**Анализ положений проекта 02/04/09-20/00108034** **федерального закона   
«О внесении изменений в отдельные законодательные акты в части повышения безопасности полетов»**

**(Анализ законопроекта в части, касающейся БАС)**

Размещен на сайте для публичного обсуждения по ссылке: <http://regulation.gov.ru/projects#npa=108034>

**Начало обсуждения – 11 июня 2021 г.**

**Окончание обсуждения – 9 июля 2021 г.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Действующая редакция Воздушного кодекса** | **Предлагаемая редакция законопроектом** | **Комментарии/предложения** |
| Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации  1. Воздушное законодательство Российской Федерации состоит из настоящего Кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.  2. Федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила - нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации и принимаемые в порядке, определенном Правительством Российской Федерации. | статью 2 дополнить пунктом 3 следующего содержания:  «3. В целях обеспечения национальной безопасности и повышения конкурентоспособности национальной экономики сроки вступления в силу и сроки действия нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации определяются указанными нормативными правовыми актами без учета положений частей 1 и 4 статьи 3 Федерального закона от 31 июля 2020 года № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» | **Требует обсуждения и проработки**  Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ определяет:  «Статья 3. Действие обязательных требований  1.Положения нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, должны вступать в силу либо с 1 марта, либо с 1 сентября соответствующего года, но не ранее чем по истечении девяноста дней после дня официального опубликования соответствующего нормативного правового акта, если иное не установлено федеральным законом или международным договором Российской Федерации.  4. Нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти или уполномоченной организации, содержащим обязательные требования, должен предусматриваться срок его действия, который не может превышать шесть лет со дня его вступления в силу, за исключением случаев, установленных федеральным законом или принятым в соответствии с ним нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации».  **Законопроектом, предлагается исключить распространение указанных положений 247-ФЗ на НПА в сфере гражданской авиации мотивируя изложенными в законопроекте целями.**   1. **Коррупционный фактор.** Подобное исключение действия **247-ФЗ** на сферу гражданской авиации обосновано лишь отчасти, но создает опасную основу для установления избыточных обязательных требований без надлежащих оснований.      1. **Недостаточная проработка.** В случае признания целесообразности предложения, регулирование данного вопроса должно осуществляться путем внесения изменений не только в Воздушный кодекс, но и непосредственно в Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ, конкретно в пункт 2 статьи 3 |
| **Статья 8.** Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации    1. Обязательной сертификации [органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187264/12531), уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат:  1) аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;  2) пилотируемые гражданские воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты и бортовое авиационное оборудование гражданских воздушных судов, **за исключением** пилотируемых гражданских воздушных судов, которым сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна [требованиям](http://ivo.garant.ru/document/redirect/400212467/1000) к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;  2.1) беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, **за исключением** беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих в себя беспилотные гражданские воздушные суда, на которые сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее;    3) светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения.    2. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.  3. Юридические лица, осуществляющие разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, обеспечение авиационной безопасности, юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие определенные федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, авиационные работы, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно [перечням](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71178692/1000) специалистов авиационного персонала, а также операторы аэродромов гражданской авиации осуществляют свою деятельность при наличии выданного органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, операторов требованиям федеральных авиационных правил. Форма и порядок выдачи данного документа устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.    4. Специалисты авиационного персонала гражданской авиации подлежат обязательной аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. | **Статья 8.** Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации  1. Обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат:  1) аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;  1.1) компоненты гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы - составные части гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы (далее - компонент).  Компоненты I класса – элементы беспилотной авиационной системы (за исключением беспилотного воздушного судна), авиационные двигатели, воздушные винты.  Компоненты II класса – элементы конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или элементов беспилотной авиационной системы (за исключением беспилотного воздушного судна), работоспособность которых влияет на возможность выполнения полетов гражданских воздушных судов и беспилотных авиационных систем.  Компоненты III класса (комплектующие изделия категории А) – составная часть (блок, модуль, сборочная единица, деталь), предназначенная для применения в составе гражданского воздушного судна, компонентов I или II класса, работоспособность которых влияет на возможность компонента I или II класса выполнять свои функции.  2) пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции более 115 кг, беспилотные авиационные системы и ее элементы, включающие беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 0,25 килограмм, **за исключением** пилотируемых гражданских воздушных судов, которым сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации и беспилотных авиационных систем с беспилотными воздушными судами максимальной взлетной массой 25 кг и менее, не предназначенных для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ.  2.1) изменения типовых конструкций объектов, указанных в подпункте 2 настоящего пункта, а также изменения типовых конструкций пилотируемых гражданских воздушных судов, которым сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года.  К изменениям типовых конструкций объектов, указанных в первом абзаце настоящего подпункта применяются требования к летной годности 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.  3) светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок пассажиров, а также оборудование радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемое для обслуживания воздушного движения.  4) авиационные материалы - материалы для изготовления объектов, указанных в подпункте 2 настоящего пункта.  Перечень авиационных материалов, подлежащих обязательной сертификации, утверждается федеральными авиационными правилами.  5) средства измерения состояния поверхности аэродромных покрытий.  6) юридические лица, осуществляющие разработку и изготовление объектов, указанных в подпунктах 1.1, 2, 2.1, 4 настоящего пункта.  7) юридические лица, осуществляющие изготовление оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения.  1.1. Категории объектов, подлежащих обязательной сертификации, и их классификация устанавливаются в федеральных авиационных правилах.  2. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.  3. Юридические лица, осуществляющие аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, обеспечение авиационной безопасности, юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие техническое обслуживание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, представительства иностранных юридических лиц, иностранные юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов в соответствии с международными договорами Российской Федерации, юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие определенные федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, авиационные работы, заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, управление поддержанием летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, а также операторы аэродромов гражданской авиации осуществляют свою деятельность при наличии выданного органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, представительств иностранных юридических лиц, операторов требованиям федеральных авиационных правил. Форма и порядок выдачи данного документа устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.  При подтверждении соответствия требованиям федеральных авиационных правил юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки и (или) выполнение определенных уполномоченным органом авиационных работ с применением беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, заявитель должен предоставить заключение о летной годности таких беспилотных воздушных судов.  Заключение о летной годности беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов выдается экспертом по сертификации, аккредитованным уполномоченным органом в соответствии со статьей 8.2 настоящего Кодекса в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.  4. Специалисты авиационного персонала гражданской авиации подлежат обязательной аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.»; | **Не поддерживается**  **К подпункту 1.1) пункта 1 статьи 8 законопроекта:**   1. Законопроектом вводится требование об обязательной сертификации всех компонентов без ограничений, независимо используются ли они на подлежащих обязательной сертификации гражданских воздушных судах или БАС, что представляется **избыточным требованием**. 2. Согласно пояснительной записке к законопроекту, введение требований по обязательной сертификации компонентов объясняется целями конкретизации существующего понятия «и другой авиационной техники», ввиду его неопределенности. Вместе с тем, термин «Авиационная техника» вполне конкретизирован.   Согласно определению, установленному Федеральным законом от 08.01.1998 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации», «авиационная техника» - это летательные аппараты, их бортовое оборудование и агрегаты, двигатели, авиационное вооружение, авиационные средства спасания, тренажеры, наземные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также средства наземного обслуживания летательных аппаратов». К указанному определению не могут быть отнесены «Компоненты II класса» и часть «Компонентов III класса» в предлагаемой законопроектом редакции.   1. Согласно определению в п. 6 статьи 32 ВК, а также положениям международного воздушного законодательства, применительно к БАС используется термин «элемент», к которым отнесены как беспилотное воздушное судно, так и оборудование управления и контроля (станция внешнего пилота), необходимые линии управления и контроля и другие элементы, составляющие в целом конструкцию БАС.   В ФАП-21 закреплено, что элемент БАС «оборудование управления и контроля» (станция внешнего пилота - СВП) может иметь собственную одобренную типовую конструкцию, по аналогии с авиационным двигателем, воздушным винтом, поэтому только данный элемент БАС отнесен к Компонентам I класса. Это отвечает общим подходам международного законодательства и позволяет использовать СВП в качестве самостоятельного изделия, обеспечивая управление и контроль различных БВС, включенных в одобренную типовую конструкцию СВП  **С учетом изложенного, отнесение к компонентам I класса всех элементов БАС, что предлагается законопроектом, является некорректным.** Необходимо ограничиться отнесением к указанной категории только «оборудования управления и контроля» (станции внешнего пилота - СВП).   1. Компоненты II класса не сертифицируются отдельно, в качестве самостоятельных изделий. Согласно ФАП-21, разд. 21.26, к Компонентам II класса относятся фюзеляж, крыло, поверхности управления, секции механизации крыла, шасси, механическая система управления, несущий и рулевой винты и другие части ВС, а также части конструкции АД и ВВ, работоспособность которых непосредственно влияет на лётную годность изделия. Указанные изделия не могут сертифицироваться отдельно.   **Предлагаемая законопроектом норма обязывает проводить обязательную сертификацию всех без исключения Компонентов II класса, что не корректно.**  Определение «Компонент II класса» весьма неоднозначно, что может подразумевать необходимость обязательной сертификации болтов, заклепок и др. элементов конструкции. По существу, это может быть отнесено к **коррупционной составляющей**.   1. Определение «Компонент III класса» требует конкретизации, в целях исключения коррупционной составляющей при проведении процедуры сертификации.   **Предлагаемая законопроектом норма обязывает проводить обязательную сертификацию всех без исключения Компонентов III класса, что не корректно и необоснованно.**   1. В действующем ФАП-21 предусмотрен единственный вариант сертификации Компонентов III класса (категории А) – на соответствие собственному сертификационному (квалификационному) базису с получением Свидетельства о годности комплектующего изделия. Вместе с тем, Компонент III класса (категории А) может быть разработан и установлен только для конкретного ВС или Компонента I, II класса. В связи с этим, целесообразно осуществлять его одобрение в составе ВС или соответственно Компонента I, II класса, что ранее позволяли Авиационные правила АП-21. При этом предусматривалась выдача Одобрительного письма, а не Свидетельства о годности комплектующего изделия (СГКИ), требующегося для подтверждения соответствия КИ для его установки на любой тип ВС или Компонента I, II класса.   **Это требует отражения в предлагаемом законопроекте.**  **Не поддерживается**  **К подпункту 2) пункта 1 статьи 8 законопроекта:**   1. Обязательная сертификация применяется к продукции, использование которой имеет повышенные риски. Следует отметить, что из Единого перечня продукции, подлежащей обязательной сертификации (утв. постановлением Правительства РФ от 01.12.2009 № 982) исключены значительная доля ранее установленного, в том числе практически все транспортные и специальные средства (включая грузовые и легковые автомобили, автобусы, троллейбусы, трактора и др. с/х техника), за исключением тепловозов, электровозов.   Распространение механизма обязательной сертификации, с возложением дополнительных функций на государственный орган в лице Росавиации, на «малые» БАС в составе с БВС от 0.25 кг, предназначенных для выполнения коммерческих перевозок и авиационных работ, представляется избыточным и необоснованным.  **Обоснования предлагаемых изменений в части, касающейся обязательной сертификации БАС в составе с БВС от 0.25 кг, в пояснительной записке к законопроекту не приведено.**  С учетом многолетнего практического опыта коммерческого использования «малых» БАС с БВС от 30 кг и менее, в н.в. отсутствуют причины для пересмотра действующих норм Воздушного кодекса.  Вопрос установления требований по обязательной сертификации был в свое время всесторонне обсужден, согласован заинтересованными ФОИВ, утвержден принятием поправок в Воздушный кодекс (Федеральный закон от 03.07.2016 № 291-ФЗ) и нашел свое отражение в «дорожной карте» по законодательству и устранению административных барьеров «Аэронет», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 03.04.2018 № 576-р.   1. Безосновательное ужесточение требований в отношении «малых» БАС противоречит критериям обоснованности принятия обязательных требований, установленных Федеральным законом от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации». 2. В целом поддерживается обязательная сертификация эксплуатантов БАС для выполнения за плату авиационных работ и коммерческих воздушных перевозок независимо от весовой категории используемых БВС, что позволит оградить рынок от недобросовестных участников. Данная норма была и остается в статье 8 ВК. Вместе с тем, подтверждение летной годности привлекаемых для коммерческого использования БАС должно осуществляться с учетом дифференцированного подхода:      * для «больших» БАС (30 кг и более) – через процедуру обязательной сертификации согласно ФАП-21, требования к летной годности устанавливаются федеральными авиационными правилами; * для «малых» БАС, заявляемых для коммерческой деятельности - в рамках законодательства Российской Федерации с использованием механизма добровольной сертификации при условиях:   а) создания и регистрации установленным порядком системы добровольной сертификации (СДС);  б) наличия документов по стандартизации (национальные стандарты, стандарты организаций), систем добровольной сертификации или договоров, устанавливающих требования, соответствие которым будет подтверждаться. Предпочтительней представляется разработка и принятие национального стандарта;  в) наличие уполномоченного (аккредитованного) органа по сертификации в СДС.   1. Важным аспектом реализации СДС является обеспечение последующего признания Росавиацией документов, выданных органом по сертификации СДС «малых» БВС, при предоставлении Росавиацией государственной услуги по сертификации эксплуатантов «малых» БАС.   В случае реализации Росавиацией имеющихся полномочий по аккредитации органов по сертификации СДС, Сертификат соответствия, выданный СДС, может быть признан Росавиацией в качестве документа, эквивалентного Сертификату летной годности при сертификации эксплуатантов.   1. Согласно действующим положениям статьи 8 ВК, не подлежат обязательной сертификации пилотируемые ВС с массой конструкции 115 кг и менее, а также БАС с БВС 25 кг и менее.   Является необоснованным изменение требований по обязательной сертификации только в отношении БВС, снижая весовую «планку» до 0,25 кг. При этом требования к пилотируемым ВС остаются неизменными независимо от осуществляемой деятельности.  Т.е., по мнению авторов законопроекта, в случае коммерческого использования требуется проводить обязательную сертификацию всех БВС (от 250 грамм), при этом пилотируемые ВС с массой конструкции (не максимальная взлетная масса) до 115 кг могут осуществлять коммерческую деятельность без их обязательной сертификации.   1. Требования по обязательной сертификации гражданской авиационной техники применяется в целях подтверждения летной годности ВС/БВС.   В связи с этим, соотнесение требований по обязательной сертификации БАС, их компонентов, с их «предназначением для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ» представляется **некорректным и неисполнимым** на стадии разработки БАС.  В случае, если физическое или юридическое лицо будет использовать «малые» БАС в целях АОН, либо выполнения воздушной съемки или перевозки грузов для себя (не коммерческое использование за плату), то обязательность сертификации таких БАС не будет требоваться.  Независимо от выполняемой деятельности, БВС летают и пока будут продолжать летать в сегрегированном воздушном пространстве, что сводит к минимуму возможные риски, особенно в связи с использованием «малых» БВС от 0,25 кг. В разрешенным для полетов «малых» БВС воздушном пространстве до высот 150 метров полеты разрешены только в пределах визуальной видимости.   1. **Изменение существующей весовой «планки» с 30 кг на 25 кг необоснованно.**   Причины для изменения границы максимального взлетного веса для беспилотных воздушных судов с 30 кг до 25 кг, изложенные в пояснительной записке к законопроекту, представляются не аргументированными.  В течение длительного периода с 2016 г. на существующие нормы ВзК был ориентированы как предприятия разработчиков, изготовителей и эксплуатантов БАС, так и системные заказчики.   1. **Согласно законопроекту, отнесение к обязательной сертификации фактически всех БАС предполагает сертификацию их типовой конструкции, что не всегда может быть возможно на практике.**   Возможность выдачи СЛГ на основании акта оценки законопроектом распространена только на пилотируемые ВС. Вместе с тем, согласно п. 1 действующей статьи 36 ВК, а также п. 1 статьи 36 в редакции законопроекта, СЛГ на гражданское ВС (включая БВС) может быть выдан на основании сертификата типа или акта оценки.  Выдача сертификата летной годности на основании акта оценки конкретного ВС на соответствие конкретного ВС требованиям к летной годности гражданских ВС и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации по существу является формой обязательной сертификации, осуществляемой государственным органом в лице Росавиации.  В связи с этим, исключение из «подлежащих обязательной сертификации» пилотируемых ВС (единичных экземпляров ВС), СЛГ которым выдан на основании акта оценки, представляется **некорректным.