



**АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ И РАЗРАБОТЧИКОВ
БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ «АЭРОНЕТ»**

125424, г. Москва, Волоколамское ш., д. 73 тел. +7 (495) 122-23-11

www.aeronet.aero

info@aeronet.aero

ИНН 7707491444

ОГРН 1137799009688

Исх. № 11 от 11.03.2019

На исх. 10030/18 от 18.02.2019

Заместителю директора
Департамента авиационной промышленности
М.Б. Богатыреву
По вопросу лицензирования
разработчиков и изготовителей БАС

Уважаемый Михаил Борисович!

В соответствии с решением, принятым по итогам совещания в Минпромторге России (протокол от 12.02.2019г. № 18-260) по вопросу внесения изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании», постановление Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012г. № 240, направленных на оптимизацию процедур лицензирования деятельности по разработке, изготовлению, испытанию и ремонту беспилотных авиационных систем, Ассоциация «Аэронет» сообщает следующее:

В соответствии с пунктом 1 статьи 2 Федерального закона № 99-ФЗ «Лицензирование отдельных видов деятельности осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, обороне и безопасности государства, возможность нанесения которого связана с осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов деятельности. Осуществление лицензирования отдельных видов деятельности в иных целях не допускается».

При этом пунктом 3 статьи 2 Федерального закона № 99-ФЗ определено: «К лицензируемым видам деятельности относятся виды деятельности, осуществление которых может повлечь за собой нанесение указанного в части 1 настоящей статьи

ущерба и регулирование которых **не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием».**

Согласно статье 3 Федерального закона № 99-ФЗ «Лицензия - специальное разрешение на право осуществления юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем конкретного вида деятельности (выполнения работ, оказания услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности), которое подтверждается документом, выданным лицензирующим органом».

В то же время, пунктом 1 статьи 9 Воздушного кодекса РФ определено: «Отдельные виды деятельности в области авиации могут осуществляться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании лицензий, выданных в соответствии с законодательством Российской Федерации». При этом согласно требованиям пункта 3 статьи 9 ВЗК РФ **выдача соответствующих лицензий** индивидуальным предпринимателям и указанным в статье 8 настоящего Кодекса юридическим лицам **при отсутствии сертификатов запрещается».**

С учетом того, что в соответствии с частью 3 статьи 8 ВЗК РФ в гражданской авиации в отношении разработчиков, изготовителей и лиц, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, применяется система сертификации (подтверждения соответствия), **которая является первичной по отношению к процедуре выдачи лицензии**, распространение на них системы лицензирования деятельности по сути становится дублирующим требованием подтверждения соответствия, уже выполненного при сертификации, а поэтому, представляется избыточной схемой государственного регулирования, что противоречит положениям пункта 3 статьи 2 Федерального закона № 99-ФЗ.

Необходимо отметить, что в аналогичной ситуации дублирования систем сертификации и лицензирования в **отношении деятельности организаций по техническому обслуживанию и ремонту**, осуществляющих ремонт АТ при ее эксплуатации, в том числе средний и текущий ремонт, разборка, сборка, настройка, установка и испытание, оценка технического состояния, дефектация изделий при ремонте авиационной техники», требование о наличии лицензии у таких организаций было отменено **постановлением Правительства от 05.05.2017 г. № 533** и данный вид

работ был исключен из Перечня работ и услуг, составляющих деятельность по разработке, производству, испытанию и ремонту авиационной техники, содержащегося в Приложении к Положению о лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, утвержденному постановлением Правительства РФ от 28.03.2012 г № 240 (согласно Воздушному кодексу ремонт АТ в эксплуатации отнесен к понятию «техническое обслуживание»: п. 6 ст. 376.1 «Техническое обслуживание гражданского воздушного судна - комплекс работ, необходимых для поддержания летной годности гражданского воздушного судна, включая проведение проверок гражданского воздушного судна, замену его частей, устранение неисправностей, а также осуществление изменения конструкции гражданского воздушного судна или выполнение его ремонта», а согласно п. 22 и 23 Перечня работ, утвержденного постановлением Правительства РФ № 240, к понятию «Ремонт» отнесены капитальный, средний и текущий)

