ №670 с возможностью практического подтверждения навыков пилотирования.
4. Обеспечить возможность переподготовки пилотов сверхлёгких воздушных судов в частных пилотов, а затем в коммерческих пилотов.