**  **Требует обсуждения и проработки**  **К подпункту 2.1) пункта 1 статьи 8 законопроекта:**   1. В предложенной редакции законопроектом требуется обязательная сертификация любых изменений типовых конструкций объектов, указанных в п. 2), т.е. пилотируемые и беспилотные ВС.   Вместе с тем, сертификации подлежат не все изменения, а только главные. Второстепенные изменения сертифицируются самим разработчиком (Раздел D ФАП-21). При этом классификация модификаций осуществляется разработчиком.   1. В абзаце втором перед словами «воздушных судов» очевидно необходимо добавить слово «пилотируемых».   **Не поддерживается**  **К подпункту 6) пункта 1 статьи 8 законопроекта:**  Сертификация (одобрение) юридических лиц, осуществляющих разработку гражданской АТ, по существу является элементом сертификации типовой конструкции АТ и не во всех зарубежных странах, разрабатывающих АТ, выделена в отдельную процедуру.  **Сертификация разработчиков БАС с БВС от 250 грамм, устанавливаемая законопроектом в виде отдельной процедуры, выглядит явно чрезмерной.**  Требования по обязательной сертификации юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление изделий авиационной техники, целесообразно распространить только в отношении лиц, разрабатывающих и изготавливающих БАС в составе с БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг.  Предлагаемый подход позволит сократить время и затраты на осуществление сертификации, упростить порядок прохождения процедур по сертификации разработчиками и производителями БАС «малой» массы.  **Требует обсуждения и проработки**  **К пункту 1.1 статьи 8 законопроекта**:  Категории объектов, подлежащих обязательной сертификации, уже указаны в п. 1 статьи 8 законопроекта. В какой-то степени, указана и классификация объектов.  Если категорирование и классификация должны устанавливаться в федеральных авиационных правилах и для этого пунктом 1.1 вводится отсылочная норма, то необходимость перечисления объектов в п. 1 статьи 8 законопроекта отпадает.  **Требует обсуждения и проработки**  **К пункту 2 статьи 8 законопроекта:**  К предложению «Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.» необходимо добавить второе предложение ***«Методика определения стоимости сертификации устанавливается уполномоченным органом в соответствии с законодательством Российской Федерации».***  Следует отметить, что по н.в. методика расчета стоимости сертификационных работ и услуг по их выполнению нормативно не установлена, что является **коррупционной составляющей**.  **Не поддерживается**  **К пункту 3 статьи 8 законопроекта:**   1. Первое предложение пункта 3 содержит 195 слов! Невозможно к нормальному восприятию. Целесообразно изменить редакцию, изложив подлежащие подтверждению соответствия ЮЛ и ИП в виде списка. 2. Излишняя зарегулированность, не соответствующая ожидаемым рискам в эксплуатации БАС, и связанные с необходимостью сертификации нерегулируемые законодательно расходы заявителей ожидаемо приведут к стагнации рынка БАС и услуг с их использованием.   Так, во исполнение ФАП-494 Росавиацией утверждены контрольные карты проверок и перечень контрольных вопросов. Из 86 карт контроля 69 могут быть применимы к эксплуатантам БАС. **Только 29** карт контроля содержат ссылки на 43 пункта ФАП-494, остальные **57 карт** контроля составлены без наличия прямого требования ФАП-494 и ссылаются на требования других документов (ФАП-128, ФАП-285, ФАП-142 и др., всего 171 пункт). При том, что ФАП-494 запрещает требовать от заявителя иного, чем это установлено нормами ФАП-494.  Подтверждение соответствия предполагает наличие у заявителя **116** документальных подтверждений, из них большая часть (96 документов) могут быть применимы к эксплуатанту БАС. И все это при том, что некий эксплуатант «малого» БАС планирует использовать БВС для полетов с целью выполнения воздушной съемки. И это все еще не беря во внимание необходимость предварительного наличия лицензии на проведение аэросъемки от компетентных структур, предварительного получения разрешения на проведение воздушной съемки и предварительного контрольного просмотра результатов съемки в компетентных органах. Забюрокраченность процедур запредельная!   1. Законопроектом предусмотрено распространение требований по подтверждению соответствия юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, на все без ограничения БВС/БАС, что представляется избыточным. Техническое обслуживание «малых» БАС (с БВС МВМ 30 кг и менее) и их компонентов целесообразно осуществлять не отдельной сертифицированной организацией по ТО, а специалистами внешних экипажей в соответствии с эксплуатационной документацией. 2. Законопроектом предусмотрено распространение требований по подтверждению соответствия юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих управление поддержанием летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов. При этом также не определено, на какую категорию БАС это требование распространяется. **Применение указанного требования в отношение «малых» БАС с БВС от 250 гр. представляется избыточным.** 3. Требование о предоставлении заключения о летной годности БВС, выдаваемого «экспертами» не должно являться предметом регулирования пункта 3 статьи 8, посвященного подтверждению соответствия (сертификации) ЮЛ и ИП - эксплуатантов. Порядок сертификации эксплуатантов, предъявляемые документы должны быть предметом регулирования соответствующих ФАП, в н.в. это ФАП-246 и ФАП-494. 4. Требование по подтверждению летной годности почему-то устанавливается только в отношении БВС от 0,25 кг до 25 кг, хотя должно относиться ко всем заявляемым ВС/БВС. Очевидно, при сертификации эксплуатантов подтвердить летную годность заявляемых для включения в сертификат эксплуатанта ВС/БВС необходимо. Вместе с тем, подтверждающими летную годность документами могут служить не только СЛГ, но и **эквивалентные** им документы. 5. Законопроектом предусматривается по существу такой же механизм подтверждения летной годности БВС/БАС, существующий в н.в. для серийно выпускаемой АТ через сертификацию типовой конструкции по процедурам, установленным ФАП-21, и далее – подтверждение летной годности каждого экземпляра БВС/БАС, заявляемых для коммерческого использования, путем выдачи заключения о летной годности аккредитованными экспертами.   Это предполагает **значительные финансовые затраты** разработчиками и изготовителями не только основных изделий, но и по существу всех комплектующих. Проектом предусмотрено, что обязательная сертификация «железа», всех разработчиков и изготовителей осуществляется **возмездно** и предполагается на договорной основе.  Взаимодействие с экспертами, выдающими заключение о летной годности каждого экземпляра БВС/БАС начиная от 250 гр, также будет осуществляться **возмездно**.  Предполагаемая стоимость и временные затраты на проведение сертификации **не соответствуют возможным рискам** применения БВС/БАС при их коммерческом использовании, с учетом разрешенных правил использования воздушного пространства. |
| Нет | **Статья 8.2.** Сертификационные центры, испытательные лаборатории, эксперты по сертификации  Сертификационные центры, испытательные лаборатории, эксперты по сертификации, принимающие участие в сертификации объектов, установленных статьей 8 настоящего Кодекса, подлежат аккредитации уполномоченным органом.  Уполномоченный орган утверждает требования к сертификационным центрам и испытательным лабораториям, экспертам по сертификации; порядок аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, экспертов по сертификации; требования к реестру аккредитованных сертификационных центров, испытательных лабораторий, экспертов по сертификации и порядок ведения такого реестра.  Уполномоченный орган осуществляет организацию и проведение обязательной сертификации, проводит аккредитацию сертификационных центров, испытательных лабораторий, экспертов по сертификации, утверждает перечень областей аккредитации, сертификационных центров, испытательных лабораторий и экспертов по сертификации, ведет реестр аккредитованных сертификационных центров, испытательных лабораторий, экспертов по сертификации и осуществляет контроль за деятельностью аккредитованных сертификационных центров, испытательных лабораторий и экспертов по сертификации.  Эксперт по сертификации – физическое лицо, аккредитованное уполномоченным органом в соответствии с требованиями настоящей статьи, осуществляющее деятельность по оценке соответствия беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов применимым требованиям к летной годности, выдаче заключения о летной годности беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, а также на выполнение функций уполномоченного органа в соответствии с областью аккредитации при проведении сертификационных работ, установленных федеральными авиационными правилами. | **Не поддерживается**   1. Помимо предусмотренных в н.в. сертификационных центров и испытательных лабораторий законопроектом предусмотрено введение **института экспертов по сертификации**.   К функциям экспертов по сертификации согласно п. 3 статьи 8 законопроекта, отнесено выдача заключений о летной годности только беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, планируемых для коммерческого использования за плату. Распространение их деятельности на оценку летной годности пилотируемых ВС законопроектом **не предусмотрено**.   1. Введение процедуры оценки летной годности БВС экспертами по сертификации (очевидно, относится к оценке летной годности каждого экземпляра БВС от 250 гр.) не исключает необходимости обязательной сертификации (сертификации типовой конструкции) БАС с БВС от 250 гр. в соответствии с п. 1 ст. 8 законопроекта, а также сертификации всех компонентов, подтверждения соответствия их разработчиков и изготовителей. При этом предложенной редакцией статьи 8.2 предусматривается участие «экспертов» в «сертификации объектов, установленных статьей 8 настоящего Кодекса».   Согласно ФАП-21, обязательная сертификация осуществляется органом по сертификации (Росавиация) с участием Авиарегистра России и аккредитованных Росавиацией Сертификационных центров и Испытательных лабораторий. При этом, согласно п. 21.24 ФАП-21, сертификация легких (менее 5700 кг), сверхлегких (менее 495 кг, законопроектом предложено менее 650 кг) ВС (очевидно, речь о пилотируемых ВС) и всех БАС (без ограничения по массе) осуществляется составом Комиссии, утверждаемой Росавиацией. Участие «Экспертов по сертификации» в сертификационных работах положения ФАП-21 **не предусматривают**. Требований по аккредитации Росавиацией членов Комиссии положения ФАП-21 **не устанавливают**.   1. Согласно пункту 5.4.9 Положения о Росавиации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 396, к полномочиям Росавиации отнесена аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), что может быть применимо в целях аккредитации органов по сертификации системы добровольной сертификации «малых» БАС при ее формировании, что предлагается профсообществом и соответствует российскому законодательству. **Полномочия Росавиации по аккредитации «экспертов по сертификации отсутствуют.** 2. Реализация предлагаемых законопроектом полномочий по аккредитации «Экспертов по сертификации» потребует внесения изменений в Положение, дополнительного **увеличения штата сотрудников Росавиации и бюджетного финансирования** деятельности по аккредитации, ведению реестра и осуществлению контроля за деятельностью сертификационных центров, испытательных лабораторий и экспертов по сертификации. 3. Законопроектом не предусмотрен прядок финансирования деятельности «Экспертов по сертификации». Согласно предлагаемой норме, уполномоченный орган (очевидно, Минтранс России) утверждает только требования к экспертам по сертификации. **Очевидно, предполагаемая возмездность их услуг станет коррупционной составляющей и существенно удорожает стоимость БАС и услуг для конечного потребителя.** 4. Положением предлагаемой статьи 8.2 предусматривается выполнение «Экспертом по сертификации» (это – «физическое лицо, аккредитованное Росавиацией») функций уполномоченного органа (т.е. самой Росавиации) в соответствии с областью аккредитации при проведении сертификационных работ, установленных федеральными авиационными правилами. Это является по сути **противоправной нормой**, устанавливающей возможность исполнения функций ФОИВ (Росавиации) по предоставлению госуслуги по сертификации АТ на физических лиц, деятельность которых предположительно будет осуществляться на договорной основе **за счет средств заявителя**. 5. Отечественным законодательством не предусмотрена оценка соответствия продукции с использованием механизма экспертов по сертификации, аккредитованных уполномоченным органом.   Согласно Федеральному закону от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», «подтверждение соответствия» - это документальное удостоверение соответствия продукции или иных объектов, процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнения работ или оказания услуг требованиям технических регламентов, документам по стандартизации или условиям договоров.  Согласно статье 20 «Формы подтверждения соответствия» 184-ФЗ, подтверждение соответствия на территории Российской Федерации может носить добровольный или обязательный характер. Добровольное подтверждение соответствия осуществляется в форме добровольной сертификации в рамках системы добровольной сертификации.  Обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах:  принятия декларации о соответствии или обязательной сертификации. |
| Статья 10. Приостановление действия сертификатов и их аннулирование  1. Действие сертификатов может быть приостановлено, а равно в их действие могут быть введены ограничения органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.  2. Сертификаты могут быть аннулированы органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами | **Статья 10**. Приостановление действия сертификатов и документов, подтверждающих соответствие, их ограничение и аннулирование  1. Действие сертификатов и документов, подтверждающих соответствие, может быть приостановлено, а равно в их действие могут быть введены ограничения органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, в порядке и по основаниям, установленными федеральными авиационными правилами.  2. Сертификаты и документы, подтверждающие соответствие, могут быть аннулированы органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, в порядке и по основаниям, установленными федеральными авиационными правилами. | **Требует обсуждения и проработки**  1) К термину «сертификаты» добавлено «документы, подтверждающие соответствие», подразумеваются документы, выдаваемые юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в соответствии с предлагаемой законопроектом редакцией пункта 3 статьи 8.  2) В отличие от действующей редакции статьи 10, полномочия по приостановлению, введению ограничений и аннулирование документов предлагается предоставить не органам, выдавшим эти документы, а органам, специально уполномоченным на то Правительством РФ, в порядке и по основаниям, установленным ФАП.  Очевидно, в случае принятия законопроекта в предлагаемой редакции, необходимо будет такие ФАП разработать. Однако предлагаемая норма статьи 10 законопроекта не определяет, кто уполномочен разрабатывать названный ФАП. Положением Минтранса России, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395, **полномочия Минтранса по изданию названных ФАП отсутствуют**. |
| **Статья 12.** Государственное регулирование использования воздушного пространства  1. Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимаются установление государством общих правил осуществления такой деятельности, организация и проведение государственного контроля (надзора) в области использования воздушного пространства, а также установление ответственности за нарушения правил использования воздушного пространства.  2. Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляется [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71174044/1005) в области использования воздушного пространства. | **Статья 12**. Государственное регулирование использования воздушного пространства  Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимаются:  установление государством общих правил использования воздушного пространства;  организация и проведение контроля за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства;  установление ответственности за нарушение требований, установленных федеральными правилами использования воздушного пространства. | **Требует обсуждения и проработки**   1. Несколько измененная действующая редакция статьи 10, за исключением:   - Фразу «государственный контроль (надзор) в области использования воздушного пространства» предлагается заменить на «контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства», очевидно это связано с реформой системы государственного контроля;  - Исключается пункт 2 действующей редакции статьи 10: «Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляется [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71174044/1005) в области использования воздушного пространства».   1. Следует отметить, что сфера государственного и иных форм контроля в н.в. регулируется Федеральным законом от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».   В целях приведения положений более чем 100 федеральных законов в соответствие с 248-ФЗ, принят Федеральный закон от 11.06.2021 № 170-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации"».  Указанным Федеральным законом внесены ряд изменений в Воздушный кодекс, в том числе в [пункте 1 статьи 12](http://ivo.garant.ru/document/redirect/10200300/15000) слова «организация и проведение государственного контроля (надзора) в области использования воздушного пространства,» полностью исключены.  С учетом изложенного, предлагаемую законопроектом редакцию статьи 12 Воздушного кодекса необходимо привести в соответствие с учетом положений Федерального закона от 11.06.2021 № 170-ФЗ. |
| **Статья 13.** Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства  …  2. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями воздушного пространства право на его использование предоставляется пользователям в соответствии с государственными приоритетами в следующей последовательности:  …   1. оказание помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;   … | подпункт 2 пункта 2 статьи 13 дополнить словами «, поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море»; | **Поддерживается**  Поиску и спасанию отведен, по существу, один из наивысших приоритетов, на уровне оказания помощи при чрезвычайных ситуациях.  Введение предлагаемой нормы позволит оперативно использовать БВС для задач поиска и спасания.  Согласно статье 16 Воздушного кодекса, «в соответствии со структурой и классификацией воздушного пространства федеральными правилами использования воздушного пространства устанавливается разрешительный или уведомительный порядок использования воздушного пространства. В случаях, предусмотренных [подпунктами 1-4 пункта 2 статьи 13](#sub_13021) настоящего Кодекса, об использовании воздушного пространства уведомляется соответствующий орган единой системы организации воздушного движения».  С учетом изложенного, применение воздушных судов, включая БВС, в целях подпункта 2 пункта 2 статьи 13 может осуществляться уведомительным порядком, без получения специальных разрешений органов ОВД. |
| **Статья 14.** Организация использования воздушного пространства  …  2. Организация использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, [органами](http://ivo.garant.ru/document/redirect/73428443/1000) единой системы организации воздушного движения, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них [зонах и районах](http://ivo.garant.ru/document/redirect/74573166/1000) в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.  [Положение](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71174044/1000) о единой системе организации воздушного движения утверждается Правительством Российской Федерации. | в пункте 2 статьи 14 слова «в области использования воздушного пространства» исключить | **Поддерживается**  Исключается термин «уполномоченный орган в области использования воздушного пространства», фиксируется термин «уполномоченный орган».  Согласно пояснительной записке к законопроекту, в целях реализации положений статьи 6 предлагается в статьях Воздушного кодекса закрепить единое понятие «уполномоченный орган» в части, касающейся гражданской авиации, полномочия которого по реализации требований Воздушного кодекса будут установлены актами Правительства Российский Федерации (Положениями о федеральных органах исполнительной власти). |
| **Статья 15.** Структура воздушного пространства  [Структура](http://ivo.garant.ru/document/redirect/197839/1210) воздушного пространства включает в себя зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и тому подобное), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, [запретные зоны](http://ivo.garant.ru/document/redirect/74572992/1000), опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и тому подобное), [зоны ограничений полетов](http://ivo.garant.ru/document/redirect/74572620/1000) воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства утверждается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. | Статья 15. Структура воздушного пространства  Элементы структуры воздушного пространства и порядок их установления определяются федеральными правилами использования воздушного пространства.» | **Поддерживается**  Согласно пояснительной записке к законопроекту, предлагаемая редакция статьи 15 позволит устранить излишнее регулирование порядка установления элементов структуры воздушного пространства, отнеся данную сферу к регулированию посредством федеральных правил использования воздушного пространства, что позволит гибко реагировать на изменения в стандартах и рекомендуемой практике ИКАО. |
