

Как уже было отмечено, правовое регулирование сектора АОН в Российской Федерации целиком погрязло в формализме, в искажении норм международного права, нормативной казуистике и правовом нигилизме, что нивелировало возможности сверхлёгкой и лёгкой авиации. Административная зарегулированность отрасли, неисполнение органами власти собственного законодательства, телеграммно-письменное регулирование, неоднозначное и разное толкование норм права в субъектах Российской Федерации - сформировало «понятийное право» правоприменительной деятельности.

19 декабря 2018 года на заседании Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС был представлен проект подпрограммы «Малая авиация» государственной программы «Развитие транспортной системы», призванный определить единые целевые показатели для развития малой авиации в Российской Федерации.

Данная программа поддерживается как основная для объединения целевых показателей авиационного сообщества и власти, однако требует уточнения и внесения термина АОН, а также дополнения видов упоминаемого собирательного образа «малой авиации» в соответствии с задачами АОН, закреплёнными международными нормами ИКАО.

Начатые 14 февраля 2014 года с Постановления Правительства РФ № 670 реформы, а также ряд непоследовательных нормативно-правовых актов сломали механизм прежней подготовки авиационного персонала, не создав новый. Уже 5 лет мы наблюдаем за работой служащих Росавиации, которые не обладают ни требуемой подготовкой в области АОН, ни знаниями в части применения законодательства, ни действующим опытом лётной деятельности. Обесценивание лётного опыта авиационных специалистов и введение собственного телеграммно-письменного нормативного регулирования деятельностью АОН – вот основной вектор деятельности Росавиации. Эта практика может получить в современной истории АОН термин, как «правовой нигилизм».

Одновременно с этим Министерство транспорта РФ не может отменять решения подведомственной организации в лице Росавиации и открыто это указывает в своих рабочих документах, поскольку согласно п.10.12 Положения о Министерстве транспорта РФ №395 от 30.07.2004 года, Министр отменяет противоречащие федеральному законодательству решения подведомственных организаций, если иной порядок отмены не установлен федеральным законом. На практике эта норма касается практически всех ключевых решений Росавиации, превращая Министерство транспорта РФ в совершенно неэффективный инструмент регулирования и контроля подведомственной организации.

Такое положение дел заставляет субъектов АОН в лице физических и юридических лиц к постоянному использованию только судебного рычага, что значительно

затягивает время, стагнирует развитие и порождает неэффективное использование ресурсов.

**Данная резолюция требует от авиационных властей Российской Федерации:**

- изменения государственной политики и расширение частных авиационных учебных центров, в том числе по подготовке коммерческих пилотов в целях недопущения огосударствления и монополизации рынка;
- исполнения в полном объеме «ПЛАНА действий федеральных органов исполнительной власти по развитию АОН», утвержденных Председателем Правительства РФ Медведевым Д.А. №6087п-П9 от 10.10.2013 года;
- исполнения в полном объеме Главами субъектов РФ «Методических рекомендаций по развитию АОН», утвержденных Председателем Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, Помощником Президента РФ Левитиным И.Е. и направленных всем Главам субъектов РФ в срок с 10 по 15 марта 2015 года.