



**Рабочая группа по совершенствованию законодательства и
устранению административных барьеров в целях обеспечения
реализации плана мероприятий («дорожной карты»)
Национальной технологической инициативы по направлению
«Аэронет»**

09 октября 2020

РЕЗОЛЮЦИЯ

**расширенного заседания рабочей группы по совершенствованию
законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения
реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной
технологической инициативы по направлению «Аэронет»**

На расширенном заседании рассмотрен проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта)» (далее – законопроект), разработанный Минтрансом России и опубликованный 07.09.2020 для публичного обсуждения на официальном портале regulation.gov.ru (ID проекта 108034).

В расширенном заседании приняли участие члены рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации НТИ по направлению «Аэронет» (далее – рабочая группа), представители бизнес сообщества разработчиков, изготовителей, эксплуатантов БАС и системных заказчиков, представители органов исполнительной власти и государственных корпораций. Общее количество участников составило более 30 человек.

Участниками расширенного заседания отмечено, что законопроектом предлагается ужесточение существующих нормативных основ регулирования деятельности в сфере БАС путем внесения в Воздушный кодекс положений, распространяющих обязательные требования по проведению обязательной сертификации БАС и подготовке специалистов авиационного персонала, применяющиеся сейчас к категории БАС в составе с БВС более 30 кг, на категорию БАС в составе с БВС 30 кг и менее, выполняющих коммерческие воздушные перевозки

и авиационные работы, с соответствующим возложением дополнительных функций на государство.

Вместе с тем, принятием Федеральных законов от 30.12.2015 № 462-ФЗ и от 03.07.2016 № 291-ФЗ еще в 2016 году в Воздушном кодексе были установлены базовые нормативные понятия и требования, в том числе, по вопросам государственной регистрации/учету, сертификации и допуску БАС к эксплуатации в интересах гражданской авиации, подготовке специалистов авиационного персонала. При этом была солидарно принята оптимальная «граница» дифференциации обязательных требований к «легким» (30 кг и менее) и «тяжелым» (более 30 кг) БВС - по критерию максимальной взлетной массы, и тем самым утвержден фундаментальный курс на создание для «легких» БВС облегченных требований в части подтверждения их летной годности и подготовки специалистов авиационного персонала.

В течение периода с 2016 года на существующие нормы Воздушного кодекса был ориентирован рынок, включая деятельность разработчиков, изготовителей, эксплуатантов БАС и системных заказчиков.

На основе действующих норм Воздушного кодекса и заданного курса на различие процедур для «легких» и «тяжелых» БВС был сформирован план мероприятий («дорожная карта») по законодательству и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 03.04.2018 № 576-р. За время исполнения «законодательной дорожной карты» были разработаны и утверждены ряд нормативных правовых актов, в том числе по вопросам государственной регистрации/учета БВС, проведению обязательной сертификации БАС в составе с БВС более 30 кг.

С учетом многолетнего положительного практического опыта применения БАС никаких причин для изменения существующих положений Воздушного кодекса в сторону ужесточения регулирования разработки, производства и эксплуатации «легких» БВС до уровня пилотируемых ВС нет.

Федеральным законом от 31.07.2020 № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» предусмотрено распространение механизма экспериментального правового режима на проектирование, производство и эксплуатацию БВС, аттестацию их операторов,

предоставление транспортных и логистических услуг и организации транспортного обслуживания. Это предполагает распространение мер специального регулирования, отличающегося от общего регулирования, в том числе в части действующих требований по сертификации и подготовке специалистов авиационного персонала.

Обращает особое внимание тот факт, что законопроект подготовлен Минтрансом России без участия рабочей группы, в то время как предлагаемые изменения непосредственно затрагивают интересы развития рынка БАС.

Законопроект противоречит критериям принятия обязательных требований, установленных недавно принятым Федеральным законом от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» в части необходимости реализации риск-ориентированного подхода, оценки затрат лиц, в отношении которых устанавливаются обязательные требования, которые должны быть соразмерны рискам. При установлении обязательных требований не оценены наличие и эффективность применения альтернативных мер.

Принятие предложенного Минтрансом России законопроекта приведет к существенному увеличению области предоставления государственных услуг с прямым участием государства в лице уполномоченных органов (Росавиации), росту административных барьеров в развитии рынка БАС, значительному возрастанию временных и финансовых затрат на получение разрешительных документов для коммерческого использования БАС, что ожидаемо приведет к торможению развития рынка БАС и услуг с их использованием, либо уходу большей части рынка в «теневую» область.

Расширение функций государства в отношении сертификации «легких» БАС (30 кг и менее) и авиационного персонала может привести к росту расходов федерального бюджета, в том числе связанного с ожидаемым вынужденным внедрением мер государственной поддержки (субсидирования) для компенсации значительных расходов разработчиков и эксплуатантов БАС на сертификацию БАС, а также на дополнительную сертификацию образовательных организаций среднего специального и дополнительного профессионального образования, осуществляющих в настоящее время подготовку лиц авиационного персонала для БАС в составе с БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее, и последующую аттестацию их выпускников.