| **Статья 18.** Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства  1. Контроль за соблюдением [федеральных правил](http://ivo.garant.ru/document/redirect/197839/1000) использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, уполномоченным органом в области обороны в части выявления воздушных судов-нарушителей, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.  … | в пункте 1 статьи 18 слова «в области использования воздушного пространства» исключить; | **Поддерживается**  По аналогии с предлагаемым изменением статьи 14 (см. выше) |
| **Статья 21.** Гражданская авиация  …  3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения. | в пункте 3 статьи 21 слово «для» заменить словами «в целях»; | **Поддерживается**  Возможно, чтобы фраза приобрела более «строгий» смысл, по аналогии с фразой в п.1 статьи 21.  Согласно пояснительной записке, изменение несет собой исправление неточности понятия авиация общего назначения, в следствии которого ошибочно термин «авиация общего назначения» трактуется как отдельный вид авиации.  Таким образом, гражданское ВС может выполнять полеты в целях коммерческих воздушных перевозок, в целях авиационных работ, а все иные полеты будут выполняться в целях авиации общего назначения. |
| **Статья 24.** Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации  Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации осуществляется [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187263/1000) в области гражданской авиации, в пределах, установленных этим органом, его структурными подразделениями и территориальными органами. | **Статья 24.** Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации  Под государственным регулированием деятельности в области гражданской авиации понимаются:  установление государством общих правил осуществления деятельности в области гражданской авиации;  федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации;  установление ответственности за нарушения требований воздушного законодательства | **Поддерживается**  Следует отметить, что несмотря на наличие фразы в проекте «федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации», предлагаемое законопроектом изменение статьи 12 (см. выше) в части государственного регулирования использования воздушного пространства предлагает замену «государственного контроля (надзора) в области использования воздушного пространства» на «контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства». |
| **Статья 24.1.** Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов  1. Реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.  2. Правительство Российской Федерации в рамках обеспечения реализации государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов устанавливает [порядок](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70801876/4) разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами - разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов, образовательными организациями и организациями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских воздушных судов, операторами сертифицированных аэродромов гражданской авиации в отношении воздушных судов, разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, образовательными организациями.  3. В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации. | **Статья 24.1**. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и упрощение формальностей при международных воздушных перевозках.  …  2. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и упрощение формальностей при международных воздушных перевозках осуществляется в соответствии с программой по безопасности полетов в гражданской авиации, программой по упрощению формальностей при международных воздушных перевозках, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.  Программа по безопасности полетов в гражданской авиации - документ, содержащий комплекс мер, нацеленный на повышение уровня безопасности полетов, и определяющий государственную политику, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полетов, а также систему управления рисками, обеспечения и популяризации вопросов безопасности полетов на государственном уровне.  Программа по упрощению формальностей при международных воздушных перевозках - документ, содержащий комплекс мер, определяющий государственную политику в сфере упрощения формальностей (идентификация пассажиров, организация пограничного и фито-санитарного контроля), связанных с пересечением государственной границы Российской Федерации, выполняющийся в отношении воздушных судов, занятых в международных перевозках, а также их пассажиров, экипажей и груза при условии соблюдения соответствующего международного и национального законодательства.  3. В рамках обеспечения реализации программы по безопасности полетов в гражданской авиации Правительство Российской Федерации устанавливает порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами, осуществляющими разработку и изготовление объектов, указанных в подпунктах 1.1 и 2 пункта 1 статьи 8 настоящего Кодекса, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющими определенные уполномоченным органом авиационные работы, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, образовательными организациями и организациями, осуществляющими обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, а также операторами аэродромов гражданской авиации.  4. В целях управления безопасностью полетов воздушных судов уполномоченный орган в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и рисках, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации. | **Не поддерживается**   1. Название статьи «Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов» заменено на «Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и упрощение формальностей при международных воздушных перевозках», т.е. из названия исключено слово «гражданских», что распространяет действие статьи на все виды авиации (гражданская, государственная, экспериментальная).   Вместе с тем, пункт 1 статьи 24.1 остается без изменений, при этом в нем имеется ссылка на государственную систему управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов. В предлагаемой редакции пункта 2 имеется ссылка на программу по безопасности полетов в гражданской авиации. Т.о. статья 24.1 имеет распространение только на безопасность полетов гражданских воздушных судов, что **требует конкретизации** в названии статьи 24.1.   1. Реализация СУБП предусматривается в рамках обеспечения реализации программы по безопасности полетов в гражданской авиации, которая утверждается Правительством Российской Федерации. Однако названная Программа по н.в. не разработана и не утверждена. 2. Разработка и применение СУБП согласно действующей редакции пункта 2 статьи 24.1 распространяется только на юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание гражданских ВС.   Предлагаемая редакция пункта 3 статьи 24.1 распространяет СУБП не только на юридических лиц, но и на индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских ВС.  Следует отметить, что ФАП-285 устанавливают требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов, поэтому предлагаемое законопроектом изменение **в этой части корректно**.   1. Разработка и применение СУБП согласно действующей редакции пункта 2 статьи 24.1 распространяется только на юридических лиц -разработчиков и изготовителей гражданских воздушных судов.   Предлагаемая редакция пункта 3 статьи 24.1 распространяет СУБП также и на разработчиков и изготовителей компонентов (I, II и III классов) гражданских ВС и БАС (в составе с БВС от 250 гр., планируемых к использованию в коммерческих целях), подлежащих обязательной сертификации согласно п/п. 1.1) пункта 1 статьи 8 законопроекта. **Данное требование представляется избыточным.**  Требование по разработке и применению СУБП целесообразно распространить только на разработчиков и изготовителей основных изделий (воздушных судов, компонентов I класса: АД, ВВ, ПДУ БАС).  В подтверждение этого, согласно стандартам ИКАО - Приложение 19 «Управление безопасностью полетов» (см. п. 3.3.2.1 d):  3.3.2.1 Государства требуют внедрения СУБП следующими находящимися под их контролем поставщиками обслуживания:  a) утвержденными согласно Приложению 1 учебными организациями, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг;  b) эксплуатантами самолетов или вертолетов, имеющими разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6.  c) утвержденными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно  соответственно части I или разделу II части III Приложения 6;  d) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов согласно Приложению 8;  e) поставщиками обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11;  f) эксплуатантами сертифицированных аэродромов согласно тому I Приложения 14.   1. Разработка и применение СУБП согласно действующей редакции пункта 2 статьи 24.1 распространяется на юридических лиц и на индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки. Это соответствует международным требованиям (п. 3.3.2.1 b) Приложения 19).   Предлагаемая редакция пункта 3 статьи 24.1 распространяет СУБП также на юридических лиц и на индивидуальных предпринимателей, выполняющим определенные уполномоченным органом авиационные работы.  Следует отметить, что в ФАП-494 уже включено требование к эксплуатантам, выполняющим авиационные работы, о наличии СУБП.  **Это является превышением международных требований, а также требований статьи 24.1 действующей редакции Воздушного кодекса.**   1. «Правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных   о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими», утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215,  устанавливают порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов:  - юридическими лицами - разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов;  - юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки;  - юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов,  в отношении воздушных судов (не компонентов!), разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами.  **В случае принятия законопроекта потребуется соответствующее изменение постановления Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215**   1. Разработка и применение СУБП согласно действующей редакции пункта 2 статьи 24.1 распространяется на юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов.   Предлагаемая редакция пункта 3 статьи 24.1 распространяет СУБП на юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации.  Международный стандарт (п. 3.3.2.1 е) Приложения 19) требует наличия СУБП в организациях – поставщиках обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11, к которым отнесены диспетчерское обслуживание, полетно-информационное обслуживание, служба аварийного оповещения.  Согласно пункту 1 статьи 69 Воздушного кодекса, к аэронавигационному обслуживанию полетов воздушных судов отнесены: организация и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание. Т.о., юридические лица, осуществляющие названную деятельность, обязаны реализовать СУБП.   1. Разработка и применение СУБП согласно действующей редакции пункта 2 статьи 24.1 распространяется на образовательные организации и организации, осуществляющие подготовку пилотов гражданских воздушных судов.   Предлагаемая редакция пункта 3 статьи 24.1 распространяет СУБП на образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Т.е. законопроектом предлагается расширить сферу реализации СУБП на образовательные организации и организации, осуществляющие подготовку не только пилотов, но любых специалистов, включенных в Перечень авиационного персонала гражданской авиации.  Согласно Перечня, утвержденного приказом Минтранса России от 04.08.2015 № 240, к специалистам авиационного персонала отнесены:  1. Специалисты, входящие в состав летного экипажа гражданской авиации:   * пилот; * внешний пилот; * штурман; * бортрадист; * бортинженер (бортмеханик); * летчик-наблюдатель.   2. Специалисты, входящие в состав кабинного экипажа гражданской авиации:   * бортпроводник; * бортоператор.   3. Специалисты, осуществляющие управление воздушным движением:   * диспетчер управления воздушным движением.   4. Специалисты, осуществляющие техническое обслуживание воздушных судов:   * специалист по техническому обслуживанию воздушных судов.   5. Специалисты, осуществляющие функции сотрудника по обеспечению полетов:   * сотрудник по обеспечению полетов.   6. Специалисты службы авиационной безопасности:   * сотрудник службы авиационной безопасности.   Международный стандарт (п. 3.3.2.1 а) Приложения 19) требует наличия СУБП в утвержденных, согласно Приложению 1, учебных организациях, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг.  **Т.о., законопроектом предусматривается ужесточение требований в части разработки и установления СУБП, распространив требование не только к учебным организациям, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, но и любым другим учебным организациям, что превышает требования международных стандартов**   1. Разработка и применение СУБП согласно действующей редакции пункта 2 статьи 24.1 распространяется операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации.   Предлагаемая редакция пункта 3 статьи 24.1 распространяет СУБП на всех операторов аэродромов гражданской авиации, т.е. на операторов сертифицированных и несертифицированных аэродромов.  Согласно п/п 1) пункта 1 статьи 8 действующей редакции Воздушного кодекса, обязательной сертификации подлежат аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов.  Аналогичные требования предлагаются законопроектом.  Международный стандарт (п. 3.3.2.1 f) Приложения 19) требует наличия СУБП у эксплуатантов сертифицированных аэродромов.  **Т.о., законопроектом предусматривается ужесточение требований в части разработки и установления СУБП, распространив требование не только к операторам сертифицированных, но и несертифицированных аэродромов, что превышает требования международных стандартов.** |
| **Статья 32.** Воздушное судно  **…**  2. **Легкое воздушное судно** - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов.  3. **Сверхлегкое воздушное судно** - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.  … | в статье 32:  а) в пункте 2 число «3100» заменить числом «3175»;  б) в пункте 3 число «495» заменить числом «650»; | **Требует обсуждения и проработки**  Согласно пояснительной записке, в статье 32 уточняются веса воздушных судов на основании принятых в международной практике стандартов.   1. Следует учитывать, что установленная пунктами 2 и 3 статьи 32 категоризация по максимальной взлетной массе согласно установленным определениям терминов «легкое» и «сверхлегкое» воздушное судно относится как к пилотируемым, так и к беспилотным воздушным судам, что представляется некорректным. Например. Известное БВС «Орион» с МВМ 1000 кг значительно превосходит по своей сложности, составу оборудования и функциональным возможностям пилотируемый самолет Ан-2, относящийся к категории «легких» ВС – менее 5700 кг. Для БВС необходимо собственное категорирование «легких» и «сверхлегких» БВС. 2. Национальным стандартом ГОСТ Р 57258-2016, утвержденным приказом Росстандарта от 10.11.2016 № 1674, установлена следующая классификация БВС:    * 1. легкое дистанционно пилотируемое воздушное судно (light remotely piloted aircraft): Дистанционно пилотируемое воздушное судно с взлетной массой менее 150 кг.      2. малое беспилотное воздушное судно (small unmanned aircraft): Беспилотное дистанционно пилотируемое воздушное судно с взлетной массой менее 30 кг.      1. Законопроектом существенно изменяется «весовая планка» категории «сверхлегких» самолетов с 495 до 650 кг.   Следует учитывать, что термин «Сверхлегкое ВС» применяется в НПА при установлении требований по вопросам:   * государственная регистрация гражданских ВС   п. 1.2 статьи 3 ВК: «1.2. **Сверхлегкие** пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с [подпунктом 1 пункта 1](#sub_3302) настоящей статьи, регистрируются в [порядке](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70112756/1000), установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации»;   * эксплуатация ВС   п.1 статьи 37.1 ВК: «1. Соблюдение ограничений и процедур эксплуатации гражданского воздушного судна, установленных утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна документацией гражданского воздушного судна, а также правил эксплуатации гражданских воздушных судов, утвержденных федеральными авиационными правилами, возлагается на эксплуатанта или владельца **легкого** гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо **сверхлегкого** гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна»;  **аналогичное требование предлагается новой редакцией статьи 37.1 законопроекта.**   * подготовка специалистов авиационного персонала   п. 3 статьи 54 ВзК: «3. Подготовка пилотов **легких** гражданских воздушных судов и пилотов **сверхлегких** гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в [пункте 1 статьи 53](#sub_77000) настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки».  **законопроектом пункт 3 статьи 54 исключается полностью.**   * «эксплуатант»   п. 4 статьи 61 ВзК: «4. Использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование **легкого** гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо **сверхлегкого** гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа»;   * судовые документы   п/п 1 пункта 1 статьи 67 ВК: «1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:  1) судовые документы:  бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации **сверхлегких и беспилотных** гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации необязательно)»;  пункт 2.20 ФАП-128: «2.20. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН, на борту воздушных судов должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:   * сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на **сверхлегких и легких** воздушных судах в целях АОН; * бортовой и санитарный журналы, РЛЭ (при эксплуатации **сверхлегких** гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, РЛЭ необязательно)»; * правила подготовки к полетам   п. 2.1 ФАП-128: «2.1. Физические, юридические лица, осуществляющие полеты в целях авиации общего назначения на воздушных судах, относящихся к **легким или сверхлегким**, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I и III настоящих Правил»;   * техническое обслуживание ВС – п. 2.27 ФАП-128: «2.27. Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, **не относящихся к легким (сверхлегким**), или владелец легкого (сверхлегкого) воздушного судна АОН обеспечивает: * поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии; * исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета; * наличие действительного сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам)»; * хранение регистрируемых данных   п. 2.31 ФАП-128: 2.31. «Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, **не относящихся к легким или сверхлегким**, или владелец **легкого или сверхлегкого** воздушного судна АОН обеспечивает хранение следующих регистрируемых данных: …»;   * требования к подготовке и выполнению полетов ВС АОН   п. 4.1 ФАП-128: «4.1. Физические, юридические лица, выполняющие полеты в целях АОН на воздушных судах, **не относящихся к легким или сверхлегким**, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III настоящих Правил;   * наличие сертификата эксплуатанта АОН   п. 4.2 ФАП-128: «4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, **не относящихся к легким или сверхлегким**, в целях АОН, должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с ФАП-147». |