Аналогичная ситуация с устранением дублирования процедур сертификации и лицензирования коммерческих воздушных перевозок в настоящее время решается путем исключения деятельности по коммерческой перевозке пассажиров (грузов) из перечня лицензируемых видов деятельности, и остается только сертификация коммерческого перевозчика – подтверждение его соответствия требованиям Федеральных авиационных правил к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил", установленных Приказом Минтранса России от 13.08.2015г. № 246 – проекты изменений в ВЗК и 99-ФЗ внесены 29 января 2019 года в Государственную Думу РФ и планируются к рассмотрению в первом чтении в апреле 2019 года <http://sozd.duma.gov.ru/bill/634917-7>)

Учитывая все вышесказанное, по мнению Ассоциации «Аэронет»:

Установленный частью 3 статьи 8 Воздушного кодекса порядок получения юридическими лицами права на осуществление деятельности по разработке,

изготовлению АТ и техническому обслуживанию гражданских ВС, предполагающий прохождение ими процедуры сертификации (подтверждения соответствия), совместно с проведением сертификации типовой конструкции в Росавиации, представляется достаточным. В процедуре обязательной сертификации АТ и сертификации (подтверждения соответствия) разработчиков и изготовителей АТ Минпромторг России участия не принимает.

Поэтому, применительно к разработчикам и изготовителям гражданских БАС, подлежащих обязательной государственной сертификации, представляется целесообразным оптимизировать систему государственного контроля в части допуска их к осуществлению деятельности, путем отмены необходимости их лицензирования при наличии системы подтверждения соответствия (сертификации), интегрированной с системой подтверждения типовой конструкции БАС с БВС более 30 кг (это также заложено в «дорожную карту» Аэронет по законодательству (пп. 9, 10, 11 плана мероприятий, утвержденного распоряжением Правительства РФ от 03.04.2018 №576-р). Для этого предлагается исключить из перечня видов деятельности, на которые требуется лицензия (часть 1 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2021 №99-ФЗ) разработку, изготовление и техническое обслуживание гражданских беспилотных авиационных систем.

Что касается разработчиков / изготовителей гражданских БАС, включающих БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее (то есть АТ, которая не подлежит обязательной сертификации с выдачей сертификата типа по требованию части 1 статьи 37 ВЗК РФ) по мнению Ассоциации «Аэронет», существующая в настоящее время обязанность этих лиц получать лицензию на осуществление своей деятельности **является по сути невыполнимой** (выдача соответствующих лицензий при отсутствии сертификатов прямо запрещена частью 3 статьи 9 ВЗК, в противном случае, необязательная сертификация этой категории БАС вынужденно становится обязательной).

Кроме того, поскольку процедура лицензирования не включает в себя проведение сертификации типовой конструкции БАС, то ее результат **не достигает цели регулирования**: в данном случае – **обеспечения безопасности полетов БАС** этой категории, так как в таком виде лицензия разработчика не является фильтром для

допуска к эксплуатации БВС (разработанных впоследствии уже «лицензированным» разработчиком), никак не подтвердивших соответствие своей конструкции нормам летной годности, а следовательно - и нормам для их безопасной эксплуатации.

По мнению Ассоциации «Аэронет» гораздо более действенным механизмом обеспечения безопасности полетов БВС авиационной безопасности и качества выполняемых в гражданской авиации работ и оказываемых услуг, является использование закрепленной в части 3 статьи 37 Воздушного кодекса РФ возможности получения эквивалентного сертификату летной годности документа для признания конструкции БАС в качестве типовой. Ведь именно наличие у разработчика такого подтверждающего документа, выданного уполномоченным органом, с обязательным наличием сертификационного контроля при внесении изменений в типовую конструкцию, позволит разработчику (изготовителю) при серийном производстве БАС обеспечить безопасность их эксплуатации в части соответствия нормам летной годности.

В качестве альтернативного варианта контроля за деятельностью по разработке / изготовлению БАС в составе с БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее Ассоциация предлагает разработку и внедрение системы добровольной сертификации этой категории БАС для ее разработчиков / изготовителей, с выдачей документа о соответствии типовой конструкции БВС разработанным требованиям к летной годности, одновременно с введением требования об обязательном наличии такого документа для БВС, которые предполагаются к использованию при производстве авиационных работ лицами, заявляющимися по получению сертификата эксплуатанта (в порядке, предусмотренном Федеральными авиационными правилами "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации, утвержденными Приказом Минтранса России от 23.12.2009г № 249).

С уважением,

Генеральный директор



Г.В. Бабинцев