В целом поддерживая обязательность сертификации эксплуатантов БАС на право выполнения авиационных работ и коммерческих воздушных перевозок

независимо от их максимальной взлетной массы (30 кг и менее, более 30 кг), выполняемой уполномоченным государственным органом, рабочая группа считает целесообразным реализовать дифференцированные требования в отношении способов одобрения типовой конструкции БАС в составе с БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее, подтверждения летной годности таких БВС и уровня подготовки персонала не только в форме обязательной сертификации через государственные уполномоченные органы, но и с использованием альтернативных способов подтверждения соответствия (сертификации).

По итогам обсуждения участники расширенного заседания решили:

1. Законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта)», разработанный Минтрансом России, в предложенной редакции **не поддерживается в части, касающейся изменения существующих положений Воздушного кодекса в вопросах сертификации БАС и подготовки персонала категории БАС в составе с БВС 30 кг и менее».**

2. Рекомендовать Минтрансу России с участием Росавиации, представителей рабочей группы и экспертов рынка БАС **обсудить механизмы реализации предложенных Ассоциацией «АЭРОНЕТ» альтернативных мер:**

- при подтверждении соответствия требованиям федеральных авиационных правил юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки и (или) выполнение определенных уполномоченным органом авиационных работ (сертификации эксплуатантов) с применением БАС в составе с БВС с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, предусмотреть реализацию механизма подтверждения летной годности БВС органом по сертификации, аккредитованным Уполномоченным органом, с выдачей документа, подтверждающего соответствие и эквивалентного сертификату летной годности, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в том числе подтверждения летной годности экземпляров БВС через «институт» уполномоченных экспертов;

- реализация системы подготовки специалистов авиационного персонала БАС в составе с БВС 30 кг и менее в системе Минобразования по программам, разработанным образовательными организациями на основе либо образовательных программ СПО или

ВО, разработанных в соответствии со ФГОС, либо типовых программ ДПО и ПО, разработанных в соответствии с профессиональными стандартами и утвержденных Минтрансом России, при условии последующей профессионально-общественной аккредитации разработанных образовательными организациями программ в соответствии с законодательством РФ об образовании. Документы, выдаваемые специалистам по итогам обучения, могут признаваться Росавиацией в качестве эквивалентных Свидетельств специалистов при сертификации эксплуатантов на право выполнения коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнение определенных уполномоченным органом авиационных работ с применением БАС в составе с БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее.

3. В целях повышения эффективности совместной деятельности **обратить внимание ФОИВ** - разработчиков проектов НПА, затрагивающих интересы развития рынка БАС, на необходимость обеспечения участия рабочей группы в разработке и подготовке предложений к проектам нормативных правовых актов, связанных с реализацией Национальной технологической инициативы, включая проекты нормативных правовых актов, принятие (издание) которых может оказать влияние на реализацию «дорожной карты» «Аэронет» (пункт 5 д Положения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 29.09.2017 № 1184);

4. Настоящую резолюцию направить в Правительство Российской Федерации, Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России и АНО «Платформа Национальной технологической инициативы».

Руководитель Рабочей группы



С.А. Жуков

Состав

участников расширенного заседания рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет»

09 октября 2020

Председательствовали:

Сергей Александрович Жуков (руководитель Рабочей группы)

Глеб Владимирович Бабинцев (генеральный директор Ассоциации «Аэронет»)

Члены Рабочей группы

С.А.Жуков, Г.В. Бабинцев, А.В. Валиев, В.В. Воронов
О.С. Давыдова, М.И. Каневский, А.А. Корсаков, Р.С.
Наумов, Е.С. Парьева, Н.В. Полякова, Д.А. Степанко
(А.С.Никифоров), И.А. Сычев, З.С. Укаев, А.Е.
Хрипунов, Ю.П. Чернышев, А.Ю. Яблоков

Представители бизнес- и профессионального сообщества:

Эксплуатанты

Д. И. Торопов (а/к «Лайт Эйр, генеральный директор)
И.В. Белов (ООО "ДРОНСТРОЙ", начальник
отделения мониторинга программ БАС)
К.И. Левчук (ООО «ДРОНСТРОЙ»)
М. Барабаш (ООО «Аэромакс»)
А.И. Грудев («Геоскан»)
А.М. Рыжов (ООО "SKYEER", генеральный
директор)

Почта России (системные заказчики)	Д.Б. Барышников, руководитель отдела реализации проектов авиационной инфраструктуры А.А. Андрейкин, руководитель направления беспилотных летательных систем
Фонд перспективных исследований	Я.С. Чибисов, специалист
АНО «Платформа НТИ»	К.Ю. Конев
Ассоциация «Аэронет»	Н.В. Лашманова, юрист
Концерн «МАНС»	Н.С. Ярыгин
Представители органов исполнительной власти и государственных организаций:	
Минтранс России	А.С. Никифоров, начальник отдела технических норм и требований
Росавиация	М.А. Павлюк, начальник отдела высшей квалификационной комиссии, выдачи свидетельств, сертификации авиационных учебных центров и авиационной медицины А.С. Сурин, заместитель начальника отдела сертификации эксплуатантов Управления летной эксплуатации
НИЦ Институт им. Н.Е.Жуковского	А.С. Дрозд, начальник отделения мониторинга программ развития БАС

Ответственный секретарь Рабочей группы



О.С. Давыдова