| **Статья 33.** Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов  1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:  1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;  …  1.1. Пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с [подпунктом 1 пункта 1](#sub_3302) настоящей статьи, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов, [регистрируются](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70614450/1000) в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей [свидетельств](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70614450/18000) о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.  1.2. Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с [подпунктом 1 пункта 1](#sub_3302) настоящей статьи, регистрируются в [порядке](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70112756/1000), установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.  …  3. Экспериментальные воздушные суда подлежат государственному учету с выдачей соответствующих документов уполномоченным органом в области оборонной промышленности.  3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат учету в [порядке](http://ivo.garant.ru/document/redirect/72255560/1000), установленном Правительством Российской Федерации.  Нет  5. Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в следующих случаях:  списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации;  продажа гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации;  нарушение требований к государственной регистрации гражданского воздушного судна. | **Статья 33**. Государственная регистрация, государственный учет и осмотр воздушных судов  1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:  1) пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции более 115 килограммов и беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 25 килограмм и менее;  …  1.1. Пилотируемые гражданские воздушные суда и беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 25 килограммов, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.  пункт 1.2 признать утратившим силу  3. Экспериментальные воздушные суда подлежат государственному учету, в том числе и временному государственному учету, с выдачей соответствующих документов уполномоченным органом в области оборонной промышленности.  На временный государственный учет экспериментальных воздушных судов ставятся воздушные суда, которые планируется использовать в экспериментальной авиации в течение не более 6 месяцев.  Временно переданные организациям экспериментальной авиации для проведения опытно-конструкторских работ, летных испытаний (исследований), подготовки летных экипажей заказчика, выполнения демонстрационных полетов, отдельных полетов и перелетов на территории Российской Федерации и за рубежом воздушные суда из гражданской авиации или государственной авиации Российской Федерации и поставляемые за рубеж воздушные суда российского производства ставятся на временный государственный учет без исключения их данных из Государственного реестра гражданских воздушных судов, Государственного реестра государственных воздушных судов с последующим уведомлением соответствующего уполномоченного органа в порядке, установленном уполномоченным органом в области оборонной промышленности.  3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 25 килограмм, сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.  дополнить пунктом 3.3 в следующей редакции:  3.3. Осмотр сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, проводится при:  1) постановке на государственный учет;  2) внесении в регистрационные данные изменений, связанных со сменой владельца воздушного судна.  При осмотре воздушного судна осуществляются его идентификация и проверка соответствия конструкции воздушного судна представленным документам.  Осмотр воздушного судна проводится должностным лицом федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), или уполномоченным лицом аккредитованной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), организации, отвечающим квалификационным требованиям, в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. Указанные квалификационные требования устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации).  …  5. Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в следующих случаях:  списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации, за исключением случаев постановки такого судна на временный государственный учет;  передача воздушного судна в государственную или экспериментальную авиацию Российской Федерации;  продажа гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации;  предъявление безотзывного полномочия на дерегистрацию и вывоз, выданного в соответствии с Федеральным законом от 23.12.2010 № 361-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 52, ст. 6976);  нарушение требований к государственной регистрации;  по инициативе заявителя, в том числе в целях регистрации воздушного судна в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства. | **Не поддерживается**   1. В название статьи 33, относящейся к государственной регистрации и учету, разработчиками законопроекта добавлено **«осмотр воздушных судов».** Представляется, что задача Воздушного кодекса – определить, что порядок государственной регистрации и государственного учета определяется федеральными авиационными правилами, утверждаемыми уполномоченным органом. Если имеется необходимость осмотра ВС при его государственной регистрации или учете, то это действие д.б. отражено в названном ФАП. 2. В пункте 1 **исключить фразу** «предназначенные для выполнения полетов», неоднозначно воспринимаемую госрегистратором. Слово «предназначенные» ассоциируется со словом «допускаемые», в силу этого при госрегистрации гражданских ВС от заявителя незаконно требуются документы, подтверждающие летную годность, наличие которых воздушным законодательством и Административным регламентом Росавиации (приказ Минтранса от 5 декабря 2013 г. № 457) не требуется. 3. Норма пункта 1 статьи 33 устанавливает необходимость государственной регистрации воздушных судов.   Согласно п. 1 статьи 32 ВК, «1. Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды». С учетом установленного пунктом 1 статьи 32 ВК определения термина «воздушное судно», не «предназначенные для выполнения полетов» изделия не являются воздушными судами и, соответственно не могут быть зарегистрированы.  Госрегистрация (госучет) ВС в соответствующем реестре является юридическим фактом отнесения ВС к соответствующему виду авиации (государственная, гражданская, экспериментальная) с обязанностью выполнения установленных для каждого вида авиации требований в части допуска к полетам, подготовки и выполнения полетов, подготовки специалистов авиационного персонала и др.  Требования по сертификации и допуску к выполнению полетов на основании сертификата летной годности (статья 36 ВК) распространяется только на гражданские ВС, признаком отнесения к которым является факт регистрации ВС в государственном реестре гражданских ВС РФ. Т.о., процедура государственной регистрации является первичной по отношению к процедуре сертификации и подтверждения летной годности гражданского ВС.   1. Изменение «весовой планки» с существующих **30 кг на 25 кг** нецелесообразно.   См. выше комментарии к подпункту 2) пункта 1 статьи 8 законопроекта.   1. Редакция п/п 1) пункта 1 **требует корректировки**. Если применительно к пилотируемым ВС используется фраза «более 115 кг», то для БВС необходимо использовать аналогичную: «и беспилотные воздушные суда более 30 килограмм»; 2. В пункте 1.1. исключить слова «с максимальной взлетной массой более 25 килограммов», т.к. в названном пункте уже имеется ссылка на п/п 1 пункта 1 статьи 32, определяющий подлежащие госрегистрации ВС/БВС. 3. Предлагаемая редакция пункта 3 имеет много неоднозначных к восприятию положений, что требует корректировки. В пояснительной записке к законопроекту обоснования предлагаемых изменений статьи 32 не приведено, кроме «В статье 32 уточняются веса воздушных судов на основании принятых в международной практике стандартов».   В дополнение к неоднозначному трактованию существующих положений статьи 23 ВК, законопроектом вносится еще большая неопределенность в отношении восприятия термина «экспериментальная авиация».  Учет экспериментальных ВС в Минпромторге России осуществляется в соответствии с нелегитимными «ФАП государственного учета и оформления удостоверений о годности к полетам экспериментальных ВС», утвержденными Росавиакосмоса от 22.12.1999 № 415. Данный приказ не зарегистрирован в Минюсте России и поэтому не может являться НПА, обязательным к исполнению.  Минпромторгом России был разработан проект «Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов экспериментальной авиации Российской Федерации и Правил допуска к полетам экспериментальных воздушных судов экспериментально авиации Российской Федерации», который в марте 2017 г. был размещен для общественного обсуждения. По н.в. информация об утверждении Порядка отсутствует.  Согласно проекту:  «2. Действие настоящих Правил распространяется на воздушные суда экспериментальной авиации, предназначенные для производства полетов в организациях экспериментальной авиации Российской Федерации и используемые для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, испытаний авиационной и другой техники, а также обеспечения летно-испытательной работы».  Проектом предусмотрена процедура «временной регистрации» ВС в качестве экспериментальных ВС:  «5. Государственный учет экспериментальных воздушных судов осуществляется как на постоянной, так на временной основе.  14. Временный государственный учет ЭВС. При необходимости выполнения отдельных полетов и перелетов на территории Российской Федерации и за рубежом, проведения непродолжительных испытаний (не более 6 месяцев) воздушных судов, не состоящих на государственном учете в экспериментальной авиации, они могут быть поставлены на временный государственный учет. При этом на них оформляются Свидетельства о временном государственном учете ЭВС согласно Приложения № 5.  16. Допускается постановка ВС на временный государственный учет без их исключения из государственных реестров гражданских или государственных воздушных судов Российской Федерации, при условии согласования заявителем данного вопроса с соответствующим уполномоченным органом. В этом случае, эксплуатация ВС и расследования авиационных происшествий и инцидентов, произошедших в период срока действия Свидетельства о временном государственном учете ЭВС производятся в соответствии с действующими нормативными правовыми актами в области экспериментальной авиации».  **Однако, указанные предложения пока носят статус проекта.**   * Требует конкретизации, для проведения каких именно летных испытаний планируется «временная передача» ВС в экспериментальную авиацию?   Так, например, сертификационные испытания ВС/БВС, подлежащих обязательной сертификации, являются частью сертификационных работ, выполняемых по требованиям воздушного законодательства в сфере гражданской авиации. Участие Минпромторга России, осуществляющим государственное регулирование в области экспериментальной авиации, а также подведомственных ему организаций в процедуре сертификации гражданской авиационной техники воздушным законодательством не предусмотрено. Сертификация гражданских ВС/БВС, включая заводские и контрольные испытания, осуществляется Росавиацией с участием Асиарегистра России и аккредитованных Росавиацией сертификационных центров и испытательных лабораторий.  Согласно предлагаемым проектом Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов терминам, «экспериментальные воздушные суда (далее - ЭВС) - воздушные суда, предназначенные для производства полетов в экспериментальной авиации. Подразделяются на опытные, модифицированные, летающие лаборатории, модернизированные и серийные, проходящие приемосдаточные (предъявительские) и периодические испытания в организации - изготовителе, а также вспомогательные»; сертификационные испытания под определение экспериментального ВС не подходят.   * В предложенной редакции пункта 3 «Экспериментальные воздушные суда подлежат государственному учету, в том числе и временному государственному учету».   Существует неопределенность, зарегистрированное в госреестре гражданских воздушных судов ВС/БВС в случае его «временного учета» остается по статусу «гражданским», «временно экспериментальным» или «экспериментальным»?   * Что такое «подготовка летных экипажей заказчика», в целях которой гражданское ВС становится «временно экспериментальным»?   Процедура подготовки членов экипажа гражданской авиации установлена НПА в сфере гражданской авиации.   * Демонстрационные полеты могут выполняться как воздушными судами экспериментальной, так и гражданской и государственной авиации.   Так, согласно статье 73 ВК, (в том числе в редакции законопроекта) демонстрационный полет ВС выполняется в соответствии с требованиями безопасности полетов воздушных судов, установленными соответствующим уполномоченным органом. Порядок организации и проведения демонстрационных полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным федеральным [органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187263/12525311) исполнительной власти.  Согласно пункту 5.2.53.11. Положения, порядок организации и проведения демонстрационных полетов воздушных судов гражданской авиации определяет Минтранс России. Вместе с тем, порядок выполнения демонстрационных полетов гражданских ВС в н.в. не установлен.  Отмененным по «регуляторной гильотине» совместным приказом «трех Министров» от 31 марта 2002 года № 136/42/51 («ФАП полетов в воздушном пространстве РФ») определялся термин «демонстрационный полет» и регламентировался порядок выполнения демонстрационных полетов.  Действующие редакции ФПИВП и ФАП-128 не содержат правил выполнения демонстрационных полетов гражданскими ВС.  В области экспериментальной авиации также отсутствует НПА, устанавливающий порядок демонстрационных полетов. Минпромторогом России ранее был разработан проект «Порядка организации и проведения демонстрационных полетов экспериментальных воздушных судов и требований безопасности полетов воздушных судов при выполнении демонстрационных полетов», который в июле 2017 г. был размещен для общественного обсуждения, однако по н.в. информация об утверждении Порядка отсутствует.  Обсуждаемым законопроектом предполагается внесение дополнения в статью 73 ВК, определяющего термин «демонстрационный полет».   1. Предлагаемая законопроектом редакция пункта 3.2 статьи 33 не в полной мере коррелируется с редакцией законопроекта, ранее разработанного Минтрансом России и находящегося на рассмотрении в ГосДуме России (проект № 1103872-7) «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации по отдельным вопросам беспилотных авиационных систем и (или) их элементов (О внесении изменений в статьи 33 и 34 Воздушного кодекса Российской Федерации)».   Указанным законопроектом предлагается в пункте 3.2 статьи 33 слово «учету» заменить словами «государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации),»;   1. Пунктом 3.3 при государственном учете гражданских пилотируемых ВС массой конструкции 115 кг и менее предлагается установить обязательную процедуру «осмотра».   Процедура государственной регистрации гражданских ВС, установленная Административным регламентом Росавиации (утвержден приказом Минтранса России от 05.12.2013 № 457), а также Правила учета БАС с БВС от 0,25 кг до 30 кг (утверждены постановлением Правительства РФ от 25.05.2019 № 658) не предусматривают проведение предварительного осмотра ВС/БВС.  Заявленными целями осмотра являются идентификация ВС и проверка соответствия конструкции ВС представленным документам. По существу, предлагаемая процедура «соответствия конструкции» может быть отнесена к подтверждению летной годности, но не процедуре учета.  Осмотр предполагается осуществлять силами специалистов Росавиации, либо «уполномоченным лицом» аккредитованной Росавиацией организации, «отвечающим квалификационным требованиям, в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации». Очевидно, реализация дополнительных полномочий Росавиации потребует увеличение штата госслужащих и дополнительного бюджетного финансирования. Потребуется разработка и принятие НПА, устанавливающих квалификационные требования к аккредитуемым организациям, порядок «уполномачивания» специалистов такой организации, участвующих в осмотре.  Для привлечения аккредитованных Росавиацией организаций, либо «уполномоченных лиц» организаций, обеспечивающих реализацию государственной услуги по государственному учету ВС массой конструкции 115 кг и менее, правовые условия должны быть определены постановлением Правительства РФ от 06.05.2011 № 352 «Об утверждении перечня услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления федеральными органами исполнительной власти, Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом" государственных услуг и предоставляются организациями, участвующими в предоставлении государственных услуг, и определении размера платы за их оказание».  Ожидается, что участие аккредитованной Росавиацией организации в осмотре заявленных для государственного учета сверхлегких пилотируемых ВС массой конструкции 115 кг и менее будет осуществляться на договорной основе за счет средств заявителя. При этом, действующая процедура госрегистрации или учета ВС/БВС предусматривает уплату только госпошлины.   1. В пункте 5 предлагаемой редакции статьи 32:  * фразу «, за исключением случаев постановки такого судна на временный государственный учет» перенести в абзац третий после слов «передача воздушного судна в государственную или экспериментальную авиацию Российской Федерации»; * после слов «на временный государственный учет» дополнить «в качестве экспериментальных воздушных судов». |
| **Статья 34.** Обозначения, наносимые на воздушные суда  …  6. Государственные и регистрационные опознавательные знаки гражданских воздушных судов, а также порядок нанесения этих знаков и [порядок](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70691028/12) нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации. | в пункте 6 статьи 34 слова «органом в области гражданской авиации» заменить словами «уполномоченным органом»; | **Требует обсуждения и проработки**  Редакционная ошибка. Следовало бы «уполномоченным органом в области гражданской авиации» заменить словами «уполномоченным органом»  Альтернативный вариант поправки:  Изложить в редакции:  ***в пункте 6 статьи 34 слова «в области гражданской авиации» исключить.***  Предлагаемая законопроектом изменение статьи 33 не в полной мере коррелируется с редакцией законопроекта, ранее разработанного Минтрансом России и находящегося на рассмотрении в ГосДуме России (проект № 1103872-7) «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации по отдельным вопросам беспилотных авиационных систем и (или) их элементов (О внесении изменений в статьи 33 и 34 Воздушного кодекса Российской Федерации)».  Указанным законопроектом предлагается:  «в статье 34:  а) пункт 2.2 изложить в следующей редакции:  «2.2. На экспериментальные воздушные суда и 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.»;  б) в пункте 6 слова «и регистрационные» заменить словами  «, регистрационные и учетные»; |
| **Статья 35.** Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации    1. Летная годность гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта - состояние гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, при котором они соответствуют типовой конструкции и способны обеспечивать их безопасную эксплуатацию.  2. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и к охране окружающей среды) определяются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке и эксплуатации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов. | **Статья 35**. Летная годность беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, компонентов  1. Летная годность беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, авиационного двигателя, воздушного винта, гражданского воздушного судна, компонента – состояние беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, авиационного двигателя, воздушного винта, гражданского воздушного судна, 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 беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, 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. | **Не поддерживается**   1. В отличие от действующей редакции статьи 35, термин «летная годность» законопроектом предлагается распространить не только на БАС и (или) их элементов, гражданские ВС, авиационные двигатели, воздушные винты, но и на компоненты.   Согласно п/п 1) п. 1 статьи 8 законопроекта, компоненты гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы - составные части гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы (далее - компонент).  Компоненты I класса – элементы беспилотной авиационной системы (за исключением беспилотного воздушного судна), авиационные двигатели, воздушные винты.  Компоненты II класса – элементы конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или элементов беспилотной авиационной системы (за исключением беспилотного воздушного судна), работоспособность которых влияет на возможность выполнения полетов гражданских воздушных судов и беспилотных авиационных систем.  Компоненты III класса (комплектующие изделия категории А) – составная часть (блок, модуль, сборочная единица, деталь), предназначенная для применения в составе гражданского воздушного судна, компонентов I или II класса, работоспособность которых влияет на возможность компонента I или II класса выполнять свои функции.  **Распространение термина «летная годность» на все указанные компоненты некорректно.**  Приложением 8 «Летная годность» ИКАО аспекты, касающиеся летной годности, установления требований к летной годности (нормирование летной годности) и сертификации типа, распространяются только в отношении воздушного судна (имеется в виду пилотируемое или беспилотное), а также двигателя, воздушного винта, пункта дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) БАС, которые законопроектом, а также действующими ФАП-21 отнесены к компонентам I класса.  Указанные компоненты I класса уже указаны в названии и содержании пунктов 1 и 2 статьи 35.  Согласно ФАП-21, отдельная сертификация компонентов II класса (фюзеляж. Крыло, поверхности управления, шасси и др.) **не предусмотрена**, сертифицируются в составе изделия, частью которого они являются. Соответственно и требования к летной годности компонента II класса **не могут быть установлены отдельно**.  Компоненты III класса категории А проходят обязательную квалификацию с выдачей Свидетельства о годности КИ. При этом, согласно п. 21.603 ФАП-21, основой Квалификационного базиса являются требования, содержащиеся в утвержденных установленным образом стандартах и иных документах российских и иных международных авиационных организаций.    С учетом изложенного, из названия статьи 35 и из пунктов 1, 2 слово «компонентов» исключить.   1. Пунктом 2 в новой редакции предлагается установление требований к летной годности путем принятия «федеральных авиационных правил», без указания каких именно, что может способствовать неоднозначной трактовке положений данного пункта.   Требования к летной годности подразумевают прежде всего нормы летной годности, соответствие которым подтверждается (применимые положения)  Действующая редакция пункта 2 статьи 35 предполагает порядок утверждения требований к летной годности (по сути – норм летной годности), на основании которых разработчиками АТ формируется проект Сертификационного базиса при сертификации типовой конструкции. На это указывает существующая фраза «и обязательны для соблюдения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке и эксплуатации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов», которую законопроектом предлагается исключить.  Вместе с тем, Минтрансом России изданы Федеральные авиационные правила «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна», утвержденные приказом от 27.11.2020 № 519 (ФАП-519). Некорректно ссылаясь на п. 2 статьи 35 ВК, данные ФАП в Приложении № 2 устанавливают «требования к летной воздушного судна» (10 пунктов), которые могут быть использованы только при оценке летной годности экземпляра ВС в целях выдачи Сертификата летной годности. Однако данные требования не являются аналогом НЛГ, установленных в н.в. Авиационными правилами (АП-23, АП-25, АП-29 и др.) и не применимы для формирования сертификационного базиса при сертификации типовой конструкции ВС/БАС.  Кроме того, Минтрансом России изданы Федеральные авиационные правила «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды», утвержденные приказом от 30.07.2020 № 273 (ФАП-273). Разделом IV указанных ФАП также устанавливаются требования к летной годности и к охране окружающей среды пилотируемых гражданских воздушных судов, на которые сертификат летной годности выдается на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды. |
