**Замечания и предложения**

**к проекту федерального закона № 1103872-7 с наименованием «О внесении изменений   
в Воздушный кодекс Российской Федерации по отдельным вопросам беспилотных авиационных систем и (или) их элементов»**

1. Законопроект в исходном виде был разработан Минтрансом России и касался изменений только ст. 33 и 34 Воздушного кодекса. Распоряжением Правительства РФ от 01.02 2021 № 794п-П50 законопроект был внесен в Государственную Думу. В этом виде (только ст. 33 и 34) 13.04.2021 был рассмотрен и принят в первом чтении. Проект в текущем изложении, касающийся помимо ст. 33,34, также ст. 8, 35, 37, 37.1, 37.2, 88, 94 появился между первым и вторым чтением, дополнительные к ст. 33 и 34 изменения ВК РФ не согласовывались и не вносились в Государственную Думу установленным порядком.
2. Целесообразно содержащееся в законопроекте требование об обязательной сертификации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание, распространить на категорию БАС только в составе с гражданскими БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг, подлежащих обязательной сертификации в соответствии с п. 1 ст. 8 ВК РФ.

С учетом изложенного, **подпункт 1) Статьи 1 законопроекта изложить в редакции:**

«1) в пункте 3 статьи 8 после слов «техническое обслуживание гражданских воздушных судов,» вставить слова «беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 кг и (или) их элементов , авиационных двигателей, воздушных винтов, управление поддержанием летной годности беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 кг и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов,»

1. В предложенном к внесению в ст. 34 ВК РФ пункте 2.2 после слов «экспериментальные воздушные суда» союз «и» заменить словами «, а также». Тем самым отнести слова «ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации» только к БАС.

С учетом изложенного, **подпункт 4а) Статьи 1 законопроекта изложить в редакции:**

«2.2. На экспериментальные воздушные суда ~~и~~ , а также беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, наносятся учетные опознавательные знаки.»

1. Положения ст. 35 распространить только в отношении подлежащих обязательной сертификации изделий авиационной техники: беспилотные авиационные системы в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 кг и (или) их элементы, авиационные двигатели, воздушные винты, гражданские воздушные суда, компоненты. Требования к летной годности подлежащих обязательной сертификации указанных изделий авиационной техники должны устанавливаться федеральными авиационными правилами.

С учетом изложенного**, пункт 3) Статьи 1 законопроекта изложить в редакции:**

«**Статья 35. Летная годность подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или ~~подлежащих обязательной сертификации~~ компонентов**

1. Летная годность подлежащих обязательной сертификации беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, авиационного двигателя, воздушного винта, гражданского воздушного судна или ~~подлежащих обязательной сертификации~~ компонентов - состояние подлежащих обязательной сертификации беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, авиационного двигателя, воздушного винта, гражданского воздушного судна или ~~подлежащих обязательной сертификации~~ компонентов, при котором они соответствуют типовой конструкции или характеристикам, установленным в акте оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды, и способны обеспечивать их безопасную эксплуатацию.

2. Требования к летной годности подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или ~~подлежащих обязательной сертификации~~ компонентов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и к охране окружающей среды) устанавливаются федеральными авиационными правилами.»

1. Существующие положения п. 3 статьи 37 ВК РФ предполагает по итогам прохождения испытаний и проверок получение сертификата летной годности, или, применительно к БАС, также документа, эквивалентного сертификату летной годности. Данная «конструкция» может быть применима для системы подтверждения летной годности «легких» БАС (с БВС МВМ 30 кг и менее), не подлежащих обязательной сертификации.

С учетом изложенного, **подпункт в) пункта 4) Статьи 1 законопроекта исключить**, оставив содержание пункта 3 статьи 37 Воздушного кодекса в существующей редакции.

1. Требование п. 7 ст. 37 ВК РФ, предполагающего установление правил наземного и технического обслуживания через федеральные авиационные правила, применительно к БАС целесообразно распространить только на БАС в составе с БВС более 30 кг.

С учетом изложенного, **подпункт в) пункта 5) Статьи 1 законопроекта изложить в редакции:**

«7. Правила наземного обслуживания воздушных судов и технического обслуживания беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 кг и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов устанавливаются федеральными авиационными правилами, включающие в себя, в том числе перечень работ по наземному и техническому обслуживанию.»