

Бюллетень АОПА-Россия

№ 5 (7) Май 2011 г.



AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

WWW.AOPA.RU

После насыщенного событиями апреля, май может показаться спокойным. Но это спокойствие было только кажущимся. В мае стали видны первые шаги по оптимизации воздушного пространства РФ.

В подготовке необходимой документации к введению уведомительного порядка использования воздушного пространства, которая активно велась в течение всего прошлого года и вплоть до 1 ноября 2010 г., основным результатом должно было стать четкое определение общей структуры управления воздушным движением. Помимо запретных зон, одним из факторов, влияющих на «свободное» пространство частных пилотов, стало определение границ зон аэродромов и разделение классов воздушного пространства. Вступивший в силу с 1 ноября 2010 года приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15 сентября 2010 г. № 199, определяющий как раз эти границы, не оставил надежды увидеть класс «G» в Московской воздушной зоне. Поначалу по этому поводу было довольно много разговоров, смысл которых сводился к тому, что объявленная либерализация воздушного законодательства особых результатов не дала. Но необходимо по-



нимать, что такое положение дел касалось в основном только Московского региона, как наиболее активного в плане концентрации частной и малой авиации.

И работа по оптимизации воздушного пространства началась сразу после вступления в силу этого приказа. С предварительными результатами этой работы авиаторы смогли ознакомиться 7 апреля 2011 года на встрече с представителями служб управления воздушным движением в Московской воздушной зоне. В новой редакции общей структуры воздушного пространства основное внимание было уделено оптимизации

границ аэродромов в Московской воздушной зоне, которая сейчас именуется как Московский узловый диспетчерский район – МУДР. В результате, здесь появилось реальное воздушное пространство класса «G», в которое попали некоторые активно действующие аэродромы и посадочные площадки, используемые частными авиаторами.



Однако работа по гармонизации воздушного пространства продолжается. 20 мая прошло заседание комиссии по транспорту и связи с участием вице-премьера Сергея Иванова. Одним из вопросов, поднятых на этом совещании, стал вопрос оптимизации границ элементов воздушного пространства РФ, таких как зоны ограничения полетов. В настоящее время успешное внедрение уведомительного порядка использования воздушного пространства зависит от оптимизации этих элементов его структуры. Как уже выше мы писали, в первую очередь удобство полетов зависит от границ районов аэродромов, зон ограничения полетов и запретных зон, установленных в интересах различных силовых ведомств, Роскосмоса, Минпромторга и других. Причем основной объем ограничений в таких зонах и районах установлен в интересах Минобороны. Тогда как в Федеральных авиационных правилах предусматривается необходимость публикации контактной информации собственников таких зон, во многих случаях такая информация не раскрыта, а если и опубликована, то контактные лица зачастую не имеют полномочий по выдаче разрешений на

пролет через зону ограничения полетов. А оперативная выдача таких разрешений в том случае, если пролет частного воздушного судна не создает помех для владельца зоны, стала бы огромным шагом в развитии АОН. Однако пока отсутствуют какие-либо критерии для отказа или выдачи таких разрешений, что не позволяет предсказать результаты запроса на пролет зоны частным пилотом.

Стоит заметить, что при площади Московского зонального центра порядка 740 тысяч квадратных километров, 540 тысяч квадратных километров придется на различные зоны ограничения полетов. Причем многие зоны ограничения полетов установлены от поверхности земли, что не может нравиться частным пользователям воздушного пространства.

На заседании комиссии по транспорту и связи Сергей Иванов сказал, что как раз в таких зонах необходимо в первую очередь найти баланс между интересами и позицией госструктур и авиаторами. Он также отметил, что из-за больших зон

ограничений полетов страдают, прежде всего, небольшие аэропорты, которые просто не могут нормально функционировать.

По результатам работы правительственной комиссии был дан ряд поручений профильным министерствам и ведомствам по представлению в Минтранс обоснования необходимости существования и обоснованности установленных горизонтальных и вертикальных границ существующих зон ограничений полетов и запретных зон. С учётом представленных обоснований Минтранс будет производить переработку структуры воздушного пространства. Такая переработка должна быть завершена в срок до ноября 2011 г.

РАОПА будет следить за проводимой Минтрансом работой, и информировать членов и участников организации о её результатах.

Будет ли новый КоАП?

В настоящее время продолжает оставаться очень горячей тема повышения административных штрафов за нарушение правил использования воздушного пространства. Документ должен пройти все процедуры утверждения через Правительство, Государственную Думу, Совет Федерации и, наконец, Президента. В ближайшие дни, несмотря на отрицательные отзывы, полученные на проект от ряда профильных ведомств и независимой экспертизы, этот законопроект может быть внесен из Минтранса в Правительство РФ.



Последствия принятия поправок в текущей редакции будут разрушительны как для частной авиации, так и для всей авиационной отрасли в целом.

По мнению [независимой антикоррупционной экспертизы](#), проведенной по инициативе РАОПА, в предлагаемых изменениях содержатся предпосылки для возникновения коррупции. За прошедший месяц, с момента опубликования проекта постановления, многие частные пилоты написали письма-обращения к Президенту РФ, в Минтранс России и в Правительство РФ. Пока эти обращения в плане изменения позиции Министерства транспорта ощутимого результата не принесли. Однако, на эти письма чиновники обязаны отвечать, и в ответах был лишь повтор того, что и так известно из проекта постановления, то есть *«Действующий в настоящее время размер штрафа от 2 до 5 тысяч рублей за нарушение правил использования воздушного пространства не является*

эффективной мерой для недобросовестных пользователей». В то же время конкретные вопросы, по поводу обоснованности такого размера штрафов, ответа не получили.

Проект подготовлен с чрезвычайно низкой юридической техникой. К примеру, в предлагаемом к изменению пункте КоАП рассматривается наказание за нарушение всех правил использования воздушного пространства, то есть под его действие попадает совершенно любой пункт ФП ИВП, а не только пункт 147, который содержит перечень нарушений порядка использования воздушного пространства.

Проект также не содержит разделения по тяжести возможных последствий - как если бы в КоАП за все нарушения Правил дорожного движения отвечал один единственный пункт - от не включённого «поворотника» до ДТП, а выбор конкретного размера штрафа был бы отдан на усмотрение инспектора ДПС. Однако, именно так и предлагается сделать для авиации. Проект также не содержит квалификации умысленности правонарушения - то есть не делается различий между непреднамеренным и умысленным правонарушением.

И, наконец, предлагаемый размер штрафов в диапазоне 1-3 миллиона рублей для физических лиц и до 12 миллио-



нов для юридических (то есть в 600 раз выше ныне действующих), беспрецедентен для административных наказаний в Российской Федерации, и, по сути, является уголовным наказанием за действия, не повлекшие состава уголовного преступления. В стране со среднедушевым доходом менее 20 тысяч рублей, штраф в три миллиона может стать жизненной катастрофой для пилота и его семьи.

РАОПА призывает Правительство РФ не принимать поправки в текущей редакции и вернуть проект на серьёзную переработку с привлечением профессиональных юристов в области административного права. Проект должен содержать пропорциональные видам нарушения наказания, а размер и вид наказаний должен быть обоснован с точки зрения возможных рисков для общества.

АОПА-Россия

125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, кор. 9, офис №609

Тел. +7 495 926 7038; Факс +7 495 989 2012; mail@aopa.ru

Выпускающий редактор Денис Лобастов