| Нет | дополнить статьей 35.1 следующего содержания:  «**Статья 35.1.** Требования к авиационным материалам. Процедуры сертификации авиационных материалов  Требования к авиационным материалам и процедуры сертификации авиационных материалов устанавливаются уполномоченным органом в виде федеральных авиационных правил.» | **Требует обсуждения и проработки**  В соответствии с требованиями пункта 3(1) Положения о подготовке федеральных правил использования воздушного пространства и федеральных авиационных правил, утвержденного постановлением Правительства РФ от 27.03.1998 № 360, Федеральные авиационные правила в части наименования, структуры (нумерации) и содержания разрабатываются и утверждаются с учетом международных стандартов и правил Международной организации гражданской авиации и государств - членов указанной организации, а также других международных авиационных организаций.  Введение требований по обязательной сертификации и установление требований к авиационным материалам необходимо осуществлять с учетом стандартов ИКАО и международных авиационных организаций.  Согласно п. 21.27 ФАП-21, при проведении сертификационных работ Заявитель определяет соответствие применяемых в изделии материалов, топлива, смазок, специальных жидкостей и газов во всех ожидаемых условиях его эксплуатации требованиям Сертификационного базиса. Изменение марки (сорта, наименования) применяемого материала, топлива, смазки, специальной жидкости и газа относят к модификации типовой конструкции.  В соответствии с информацией, размещенной на сайте Росавиации <https://favt.gov.ru/sertifikaciya-rtop-avia-tehniky-avia-tehniky-ispytatelnie-centry/>, в числе аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий значится испытательный центр Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов (ИЦ ВИАМ).  Областью аккредитации ИЦ ВИАМ (ОА-ИЛ-012) определены испытания авиационных материалов на соответствие нескольким десяткам ГОСТ. |
| Нет | дополнить статьей 35.2 следующего содержания:  «**Статья 35.2.** Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление объектов, указанных в подпунктах 1.1, 2, 2.1, 4 пункта 1 Статьи 8 настоящего Кодекса, изготовление оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения  Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление объектов, указанных в подпунктах 1.1, 2, 2.1, 4 пункта 1 Статьи 8 настоящего Кодекса, устанавливаются уполномоченным органом в виде федеральных авиационных правил.  Требования к юридическим лицам, осуществляющим изготовление оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения устанавливаются уполномоченным органом в виде федеральных авиационных правил». | **Не поддерживается**  Комментарии относительно целесообразности сертификации разработчиков и изготовителей объектов, указанных в подпунктах 1.1, 2, 2.1, 4 пункта 1 Статьи 8 законопроекта, изложены выше (см. комментарии к статье 8, статье 35.1). |
| **Статья 36.** Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов  1. Гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, а также беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании указанного акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.  2. Сертификат летной годности выдается уполномоченным органом в области гражданской авиации государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, за исключением случаев, предусмотренных [статьей 83 bis](http://ivo.garant.ru/document/redirect/2540490/8302) Конвенции о международной гражданской авиации. Форма сертификата летной годности, выдаваемого на воздушное судно, и порядок его оформления устанавливаются федеральными авиационными правилами.  3. Допуск к эксплуатации государственных воздушных судов осуществляется в [порядке](http://ivo.garant.ru/document/redirect/55172156/1000), установленном Правительством Российской Федерации. | **Статья 36.** Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов  1. Допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности:  1) пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;  2) беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 25 килограммов;  Сертификат летной годности на гражданское воздушное судно выдается после подтверждения соответствия конструкции экземпляра гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, удостоверенной сертификатом типа, аттестатом о годности к эксплуатации либо иным актом об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, дополнительными сертификатами типа, а также на основании акта оценки воздушного судна на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.  Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, для осуществления коммерческих воздушных перевозок пассажиров не допускается.  В условиях, когда состояние или ресурс/срок службы каких-либо элементов конструкции, систем и агрегатов воздушного судна с учетом применения любых действующих мер, предусмотренных технической, эксплуатационной документацией, не позволяют выполнить полет с соблюдением требований эксплуатационной документации и/или федеральных авиационных правил (особые условия эксплуатации воздушного судна), но позволяют выполнить с принятием дополнительных мер безопасный полет к месту базирования, хранения, проведения технического обслуживания и ремонта без права перевозки пассажиров и грузов (разовый полет), допуск гражданского воздушного судна к полету осуществляется в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.  1.1. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, предназначенные для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ, допускаются к эксплуатации при наличии заключения о летной годности беспилотного воздушного судна.  2. Сертификат летной годности выдается уполномоченным органом.  3. Допуск к эксплуатации государственных воздушных судов осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.  4. Порядок подтверждения соответствия конструкции экземпляра воздушного судна утвержденной типовой конструкции воздушного судна, а также форма сертификата летной годности устанавливаются федеральными авиационными правилами.  5. Процедуры оценки экземпляров гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации и выдачи акта оценки гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;  6. Авиационный двигатель, воздушный винт, беспилотная авиационная система и (или) ее элемент, подлежащий обязательной сертификации компонент, конструкция которых признана в качестве типовой, в процессе серийного производства проходят в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, испытания и проверки, завершающиеся выдачей беспилотной авиационной системе или ее элементу, авиационному двигателю или воздушному винту, подлежащему обязательной сертификации компоненту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики беспилотной авиационной системы и ее элемента, авиационного двигателя, воздушного винта, подлежащего обязательной сертификации компонента соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям. | **Требует обсуждения и проработки**  1) Редакцию подпунктов 1) и 2) пункта 1 статьи 36 законопроекта привести к однообразию.  Допуск к эксплуатации на основании сертификата летной годности распространить на БАС в целом.  С учетом вышеизложенного, а также комментариев относительно «весовой планки 25 кг», подпункт 2) изложить в редакции: ***«беспилотные авиационные системы в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов.».***  Положения пункта 1 статьи 36 законопроекта допускают возможность получения сертификата летной годности БАС на основании акта оценки, что поддерживается. Эта норма существует и в действующей редакции пункта 1 статьи 36 ВК. Вместе с тем, требует издания ФАП, определяющий порядок реализации данного положения.  [Федеральные авиационные правила «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды](http://ivo.garant.ru/document/redirect/74843875/0)», утвержденные приказом Минтранса России от 30.07.2020 № 273 (ФАП-273) распространяются только на пилотируемые ВС.   1. Летная годность гражданского БВС определяется не только годностью самого БВС, но и летной годностью станции внешнего пилота, линии С2 и др., т.е. должна подтверждаться летная годность БАС в целом.   «Руководство по ДПАС» (Doc10019) ИКАО в Главе 4 «Выдача сертификатов типа и признание летной годности» определяет следующее:  «4.2.4 ДПВС является воздушным компонентом ДПАС, поэтому оно должно иметь сертификат летной годности (СЛГ). Несмотря на то что СЛГ ассоциируется с воздушными судами (и, таким образом, с государством регистрации ДПВС), он также свидетельствует о том, что в качестве комплексной системы ДПАС соответствует конструкции типа ДПВС и находится в состоянии, обеспечивающем его безопасную эксплуатацию».  «4.3.1е) являясь системой, ДПАС, в состав которой входят ДПВС, утвержденный(е) ПДП и линия(и) С2, получает утверждение конструкции в виде сертификата типа (СТ), выдаваемого ДПВС, который также охватывает ПДП и линию(и) С2. Аналогичным образом ДПВС получает индивидуальное признание летной годности в виде СЛГ, который охватывает ПДП и линию(и) С2. В заключение на основании СТ ДПВС и соответствующей конструкции типа ДПВС получает СЛГ, охватывающий ДПАС в целом».  «4.3.1h) конструкция типа ДПВС будет только одна, однако в комплекте с этим отдельным ДПВС могут использоваться несколько ПДП».  Письмом ИКАО от 31.03.2021 № AN 3/5.12-21/20 направлена Поправка 108 к Приложению 8 ИКАО «Летная годность воздушных судов», вступающая в силу 12.07.2021 (начало применения – с 26.11.2026).  Поправкой 108 уточнен термин «поддержание летной годности» - совокупность процессов, обеспечивающих соответствие воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя, воздушного винта или составной части действующим требованиям к летной годности и поддержание в состоянии, соответствующем условиям безопасной эксплуатации, на протяжении срока их службы.  Поправкой 108 утверждена типовая форма СЛГ на ДПВС (БВС), охватывающая все взаимосвязанные элементы ДПАС (БАС). Действующий ФАП-519 вышеуказанные особенности не учитывает и требует доработки.  С учетом изложенного, пункт 1 статьи 36 законопроекта целесообразно дополнить положением:  ***«Сертификат летной годности беспилотного гражданского воздушного судна подтверждает летную годность беспилотной авиационной системы в целом и ее соответствие одобренной типовой конструкции, подтвержденной сертификатом типа, либо конструкции, подтвержденной актом оценки воздушного судна на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации.***  ***Форма сертификата летной годности беспилотного гражданского воздушного судна утверждается уполномоченным органом. Сертификат летной годности беспилотного гражданского воздушного судна содержит сведения об одобренных для использования элементах беспилотной авиационной системы».***   1. С учетом изложенных выше замечаний к пункту 3 статьи 8 законопроекта, пункт 1.1 статьи 36 исключить.   **Оценка летной годности каждого экземпляра БВС с максимальной взлетной массой от 0,25 нецелесообразна.**  С учетом конструктивных особенностей и способов применения «малых» БАС, включая взлет-посадку БВС, отдельные части корпуса БВС, воздушные винты являются по существу расходным материалом.   1. В пункте 6 в крайнем предложении слова «беспилотной авиационной системы и ее элемента» заменить на «беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента». |
| **Статья 37.** Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов  1. Обязательная сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа, беспилотных авиационных систем и их элементов проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации. Обязательная сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы соответствуют требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и конструкция гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.  2. Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.  3. Гражданское воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт, беспилотная авиационная система и (или) ее элемент, конструкция которых признана в качестве типовой, в процессе серийного производства проходят в установленном порядке испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому воздушному судну сертификата летной годности, беспилотной авиационной системе или ее элементу, авиационному двигателю или воздушному винту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы и ее элемента, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям.  4. Обеспечение соответствия требованиям к летной годности и к охране окружающей среды типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта либо изменения их типовых конструкций возлагается на разработчика соответственно гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта либо разработчика изменения их типовых конструкций. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта типовой конструкции возлагается на его изготовителя.  4.1. Документ, удостоверяющий изменение ранее утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна на основании аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, выдается органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, после подтверждения разработчиком соответствия изменения типовой конструкции гражданского воздушного судна [требованиям](http://ivo.garant.ru/document/redirect/400212467/1000) к летной годности, которые использовались при первоначальном подтверждении соответствия типовой конструкции гражданского воздушного судна, или более поздним требованиям.  5. Утратил силу  6. Утратил силу  7. Государственный контроль за исполнением требований, установленных [пунктом 4](#sub_3704) настоящей статьи, осуществляется уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.  8. Утратил силу  9. Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, включающие в себя беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с [федеральными авиационными правилами](http://ivo.garant.ru/document/redirect/400212467/1000).  10. [Требования](http://ivo.garant.ru/document/redirect/72087274/1000) к оснащению воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающими доступность воздушных судов для пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, и сроки такого оснащения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения. | **Статья 37.** Сертификация пилотируемых гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и ее элементов, подлежащих обязательной сертификации компонентов  1. Уполномоченный орган устанавливает формы документов, удостоверяющих типовые конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и ее элементов, подлежащих обязательной сертификации компонентов, их изменений типовой конструкции в федеральных авиационных правилах, устанавливающих порядок обязательной сертификации.  Обязательная сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и ее элементов завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданское воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт, беспилотная авиационная система и ее элементы соответствует требованиям сертификационного базиса гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и ее элементов, и конструкция гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элементов признана в качестве типовой.  Обязательная сертификация комплектующих изделий категории А завершается выдачей свидетельства о годности комплектующего изделия, если в ходе проведения сертификации установлено, что комплектующее изделие категории А соответствует требованиям сертификационного базиса комплектующего изделия и конструкция комплектующего изделия категории А признана в качестве типовой.  Обязательная сертификация изменений типовой конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и ее элементов, существенно влияющих на их летную годность, завершается выдачей юридическому лицу, осуществляющему разработку такого изменения одобрения главного изменения или дополнительного сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданское воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт, беспилотная авиационная система и ее элементы с внесенным изменением типовой конструкции соответствуют требованиям сертификационного базиса гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элемента и конструкция гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элементов с внесенным изменением типовой конструкции признана в качестве типовой.  Одобрение главного изменения выдается юридическому лицу, осуществляющему разработку гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элементов.  Дополнительный сертификат типа выдается юридическому лицу, осуществляющему разработку изменения типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элементов, если он не является юридическим лицом, осуществляющим разработку гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элементов.  Сертификационный базис гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элемента - совокупность требований, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов и охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации.  Сертификационный базис гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элемента разрабатывается юридическим лицом, осуществляющим разработку гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элемента на основании требований к летной годности и к охране окружающей среды, применимых к конкретному типу беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта и компонентов, и утверждается уполномоченным органом.  Порядок формирования и утверждения сертификационного базиса гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и ее элемента устанавливается федеральными авиационными правилами.  2. Сертификат типа, одобрение главного изменения, дополнительный сертификат типа, свидетельство о годности комплектующего изделия выдается уполномоченным органом.  3. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, изменений типовой конструкции беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, возлагается на разработчика беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов либо разработчика изменения типовой конструкции беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов. Обеспечение соответствия каждых серийно производимых беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов типовой конструкции возлагается на их изготовителя.  