



Исх. № 05 от 29.01.2018г.

Министерство экономического развития
Российской Федерации
Департамент оценки регулирующего
воздействия

По результатам проведенного совещания по проекту постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» (далее – проект постановления), Ассоциация АЭРОНЕТ» предлагает следующее.

1. Учитывая, что государственную регистрацию БВС с максимальной взлетной массой свыше 30 кг осуществляет Росавиация, целесообразно и ведение базы данных по учету БВС менее 30 кг также поручить Росавиации.

Этот подход – сосредоточить государственный реестр воздушных судов и базу данных БВС у одного оператора (Росавиации) - также обеспечит удобство и оперативность оформления перехода БВС из одной категории в другую в связи с изменением его взлетной массы (замена двигателей, вида топлива, полезной нагрузки и т.д.).

При этом следует обратить внимание, что согласно п.1¹ ст.33 Воздушного кодекса РФ государственную регистрацию **пилотируемых** гражданских воздушных судов в Государственном реестре гражданских воздушных судов осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Согласно требованиям п.п. 1) п.1 ст.33 Воздушного кодекса РФ **беспилотные** гражданские воздушные суда максимальной взлетной **массой более 30 кг** также подлежат государственной регистрации. Однако, в Воздушном кодексе РФ отсутствует указание на реестр, в котором должны регистрироваться БВС, так как формулировка п.1¹ ст.33 Воздушного кодекса РФ

однозначно указывает на регистрацию в существующем Государственном реестре гражданских воздушных судов **только пилотируемых ВС.**

Для однозначного определения вида реестра для регистрации БВС считаем необходимым внесение изменений в Воздушный кодекс РФ, исключив определение «пилотируемые» из формулировки п.1¹ ст.33 Воздушный кодекс РФ.

2. Определить особый порядок учета для спортивных моделей и БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, используемых для собственных спортивных и развлекательных целей.

В зависимости от целей использования в сферу учета попадают две принципиально разные категории эксплуатантов.

Категория 1– эксплуатанты БВС для спортивных или собственных развлекательных целей;

Категория 2 – эксплуатанты БВС для коммерческих целей.

Целью регулирования настоящего постановления является идентификация лица, действиями которого причинен вред при эксплуатации беспилотных воздушных судов (БВС). Для достижения указанной цели **необходимым и достаточным является учет лиц**, являющихся эксплуатантами БВС, и последующая маркировка уникальным номером эксплуатанта каждого экземпляра БВС.

Считаем целесообразным введение такого порядка для **Категории 1** эксплуатантов - авиамodelистов и лиц, использующих БВС в спортивных и развлекательных целях, что позволит снять избыточную нагрузку с детей и молодежи, не предполагающих умышленного противоправного использования своих БВС и авиамodelей, и не предполагающих их коммерческого использования.

Учитывая позицию Минтранса России и ФСБ России, полагаем допустимым компромиссный вариант, при котором для БВС массой от 0,25 кг до 1,25 кг, а также для любых БВС, выполняющих полет в пределах прямой видимости и не имеющих на борту **никаких электронных устройств** (категории простейших планеров и кордовых авиамodelей), ведется **учет эксплуатантов**, а для БВС массой более 1,25 кг до 30 кг ведется **учет каждого экземпляра БВС.**

Категория 2 эксплуатантов (коммерческие БВС), по мнению Ассоциации, подлежит учету в базе Росавиации.

3. Международное регулирование, практика, а также регулирование, установленное в России по виду спорта «Авиамodelьный спорт», строго опирается на требования Международной Федерации Аэронавтики FAI по идентификации каждого эксплуатанта и маркировке его номером каждой спортивной БВС.

Общероссийская спортивная Федерация по авиамodelьному спорту более 20 лет выполняет требования по учету эксплуатантов, идентификации и маркировке авиамodelей.

Считаем целесообразным закрепить за Общероссийской спортивной Федерацией по авиамodelьному спорту сложившийся порядок учета эксплуатантов, использующих БВС в спортивных и собственных развлекательных целях, порядок идентификации и маркировки их БВС с учетом категорирования, приведенного в п. 2 данного письма.

Считаем такое решение отвечающим целям регулирования и устраняющим избыточную нагрузку на детей и молодежь, использующих БВС в благонамеренных целях, в том числе, для ранней профориентации и технического развития. Кроме того, именно данная структура организует для **Категории 1** эксплуатантов исполнение требований ст. 131 Воздушного кодекса РФ по страхованию ответственности при эксплуатации воздушного судна и надлежащее начальное обучение пилотов правилам безопасности при использовании БВС.

4. В отношении **момента** постановки на учет БВС или его эксплуатанта при некоммерческом использовании легкого БВС:

- Предлагаемый постановлением срок **10 дней после приобретения** не соответствует предусмотренным законом о защите прав потребителей допустимым срокам возврата товара. Не учитывает возможные сроки гарантийного ремонта при дефектах, обнаруженных после покупки и влечет многократное дублирование действий для владельца БВС, не начавшего его эксплуатировать.
- Предлагаемый постановлением срок **10 дней после ввоза** обязывает все торгующие организации ставить на учет нереализованный товар – огромная нагрузка на бизнес.

Считаем целесообразным использовать единственно приемлемый и применяемый в международной практике подход – регистрация **ДО начала эксплуатации БВС**.

5. Иностранные эксплуатанты, желающие принимать участие в Международных спортивных мероприятиях или предоставлять услуги с использованием БВС 30 кг и менее на территории Российской Федерации, должны будут в обязательном порядке учесть или зарегистрировать свое БВС в России. При этом согласно п. 4 ст. 33 ВК такое БВС приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

Считаем необходимым скорректировать данный пункт Воздушного кодекса, определив приобретение национальной принадлежности в его связи с регистрацией прав собственности на БВС.

6. Проект нормативного правового акта устанавливает обязанность лица быть идентифицированным и маркировать свои БВС. Возникающая ответственность за возможное причинение вреда **исчерпывающе мотивирует** эксплуатанта на удаление своего номера при передаче БВС другому лицу.

В целом, Ассоциация АЭРОНЕТ выражает мнение, что учет БВС не является средством противодействия терроризму. Данная процедура лишь несколько повышает ответственность гражданских лиц. Усложнение процедуры, ее отрыв от международной практики, сложившихся схем работы спортивных Федераций и профессиональных объединений уведет в тень большую часть эксплуатантов и повлечет негативную правоприменительную практику.

Генеральный директор

Исп. Курач В.В.
Тел. (495)122-23-11, доб. 101




Г.В. Бабинцев