4. Документ, удостоверяющий изменение ранее утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна на основании аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, выдается уполномоченным органом в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации.  5. Контроль за исполнением требований, установленных пунктом 3 настоящей статьи, осуществляется уполномоченным органом.  6. Требования к оснащению воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающими доступность воздушных судов для пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в той мере, в которой это допускается конструкцией воздушного судна, и сроки такого оснащения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения. | **Требует обсуждения и проработки**   1. Название статьи изложить в редакции: ***«Сертификация пилотируемых гражданских воздушных судов, беспилотных авиационных систем и их элементов, авиационных двигателей и воздушных винтов, компонентов».***   БАС такое же по статусу изделие АТ, как и пилотируемые ВС, а во многих случаях даже сложнее. Не следует в тексте законопроекта «БАС» размещать после «авиационных двигателей» и «воздушных винтов».  Являясь компонентом I класса, пункт дистанционного пилотирования (станция внешнего пилота) БАС по статусу равноценна с «авиационными двигателями» и «воздушными винтами». Это замечание касается всего текста законопроекта.  В названии статьи фразу «подлежащих обязательной сертификации» исключить. Статья 8 уже определила, что подлежит, и что не подлежит обязательной сертификации.   1. В абзаце первом слова «подлежащих обязательной сертификации» поместить после слов «типовые конструкции». 2. В абзаце втором фразу «авиационных двигателей и воздушных винтов» заменить на ***«авиационных двигателей, воздушных винтов»***. Указанные изделия сертифицируются отдельно и могут иметь собственные сертификаты типа, являясь компонентами I класса. 3. Согласно действующих положений ФАП-21, стандартов Приложения 8 «Летная годность» ИКАО (с учетом поправки 108) применительно к БАС сертификации типовой конструкции подлежат БАС в целом, а также только один из элементов БАС – пункт дистанционного пилотирования (станция внешнего пилота), отнесенный к Компонентам I класса. С учетом определения «БАС» в пункте 6 статьи 32 ВК, в ФАП-21 используется термин «оборудование управления и контроля БАС».   Законопроект не корректно предполагает возможность (обязанность) сертификации типовой конструкции «беспилотных авиационных систем и ее элементов». Это относится не только к п. 1 статьи 37, но и ко всему тексту законопроекта.  С учетом изложенного, по тексту пункта 1 статьи 37 законопроекта фразы «беспилотных авиационных систем и ее элементов» заменить на «беспилотных авиационных систем и (или) оборудования управления и контроля БАС».   1. В пункте 1 статьи 37 приведена не полная информация относительно обязательной сертификации компонентов, указанных в статье 8 законопроекта. Приведен лишь порядок сертификации комплектующих изделий категории «А», являющимися компонентами III класса. Как разработчик законопроекта определит порядок сертификации компонентов II класса (крыло, фюзеляж, шасси и т.п.), согласно 8 статье подлежащих обязательной сертификации и согласно п. 1 статьи 37 претендующих на «типовую конструкцию»? 2. В определении «Сертификационный базис» в. п. 1 статьи 32 законопроекта «совокупность требований» заменить на «совокупность применимых требований к летной годности».   Как следует из п. 2 статьи 35 законопроекта, «Требования к летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, 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».  Проект сертификационного базиса формируется разработчиком сертифицируемого изделия на основе применимых к данному образцу АТ требований к летной годности. При необходимости дополнительно формируются специальные технические условия (СТУ).  Согласно Приложению 8 «Летная годность» ИКАО (с учетом поправки 108):  «Сертификат типа» - это документ, выданный Договаривающимся государством для определения конструкции типа воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта и подтверждения того, что эта конструкция отвечает соответствующим нормам летной годности данного государства.  «Соответствующие нормы летной годности» - всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством для рассматриваемого класса воздушных судов, пунктов дистанционного пилотирования, двигателей или воздушных винтов. |
| **Статья 37.1.** Эксплуатация гражданского воздушного судна  1. Соблюдение ограничений и процедур эксплуатации гражданского воздушного судна, установленных утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна документацией гражданского воздушного судна, а также правил эксплуатации гражданских воздушных судов, утвержденных федеральными авиационными правилами, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.  …  3. В целях поддержания летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта при их эксплуатации осуществляется наземное и техническое обслуживание.  4. Поддержание летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта - комплекс мер по обеспечению соответствия гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или их частей требованиям к летной годности и поддержанию их в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении срока службы.  …  6. 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.    7. Правила наземного обслуживания и технического обслуживания гражданских воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.  8. При нарушении требований, указанных в [пункте 1](#sub_3711) настоящей статьи, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна уполномоченный орган в области гражданской авиации, выдавший сертификат летной годности, имеет право ввести ограничения эксплуатации данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию.  9. Эксплуатанты обязаны предоставлять информацию о техническом состоянии гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, об особенностях их эксплуатации в уполномоченный орган, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также их разработчику. Состав и порядок предоставления указанной информации устанавливаются федеральными авиационными правилами. | пункт 1 изложить в следующей редакции:  «1. Соблюдение ограничений и процедур эксплуатации гражданского воздушного судна, установленных утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна документацией гражданского воздушного судна, а также правил эксплуатации гражданских воздушных судов, утвержденных федеральными авиационными правилами, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна используемого в целях авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна используемого в целях авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.».  пункты 3, 4 признать утратившими силу;  пункт 6 изложить в следующей редакции:  «6. Техническое обслуживание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушного винта или подлежащих обязательной сертификации компонентов - проведение работ на беспилотных авиационных системах и (или) их элементах, воздушных судах, авиационных двигателях, воздушных винтах или подлежащих обязательной сертификации компонентах, необходимых для поддержания летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, включая контрольно-восстановительные работы, проверки их частей, замены их частей, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление изменений типовой конструкции или ремонта.  пункт 7 изложить в следующей редакции:  «7. Правила наземного обслуживания воздушных судов и технического обслуживания беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов устанавливаются федеральными авиационными правилами, включающие в себя, в том числе перечень работ по наземному и техническому обслуживанию.»  пункт 8 изложить в редакции:  «При нарушении требований, указанных в [пункте 1](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_383452/7d399c29a7de3f9bd8b415b0fdc864c000f9c254/#dst319) настоящей статьи, пункта 3 статьи 37 настоящего Кодекса, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна уполномоченный орган в области гражданской авиации, выдавший сертификат летной годности, имеет право ввести ограничения эксплуатации данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию.  Форма и порядок выдачи документов, устанавливающих ограничения эксплуатации воздушных судов, порядок снятия ограничений эксплуатации воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;  пункт 9 изложить в следующей редакции:  «Эксплуатанты обязаны предоставлять информацию о техническом состоянии гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, об особенностях их эксплуатации в уполномоченный орган, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации, а также их разработчику. Состав и порядок предоставления указанной информации устанавливаются федеральными авиационными правилами.»; | **Требует обсуждения и проработки**   1. В пункте 6 слова «подлежащих обязательной сертификации» перед словом «компонентов» (в 3-х местах текста) исключить. Очевидно, техническое обслуживание должно распространяться не только на компоненты ВС/БАС, «подлежащие обязательной сертификации». 2. В пункте 6 законопроекта перед словами «необходимых для поддержания летной годности» дополнить словами «предусмотренных утвержденной разработчиком документацией и». 3. Пункт 8 вводит норму, согласно которой «уполномоченный орган в области гражданской авиации, выдавший сертификат летной годности, имеет право ввести ограничения эксплуатации данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию».   Вместе с тем, согласно пункту 1 статьи 36 законопроекта, выдача сертификатов летной годности предусмотрена не для всех категорий пилотируемых ВС и БВС. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, предназначенные для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ, предлагается допускать к эксплуатации при наличии заключения о летной годности беспилотного воздушного судна, выдаваемого аккредитованными экспертами. |
| Нет | дополнить статьей 372 следующего содержания:  «**Статья 37.2.** Поддержание летной годности  1. Поддержание летной годности - совокупность процессов, обеспечивающих соответствие беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов применимым требованиям к летной годности и охране окружающей среды и поддержание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов в состоянии, соответствующем эксплуатационной документации, и требованиям воздушного законодательства Российской Федерации, на протяжении срока их службы.  Порядок поддержания летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами.  2. Управление поддержанием летной годности - комплекс мер по организации поддержания летной годности, определенных федеральными авиационными правилами и выполняемых организацией, осуществляющей управление поддержанием летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, в порядке, определенном федеральными авиационными правилами, указанными в настоящем пункте.  3. Требования к организациям, осуществляющим управление поддержанием летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов или подлежащих обязательной сертификации компонентов, в том числе к персоналу таких организаций, устанавливаются федеральными авиационными правилами.» | **Требует обсуждения и проработки**   1. В пункте 1 слова «применимым требованиям к летной годности и охране окружающей среды» заменить на ***«утвержденной типовой конструкции или акту оценки»***   Согласно Приложению 8 «Летная годность» ИКАО (с учетом поправки 108): «Поддержание летной годности» - это совокупность процессов, обеспечивающих соответствие воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя, воздушного винта или составной части действующим требованиям к летной годности и поддержание в состоянии, соответствующем условиям безопасной эксплуатации, на протяжении срока их службы.  Применительно к одобренной типовой конструкции, применимые требования к летной годности отражены в утвержденном сертификационном базисе (типовой конструкции)  Представляется, что задача поддержания летной годности распространяется не только на объекты, подлежащие обязательной сертификации через сертификацию (одобрение) типовой конструкции, но и на экземпляры, летная годность которых подтверждается на основании Акта оценки.   1. В пунктах 1, 2 и 3 слова «подлежащих обязательной сертификации» перед словами «компонентов» исключить. Очевидно, задача поддержания летной годности распространена не только на компоненты ВС/БАС, «подлежащие обязательной сертификации». |
| **Статья 41.** Государственная регистрация аэродромов и вертодромов  1. Аэродромы гражданской авиации и вертодромы гражданской авиации предназначены для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов и подлежат государственной регистрации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании заявления владельца аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации с приложением документа, подтверждающего соответствие такого аэродрома, такого вертодрома требованиям, предусмотренным [статьей 48](#sub_48) настоящего Кодекса. Форма и порядок оформления указанного документа устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. Ведение данного реестра возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.  Правила государственной регистрации аэродромов гражданской авиации и вертодромов гражданской авиации, [форма](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71213188/1100) свидетельства о государственной регистрации такого аэродрома, такого вертодрома в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации устанавливаются [федеральными авиационными правилами](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71213188/1000). | пункт 1 статьи 41 изложить в следующей редакции:  «1. Аэродромы гражданской авиации и вертодромы гражданской авиации предназначены для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов и подлежат государственной регистрации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании заявления владельца аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации с приложением:  для аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов, – сертификата соответствия аэродрома;  для аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью 20 человек или менее, вертодрома гражданской авиации, не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов, – документа, подтверждающего соответствие аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью 20 человек или менее, вертодрома гражданской авиации, не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов требованиям, предусмотренным статьей 48 настоящего Кодекса.» | **Требует проработки вопрос использования аэродромов беспилотными воздушными судами**  В связи с все большей актуальностью применения БАС для задач логистики и необходимостью, в связи с этим, использования «больших» БВС, существенным направлением, требующим нормативного регулирования, является использование гражданских аэродромов/вертодромов для взлета, посадки, руления и стоянки БВС.  Соответственно, возникает вопрос оснащения таких аэродромов/вертодромов соответствующими навигационно-посадочными средствами, средствами обеспечения руления, предупреждения столкновений на земле и др.  Должны быть установлены правила производства полетов БВС на аэродроме и в районе аэродрома.  Согласно Руководству по ДПАС (Doc 10019, глава 15) ИКАО  Интеграция ДПВС в операции, выполняемые на аэродромах, обусловливает необходимость идентификации внешним пилотом в реальном масштабе времени схемы аэродрома и соответствующего оборудования, такого как светотехническое оборудование, и маркировки, что обеспечивает возможность безопасного и правильного выполнения воздушным судном маневров независимо от местоположения ПДП.  Для реализации этой цели потребуются передовые технологии и процедуры, например, в области наблюдения и обнаружения, и другие, внешние или внутренние по отношению к ДПВС системы или методы, способные обеспечить достаточную степень осведомленности и разрешение конфликтных ситуаций, для того, чтобы внешний пилот мог безопасно управлять ДПВС, не вызывая при этом необоснованного нарушения движения других транспортных средств.  К числу специфических характеристик ДПВС, которые могут оказать влияние на операции, выполняемые на аэродромах, и которые должны учитываться государствами, эксплуатантами аэродромов и изготовителями, относятся:  a) способность ДПВС распознавать аэродромные знаки и маркировку;  b) способность ДПВС предупреждать столкновения при выполнении маневра;  c) способность ДПВС выполнять указания органов УВД в воздухе или на площади маневрирования;  d) применимость минимумов захода на посадку по приборам к полетам ДПВС;  e) необходимость присутствия наблюдателей ДПВС на аэродромах для оказания помощи внешнему пилоту в выполнении требований, касающихся предупреждения столкновений;  f) последствия для требований к сертификации аэродромов, используемых ДПВС;  g) инфраструктура, такая как средства обеспечения захода на посадку, транспортные средства для наземного обслуживания, средства обеспечения посадки, средства для запуска/возвращения;  h) требования к поисково-спасательным и противопожарным службам для ДПВС (и ПДП, в соответствующих случаях);  i) совместное выполнение операций ДПВС и воздушных судов с пилотом на борту в окрестностях и на рабочей площади аэродрома;  j) последствия использования специфического оборудования ДПВС на аэродромах.  Указанные вопросы требуют регулирования в воздушном законодательстве РФ.  В связи с вышеизложенным, пункт 1 статьи 41 законопроекта после слов «не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов» дополнить словами ***«аэродромов и вертодромов, открытых для приема и обслуживания беспилотных воздушных судов».*** |
| **Статья 42.** Объекты единой системы организации воздушного движения  Объектами единой системы организации воздушного движения являются комплексы зданий, сооружений, коммуникаций, а также наземные объекты средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенные для организации воздушного движения. [Перечень](http://ivo.garant.ru/document/redirect/188161/1200) объектов единой системы организации воздушного движения определяется федеральными авиационными правилами. | в статье 42 слова «определяется федеральными авиационными правилами» заменить словами «утверждается уполномоченным органом» | **Поддерживается** |
| Нет | дополнить статьей 42.1 следующего содержания:  «Статья 42.1. Обязательная сертификация светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок пассажиров, а также оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения  1. Обязательная сертификация светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок пассажиров, а также оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения, производится в отношении типовой конструкции разработанного и планируемого к серийному производству оборудования с выдачей сертификата типа, а также в отношении единичного экземпляра (партии) оборудования, серийное производство которого не осуществляется и не планируется, с выдачей сертификата единичного экземпляра (партии) оборудования.  2. Сертификат типа или сертификат единичного экземпляра (партии) светосигнального, метеорологического оборудования, оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи выдается при установлении соответствия предъявленного на сертификацию оборудования сертификационному базису светосигнального, метеорологического оборудования, оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.  3. Сертификационный базис светосигнального, метеорологического оборудования, оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи – совокупность требований, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации светосигнального, метеорологического оборудования и оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, а также для обеспечения охраны окружающей среды от вредного воздействия такого оборудования.  4. Сертификационный базис светосигнального, метеорологического оборудования, оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи формируется на основе Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, других международных стандартов, федеральных авиационных правил, национальных стандартов Российской Федерации, определяющих технические и эксплуатационные требования к светосигнальному, метеорологическому оборудованию и оборудованию радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.  5. Порядок формирования и утверждения сертификационного базиса светосигнального, метеорологического оборудования, оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи определяется федеральными авиационными правилами обязательной сертификации светосигнального, метеорологического оборудования и оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.  6. Соответствие типовой конструкции светосигнального, метеорологического оборудования и оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи сертификационному базису светосигнального, метеорологического оборудования, оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи обеспечивает разработчик оборудования либо разработчик изменения типовой конструкции оборудования.  7. Соответствие каждого экземпляра серийно производимого светосигнального, метеорологического оборудования и оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи сертифицированной типовой конструкции обеспечивает изготовитель такого оборудования.  8. Соответствие единичного экземпляра (партии) светосигнального, метеорологического оборудования и оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи обеспечивает лицо, получившее сертификат единичного экземпляра (партии) оборудования.» | **Поддерживается с учетом комментариев к статье 41 законопроекта** |
| **Статья 44.** Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования  …  2. **Аэродром совместного использования** - аэродром государственной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме. Решение о совместном использовании аэродрома государственной авиации принимает специально уполномоченный орган, в ведении которого находится данный аэродром.  …  4. Аэродромы совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромы совместного использования должны отвечать [требованиям](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71220192/100000), предъявляемым к гражданским аэродромам. | пункты 2 и 4 статьи 44 изложить в следующей редакции:  «2. Аэродром совместного использования – аэродром государственной авиации или аэродром экспериментальной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме. Решение о совместном использовании аэродрома государственной авиации или аэродрома экспериментальной авиации принимает уполномоченный орган, в ведении которого находится данный аэродром.  4. Аэродромы совместного базирования гражданских воздушных судов, государственных воздушных судов и воздушных судов экспериментальной авиации, а также аэродромы совместного использования должны отвечать требованиям, предъявляемым к аэродромам гражданской авиации.» | ---------- |
| **Статья 48.** Требования к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов  Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, а также правила их эксплуатации в зависимости от видов полетов воздушных судов и характеристик обслуживаемых воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами. | статью 48 изложить в следующей редакции:  «**Статья 48**. Требования к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, средствам измерения состояния аэродромных покрытий  1. Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромам, открытым для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов, аэродромам гражданской авиации, предназначенным для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью 20 человек или менее, вертодромам гражданской авиации, не открытым для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов и посадочным площадкам, а также правила их эксплуатации в зависимости от видов полетов воздушных судов и характеристик обслуживаемых воздушных судов, устанавливаются федеральными авиационными [правилами](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285896/76992e8a2cfa42e80acbf82292888cb780973329/#_blank).  Форма и порядок оформления сертификата соответствия аэродромов для аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов устанавливаются уполномоченным органом в виде федеральных авиационных правил. Ведение реестра сертификатов возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.  Форма и порядок оформления документа, подтверждающего соответствие аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью 20 человек или менее, вертодрома гражданской авиации, не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов требованиям, установленным в соответствии с абзацем 1 настоящей статьи устанавливаются уполномоченным органом в виде федеральных авиационных правил. Ведение реестра документов, подтверждающих соответствие аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью 20 человек или менее, вертодрома гражданской авиации, не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов требованиям, установленным в соответствии с абзацем 1 настоящей статьи возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.  При несоответствии аэродромов и вертодромов требованиям федеральных авиационных правил допускается временное принятие альтернативных компенсирующих действий - эквивалентных мер.  Эквивалентные меры – меры, направленные на достижение состояния безопасности авиационной деятельности, достигаемого при соблюдении требований федеральных авиационных правил.  Эквивалентные меры, сроки установления эквивалентных мер (не превышающие 1 год), порядок согласования с уполномоченным органом эквивалентных мер, процедура оформления эквивалентных мер, критерии принятия эквивалентных мер устанавливаются федеральными авиационными правилами.  Эксплуатация аэродрома, вертодрома, посадочной площадки – деятельность, направленная на обеспечение возможности взлета, посадки, руления или стоянки гражданских воздушных судов.  Перечень работ, направленных на обеспечение возможности взлета, посадки, руления или стоянки гражданских воздушных судов, устанавливается федеральными авиационными правилами.  2. Правила эксплуатации, организации работы и обслуживания спецавтотранспорта (спецмашин), требования к подготовке, стажировке, аттестации, наличию прав на управление спецавтотранспортом (спецмашинами), медицинскому контролю и медицинскому осмотру сотрудников аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, осуществляющих управление спецавтотранспортом (спецмашинами) устанавливаются федеральными авиационными [правилами](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285896/76992e8a2cfa42e80acbf82292888cb780973329/#_blank).  Спецавтотранспорт (спецмашины) – специальная аэропортовая техника, предназначенная для коммерческого и технического обслуживания гражданских воздушных судов и эксплуатационного содержания аэродромов.  3. Требования, предъявляемые к эксплуатации светосигнального и электрического оборудования аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, устанавливаются федеральными авиационными правилами.  4. Организация и обеспечение перемещения потерпевшего бедствие и/или потерявшего способность двигаться воздушного судна определяется федеральными авиационными правилами.  Воздушное судно считается потерявшим способность двигаться в случаях наличия повреждений конструкции, не предусмотренных эксплуатационной документацией и отсутствия технической возможности передвигаться без причинения вреда самому воздушному судну, либо другим объектам.  Удостоверение факта потери воздушным судном способности двигаться осуществляется эксплуатантом либо владельцем воздушного судна, в случае отсутствия сертификации эксплуатанта. Такое удостоверение осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами.  Ответственность за организацию и обеспечение перемещения потерпевшего бедствие и/или потерявшего способность двигаться воздушного судна возлагается на эксплуатанта либо владельца воздушного судна, в случае отсутствия сертификации эксплуатанта.  5. Правила борьбы с опасностью, создаваемой живой природой на аэродромах устанавливаются федеральными авиационными [правилами](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285896/76992e8a2cfa42e80acbf82292888cb780973329/#_blank) | **Требует обсуждения и проработки**   1. В абзаце первом пункта 1 статьи 48 законопроекта после слов «не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов» дополнить словами ***«аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, открытым для приема и обслуживания беспилотных воздушных судов,».*** 2. В абзаце третьем пункта 1 статьи 48 законопроекта после слов «не открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов» дополнить словами ***«аэродрома и вертодрома, открытых для приема и обслуживания беспилотных воздушных судов,».*** |
| Нет | дополнить статьей 48.1 следующего содержания:  «**Статья 48.1**. Требования и процедуры сертификации средств изменения состояния поверхности аэродромных покрытий  Требования и процедуры сертификации средств изменения состояния поверхности аэродромных покрытий устанавливаются уполномоченным органом в виде федеральных авиационных правил.» | ----- |
| **Статья 49.** Эксплуатация аэродромов, вертодромов и посадочных площадок  …  5. Посадочные площадки допускаются к эксплуатации, их эксплуатация приостанавливается или они закрываются для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов с даты представления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке в уполномоченный орган в области гражданской авиации, если более поздний срок не указан в уведомлении.  [Форма](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71198310/1100) предусмотренного настоящим пунктом уведомления, порядок его направления и регистрации устанавливаются [федеральными авиационными правилами](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71198310/1000).  … | абзац первый пункта 5 статьи 49 дополнить словами «Эксплуатация посадочных площадок в целях осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах вместимостью более чем двадцать человек запрещается.» | ------- |
| **Статья 52.** Понятие авиационного персонала  1. К авиационному персоналу относятся лица, которые имеют профессиональную подготовку, осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения и включены в перечни специалистов авиационного персонала. Перечни специалистов авиационного персонала по видам авиации утверждаются уполномоченными органами, осуществляющими государственное регулирование деятельности соответственно в области гражданской авиации, государственной авиации и экспериментальной авиации.  В целях защиты прав и законных интересов граждан, обеспечения обороны страны и безопасности государства не допускаются забастовки или иное прекращение работы (как средство разрешения коллективных и индивидуальных трудовых споров и иных конфликтных ситуаций) авиационным персоналом гражданской авиации, осуществляющим обслуживание (управление) воздушного движения.  Требования к специалистам согласно перечням специалистов авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами. | в пункте 1 статьи 52 слово «профессиональную» исключить | **Требует обсуждения и проработки**  Трудовые функции, выполняемые специалистами авиационного персонала, относятся к определенной сфере профессиональной деятельности.  Исключение уточнения о профессиональной подготовке порождает двусмысленность в отношении отнесения деятельности специалистов к профессиональной либо исполнению служебных обязанностей.  В среднесрочной перспективе такой ограниченный подход может снизить качество обучения специалистов с необходимой в современной авиации мультидисциплинарности до упрощенного натаскивания на знание набора служебных инструкций. |
| **Статья 53**. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности  1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70886916/1000) в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.  1.1. [Правила](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70428258/1000) проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение указанных в [пункте 1](#sub_77000) настоящей статьи свидетельств, требованиям федеральных авиационных правил, включающих в себя требования к подготовке авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в [пункте 10 статьи 37](#sub_3710) настоящего Кодекса, а также [правила](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70428258/1300) выдачи указанных свидетельств устанавливаются Правительством Российской Федерации.  Требования, предъявляемые к оформлению и форме указанных свидетельств, устанавливаются федеральными авиационными правилами.  …  2. Государственный контроль за деятельностью авиационного персонала осуществляется уполномоченным [органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187264/1205) в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным [органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187301/12077) в области обороны или уполномоченным [органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/193409/152109) в области оборонной промышленности. | в статье 53:  а) пункт 1 изложить в следующей редакции:  «1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, не предназначенных для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.»;  б) пункт 1.1 после слов «правила выдачи» дополнить словами  «, приостановления действия и аннулирования»;  в) пункт 2 изложить в следующей редакции:  «2. Контроль за деятельностью авиационного персонала гражданской авиации, авиационного персонала государственной авиации, авиационного персонала экспериментальной авиации осуществляется соответственно уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области обороны, уполномоченным органом в области оборонной промышленности.» | **Не поддерживается**  Распространение существующего порядка подготовки специалистов авиационного персонала в отношении подготовки специалистов авиационного персонала БАС в составе с БВС от 25 кг и менее представляется **избыточной**.  В силу сравнительной (с пилотируемой авиацией) краткосрочности программ подготовки внешних пилотов БАС до 30 кг, их обучение в сертифицированных АУЦ и последующая аттестация в Росавиации с выдачей свидетельств пилота представляется излишней, создающей барьер в развитии рынка БАС в части обеспечения подготовленными кадрами.  Сложившаяся за более чем 15 лет развития рынка БАС практика показывает достаточно высокое качество подготовки специалистов образовательными организациями при предприятиях-разработчиках БАС. Инциденты и происшествия с БАС по причине низкого качества обучения отсутствуют. Дополнительная сертификация таких организаций потребует дополнительных расходов бизнеса, но к повышению качества обучения не приведет.  Целесообразна дальнейшая реализация системы подготовки специалистов авиационного персонала БАС в составе с БВС 30 кг и менее в образовательными организациями на основе 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 (ст. 96  273-ФЗ «Об образовании») и с применением системы независимой оценки квалификаций, установленной Федеральным законом "О независимой оценке квалификации" от 03.07.2016 N 238-ФЗ  Документы, выдаваемые специалистам по итогам обучения, могут признаваться Росавиацией в качестве эквивалентных Свидетельствам специалистов при сертификации эксплуатантов на право выполнения коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнение определенные уполномоченным органом авиационных работ с применением БАС в составе с БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее.  В действующий ФАП-494 включено требование (п.2.7), согласно которому эксплуатант принимает на работу лиц, прошедших обучение (подготовку) по программам подготовки, утвержденным Росавиацией.  ФАП-494 не содержит требований о наличии у привлекаемых лиц Свидетельств специалистов авиационного персонала, выдаваемых Росавиацией по итогам обучения (подготовки) в соответствии со ст. 53 Воздушного кодекса.  Применительно к БАС, требование о наличии свидетельств специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов в пункте 1 статьи 53 целесообразно распространить только на специалистов по техническому обслуживанию БАС в составе с БВС с МВМ более 30 кг. Техническое обслуживание БАС с БВС с МВМ 30 кг и менее осуществлять силами внешнего экипажа в соответствии с эксплуатационной документацией БАС. |
| **Статья 54.** Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации  **…**  3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в [пункте 1 статьи 53](#sub_77000) настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.  …  6. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, допускаются к применению в [порядке](http://ivo.garant.ru/document/redirect/72205572/1000), установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации. Требования к таким тренажерным устройствам и порядок их применения устанавливаются [федеральными авиационными правилами](http://ivo.garant.ru/document/redirect/73680697/1000).  7. Сроки и периодичность подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в [пункте 10 статьи 37](#sub_3710) настоящего Кодекса, устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.  … | в статье 54:  а) пункт 3 признать утратившим силу;  б) в пунктах 6 и 7 слова «органом в области гражданской авиации» заменить словами «уполномоченным органом»;  в) дополнить пунктом 10 следующего содержания:  «10. Образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, осуществляют подготовку специалистов авиационного персонала.» | **Требует обсуждения и проработки**  Пункт 10 изложить в редакции:  «10. Образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, осуществляют **профессиональную** подготовку специалистов авиационного персонала.»  См. комментарии к статье 52 законопроекта. |
| **Статья 57.** Командир воздушного судна  1. Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.  … | пункт 1 статьи 57 изложить в следующей редакции:  «1. Командиром воздушного судна является лицо, прошедшее подготовку в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, и имеющее опыт, необходимый для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа, а также действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота).  Наличие свидетельства внешнего пилота у командира беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, не предназначенного для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ, не требуется.» | **Не поддерживается**  Подтверждение уровня подготовки специалистов авиационного персонала (внешних пилотов), эксплуатирующих БАС в составе с БВС от 30 кг и менее при осуществлении коммерческих воздушных перевозок и (или) определенных уполномоченным органом авиационных работ, целесообразно реализовать при сертификации эксплуатанта, осуществляемой Росавиацией, с признанием документа о подготовке специалиста системе Минобразования, как указывалось выше, в качестве эквивалентного Свидетельству специалиста. |
| **Статья 61.** Авиационное предприятие и эксплуатант  …  4. Использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа. | пункт 4 статьи 61 изложить в редакции:  «4. Использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование легкого гражданского воздушного судна в целях авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна используемого в целях авиации общего назначения, либо беспилотного гражданского воздушного судна, не предназначенного для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа.» | **Требует обсуждения и проработки**  Положения пункта 4 статьи 61 требуют наличия сертификата эксплуатанта в случае использования «тяжелого» воздушного судна даже в целях АОН.  Эта норма в н.в. реализуется ФАП-147 «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения», утвержденным приказом Минтранса России от 18.06.2003 № 147.  Предлагаемая законопроектом редакция пункта 4 статьи 61 позволяет использовать любые БВС (без ограничения весовой категории) без сертификата эксплуатанта, если они не предназначены для коммерческого использования, **с чем нельзя согласиться**.  Как указывалось выше в комментариях к статье 32 ВК, для БВС необходимо собственное категорирование «легких» и «сверхлегких» БВС.  С учетом положений национального стандарта ГОСТ Р 57258-2016, утвержденного приказом Росстандарта от 10.11.2016 № 1674, целесообразно установление весовой «планки» легкого БВС воздушное судно с взлетной массой менее 150 кг. Соответственно, эксплуатация БВС более 150 кг должна предусматривать необходимость наличия сертификата эксплуатанта, аналогичного выдаваемому по ФАП-147 (Эксплуатанты АОН). |
| **Статья 64.** Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов  **…**  2. [Перечень](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70212130/1000) тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, [правила](http://ivo.garant.ru/document/redirect/194556/1000) формирования указанных тарифов и сборов, [правила](http://ivo.garant.ru/document/redirect/70212130/2000) взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации. | в пункте 2 статьи 64 слова «в области гражданской авиации» исключить | ------- |
| **Статья 65.** Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей  1. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей, в том числе иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей, осуществляет [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187265/1001) в области гражданской авиации. Контроль осуществляется за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, а также требований соответствующих сертификатов.  2. В случае, если авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем не соблюдены указанные в [пункте 1](#sub_6501) настоящей статьи требования, к такому предприятию или такому индивидуальному предпринимателю могут быть применены следующие меры воздействия:  1) лишение соответствующего сертификата либо приостановление или ограничение его действия;  2) иные установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия. | статью 65 изложить в следующей редакции:  «**Статья 65**. Контроль за соблюдением авиационными предприятиями и индивидуальными предпринимателями, воздушного законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации  1. Контроль за соблюдением авиационными предприятиями и индивидуальными предпринимателями, в том числе иностранными авиационными предприятиями, международными эксплуатационными агентствами и иностранными индивидуальными предпринимателями, воздушного законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, а также наличие сертификатов и документов, подтверждающих соответствие требованиям, установленным воздушным законодательством Российской Федерации, осуществляет уполномоченный орган в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.  2. В случае выявления нарушений авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем требований, указанных в пункте 1 настоящей статьи, к такому предприятию или индивидуальному предпринимателю могут быть применены меры, установленные статьей 10 настоящего Кодекса.» | ---------- |
| **Статья 66.** Допуск к полету воздушного судна  1. К полету допускается воздушное судно, имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию.  2. Порядок допуска к полетам гражданских воздушных судов устанавливается федеральными авиационными правилами.  3. Порядок допуска к полетам государственных воздушных судов и экспериментальных воздушных судов устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности. | статью 66 дополнить пунктом 4 в следующей редакции:  «4. Гражданские воздушные суда, в том числе беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 0,25 килограмм и более, **не оснащенные техническими** **средствами контроля воздушного движения**, а также беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 0,25 килограмм и более, не оснащенные техническими средствами принудительного прерывания полета, к полету не допускаются.  Типы технических средств контроля воздушного движения и принудительного прерывания полета, а также порядок оснащения ими воздушных судов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области оборонной промышленности.» | **Требует обсуждения и проработки**   1. Предлагаемый к внесению в статью 66 пункт 4 требует конкретизации, при полетах в каком классе воздушного пространства требуется оснащение БВС техническими средствами контроля воздушного движения. Кроме того, требует конкретизации вопрос в каких целях требуется осуществлять контроль. Судя по предложенной редакции, речь идет о технических средствах контроля воздушного движения. 2. Согласно пункту 1.7 Приложения 2 «Правила полетов» ИКАО, БАС должны отвечать требованиям к характеристикам и наличию бортового оборудования, установленным для конкретного воздушного пространства, в котором будет выполняться полет. 3. Согласно ФПИВП, «контролируемое воздушное пространство» - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание.   К контролируемому воздушному пространству в Российской Федерации относится воздушное пространство классов А и С. Воздушное пространстве класса G является неконтролируемым.  Воздушные трассы, местные воздушные линии относятся к контролируемому воздушному пространству.  Также различают контролируемые и неконтролируемые аэродромы. «Контролируемый аэродром» - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения вне зависимости от  наличия диспетчерской зоны.   1. Согласно пункту 3.1.9 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 25.11.2011 № 293 (ФАП-293), диспетчерское обслуживание осуществляется в пределах контролируемого воздушного пространства, установленного в соответствии с классификацией воздушного пространства, и на контролируемых аэродромах. 2. Для контроля за ВС органами ОрВД (диспетчерами) в контролируемом воздушном пространстве используются авиационные средства наблюдения.   Федеральными авиационными правилами «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь в гражданской авиации» (ФАП-297) для применения в Российской Федерации в качестве средств наблюдения отнесены:  обзорный радиолокатор трассовый (ОРЛ-Т);  обзорный радиолокатор аэродромный (ОРЛ-А);  вторичный радиолокатор (ВРЛ);  посадочный радиолокатор (ПРЛ);  радиолокационная станция обзора летного поля (РЛС ОЛП);  многопозиционная система наблюдения аэродромная (МПСН-А);  многопозиционная система наблюдения широкозонная (МПСН-Ш);  наземная станция контрактного автоматического зависимого наблюдения (АЗН-К);  наземная станция радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В);  автоматический радиопеленгатор (АРП);  оборудование видеонаблюдения.   1. С учетом изложенного, требования по оснащению ВС/БВС техническими средствами контроля воздушного движения целесообразно распространить только на контролируемое воздушное пространство, в котором применяются наземные аэронавигационные средства наблюдения.   В континентальном воздушном пространстве для целей авиационного наблюдения как правило используется наземная сеть вторичных радиолокаторов (ВРЛ), станций радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В) и многопозиционные системы наблюдения (МПСН).  Для обеспечения взаимодействия с указанными системами ВС/БВС должны быть оснащены бортовым ответчиком, либо АЗН-В.  Требования по оснащению ВС/БВС техническими средствами контроля воздушного движения при полетах в контролируемом воздушном пространстве могут быть реализованы внесением соответствующих изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.   1. Контроль воздушного пространства силовыми органами осуществляется с использованием средств первичной радиолокации, не требующих наличия специального бортового оборудования ВС/БВС.   Согласно пункту 171 ФПИВП, органы противовоздушной обороны обеспечивают радиолокационный контроль воздушного пространства и представляют соответствующим центрам Единой системы данные о движении воздушных судов и других материальных объектов:  а) угрожающих незаконным пересечением или незаконно пересекающих государственную границу Российской Федерации;  б) являющихся неопознанными;  в) нарушающих порядок использования воздушного пространства Российской Федерации (до момента прекращения нарушения);  г) передающих сигнал "Бедствие";  д) выполняющих полеты литеров "А" и "K";  е) выполняющих полеты для проведения поисково-спасательных работ. |
| **Статья 67.** Документация, имеющаяся на борту воздушного судна  1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:  …  3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.  … | в статье 67:  а) пункт 1 после слов «следующая документация» дополнить словами «(для беспилотного воздушного судна – допускается нахождение в электронном виде)»;  б) в подпункте 3 пункта 1 слова «уполномоченным органом в области гражданской авиации» заменить словами «федеральными авиационными правилами» | **Поддерживается** |
| **Статья 69.** Обеспечение полетов воздушных судов  1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организация и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), а также радио- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов осуществляется на единообразных условиях с взиманием платы, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.  2. Правила и условия аэронавигационного обслуживания, а также обеспечения полетов воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами. | в статье 69:  1) пункт 1 изложить в следующей редакции:  «1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организация воздушного движения, радиотехническое обеспечение полетов и авиационная электросвязь, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), а также светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов осуществляется на единообразных условиях с взиманием платы, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.»;  2) пункт 2 дополнить абзацем в следующей редакции:  «Организация разработки схем маневрирования воздушных судов гражданской авиации для аэродромов (вертодромов) Российской Федерации осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами.» | **Поддерживается** |
| **Статья 72.** Полет воздушного судна над населенными пунктами  Полет воздушного судна над населенными пунктами должен выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей взлетно-посадочных площадках в пределах населенных пунктов. Отступления от данного правила полета определяются в [порядке](http://ivo.garant.ru/document/redirect/197839/10048), установленном Правительством Российской Федерации. | в статье 72 слова «взлетно-посадочных» заменить словом «посадочных» | **Поддерживается** |
| **Статья 73.** Демонстрационный полет воздушного судна  Демонстрационный полет воздушного судна выполняется в соответствии с требованиями безопасности полетов воздушных судов, установленными соответствующим уполномоченным органом. Порядок организации и проведения демонстрационных полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным федеральным [органом](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_384326/8ff472bdb0c6807ed8acf52b655f5d258ae8047c/#dst100176) исполнительной власти. | в статье 73 после слов «Демонстрационный полет воздушного судна» дополнить словами «- полет с целью показа возможностей воздушного судна, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад),» | **Поддерживается** |
| **Статья 75.** Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна  Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна допускается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. | статью 75 признать утратившей силу | **Не поддерживается**   1. Исключение ст.75 из ВК РФ нежелательно в связи с тем, что решение проблемных вопросов, связанные с осуществлением аэросъемки, будет отложено на долгий срок, так как не будет правовой основы, требующей их урегулирования.   В силу п.3 ст.114 ВК РФ органы законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.  В н.в. отсутствуют НПА, регулирующие вопросы выполнения аэросъемки с использованием ВС/БВС.   1. В развитие положений ст. 75 ВК РФ необходимо урегулировать вопросы, связанные с порядком осуществление аэросъемки с использованием ВС/БВС; гос.тайной при осуществлении аэросъемки, касающиеся порядка получения разрешений на осуществление аэросъемки и использования результатов аэросъемки.   В соответствии с п. 5 статьи 32 Федерального закона от 30.12.2015 № 431-ФЗ «О геодезии и картографии», положения принятых до дня вступления в силу закона нормативных актов органов государственной власти СССР, РСФСР и Российской Федерации, регулирующие отношения в сфере геодезии и картографии, действуют до 1 января 2018 года в части, не противоречащей ФЗ «О геодезии и картографии» и принятым в соответствии с ним иным нормативным правовым актам.  С учетом изложенного, на текущий момент документы, регулирующие выполнения аэросъемки с точки зрения работы со сведениями, составляющими государственную тайну (получение разрешений ГШ и актов контрольных просмотров), формально могут считаться утратившими силу, однако документы взамен не приняты. ПАРО-90 и Инструкции СТГМ-90 (для служебного пользования) не подлежат применению. Ими руководствуются в соответствии со сложившимся «деловым обычаем».  Регулирование указанной деятельности теперь должно осуществляться в порядке, установленном Постановлением Правительства РФ от 09.02.2017 № 159 «Об утверждении Правил выполнения геодезических и картографических работ на отдельных территориях Российской Федерации и о признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства Российской Федерации», однако соответствующий перечень отдельных территорий по состоянию на текущий момент не утвержден.  3) Кроме того, необходимо урегулировать вопрос в части использования цифровых ортофотопланов (ОФП) для создания и обновления единой электронной картографической основы (ЕЭКО) и кадастровых работ. ЕЭКО является картографической основой кадастра, однако не содержит данных масштаба 1:200 (и др.), необходимых для выполнения всех необходимых кадастровых работ.  Законодательством должна быть предусмотрена возможность создания ЕЭКО на основании ОФП. Необходимы нормативные документы, регулирующие создание цифровых ОФП на основании данных аэросъемки, полученных с использованием БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее. |
| **Статья 77.** Использование средств связи общего назначения  Порядок использования средств связи общего назначения для обеспечения полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным органом в области связи по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности. | в статье 77 слова «уполномоченным органом в области использования воздушного пространства» исключить | ---- |
| **Статья 79.** Международные полеты воздушных судов  …  6. Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным [органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187263/12525) в области гражданской авиации. | в пункте 6 статьи 79 слова «в области гражданской авиации» исключить | ----- |
| Нет | Нет | **Дополнительные предложения к законопроекту по статье 83, 84, 84.1**  В законопроекте требуют отражения вопросы, связанные с обеспечением информационной безопасности (кибербезопасности), особенно актуальные в связи с эксплуатацией БАС.  Предлагается, в дополнение к законопроекту:   1. Термин «Авиационная безопасность» в пункте 1 статьи 83 ВК дополнить фразой «, включая обеспечение информационной безопасности». 2. В пункте 2 статьи 84 перечень мер по обеспечению авиационной безопасности дополнить подпунктами 7) и 8):   «7) обеспечения конфиденциальности информации в каналах контроля и управления беспилотных авиационных систем и исключения угрозы несанкционированного вмешательства посторонними лицами в управление беспилотными воздушными судами;   1. реализации мер защиты безопасности и конфиденциальности информации о движении воздушных судов в реальном времени». 2. Дополнить статьей 84.1 «Информационная безопасность авиационной деятельности» следующего содержания:   ***«Под информационной безопасностью авиационной деятельности понимается защищенность авиационных объектов информатизации, информационных систем, сайтов в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (далее - сеть "Интернет"), сетей связи, информационных технологий, субъектов, деятельность которых связана с формированием и обработкой информации, развитием и использованием названных технологий, обеспечением информационной безопасности.***  ***Система обеспечения информационной безопасности авиационной деятельности является частью системы обеспечения информационной безопасности Российской Федерации».***   1. Дополнить статьей 84.2. «Обеспечение информационной безопасности авиационной деятельности» следующего содержания:   ***«Информационная безопасность авиационной деятельности в интересах защиты средств и объектов инфраструктуры от внутренних и внешних угроз, связанных с применением информационных технологий, обеспечивается посредством:***  ***а) совершенствование системы обеспечения информационной безопасности, включающей в себя силы и средства информационного противоборства;***  ***б) прогнозирование, обнаружение и оценка информационных угроз в сфере информационной безопасности авиационной деятельности;***  ***в) повышение информационной безопасности функционирования объектов авиационной инфраструктуры, недопущения иностранного контроля за функционированием таких объектов, а также обеспечение безопасности информации, передаваемой по ней и обрабатываемой в информационных системах на территории Российской Федерации;***  ***г) повышение информационной безопасности функционирования авиационной инфраструктуры, обеспечивающей деятельность государственной авиации, и автоматизированных систем управления;***  ***д) совершенствование методов и способов производства и безопасного применения продукции, оказания услуг на основе информационных технологий с использованием отечественных разработок, удовлетворяющих требованиям информационной безопасности;***  ***е) ликвидация зависимости от зарубежных информационных технологий и средств обеспечения информационной безопасности за счет создания, развития и широкого внедрения отечественных разработок, а также производства продукции и оказания услуг на их основе;***  ***ж) создание и внедрение информационных технологий, изначально устойчивых к различным видам воздействия, использование в максимальной степени отечественной электронной компонентной базы и технологий производства электронных компонентов;***  ***з) проведение научных исследований и осуществление опытных разработок в целях создания перспективных информационных технологий и средств обеспечения информационной безопасности.***  ***и) продвижение в рамках деятельности международных организаций позиции Российской Федерации, предусматривающей обеспечение равноправного и взаимовыгодного сотрудничества всех заинтересованных сторон в информационной сфере.».*** |
| **Статья 85.** Предполетный и послеполетный досмотры  1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с настоящей статьей подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, ручная кладь, грузы и почта.  Послеполетный досмотр проводится при получении оператором аэропорта, оператором аэродрома гражданской авиации или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в целях выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.  …  4. [Правила](http://ivo.garant.ru/document/redirect/191660/1000) проведения предполетного и послеполетного досмотров устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта. | в статье 85:  а) в пункте 1 слова «оператором аэропорта,» исключить;  б) в пункте 4 слова «федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта» заменить словами «уполномоченным органом» | ----- |
| **Статья 88.** Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море  1. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие пилотируемых воздушных судов, их пассажиров и экипажей организует и осуществляет [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187264/1101) в области использования воздушного пространства во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.  Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие беспилотных воздушных судов организует и осуществляет владелец такого воздушного судна.  1.1. Организация единой системы авиационно-космического поиска и спасания осуществляется [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/12169458/3) в области использования воздушного пространства. [Положение](http://ivo.garant.ru/document/redirect/191715/1000) о единой системе авиационно-космического поиска и спасания утверждается Правительством Российской Федерации.  2. К обеспечению и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ могут привлекаться поисковые и аварийно-спасательные силы и средства авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации.    3. Авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации, поисковые и аварийно-спасательные силы и средства которых привлекаются к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ, обязаны содержать такие силы и средства в постоянной готовности. Расходы авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации на поддержание готовности поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении возмещаются за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.  4. Полеты пилотируемых воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются.  5. [Порядок](http://ivo.garant.ru/document/redirect/193588/1000) привлечения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ для оказания помощи пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людям, терпящим или потерпевшим бедствие на море, устанавливается Правительством Российской Федерации. | в статье 88:  а) в пунктах 1 и 1.1 слова «в области использования воздушного пространства» исключить;  б) пункт 2 изложить в следующей редакции:  «2. К обеспечению и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ могут привлекаться поисковые и аварийно-спасательные силы и средства, включая беспилотные воздушные суда и беспилотные авиационные системы, авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации, а также владельцы беспилотных воздушных судов.»;  в) предложение второе пункта 3 изложить в следующей редакции:  «Расходы авиационных предприятий и организаций экспериментальной авиации на поддержание готовности поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении, а также расходы владельцев беспилотных воздушных судов на осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении возмещаются за счет средств федерального бюджета в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.»;  г) дополнить пункт 4 предложением следующего содержания:  «Перечень поисковых и аварийно-спасательных средств устанавливает уполномоченный орган.»;  д) пункт 5 изложить в следующей редакции:  «5. Порядок привлечения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, включая беспилотные воздушные суда и беспилотные авиационные системы, авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации, а также владельцев беспилотных воздушных судов, к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ для оказания помощи пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людям, терпящим или потерпевшим бедствие на море, устанавливается Правительством Российской Федерации.» | **Поддерживается**  Вместе с тем, дополнительно предлагается установить требования в п. 4 ст. 88 о необходимости оснащения поисковыми и аварийно-спасательными средствами БВС, осуществляющих перевозки пассажиров (на будущее) и перевозящих опасные грузы. |
| **Статья 93.** Оповещение о потерпевшем бедствие воздушном судне  1. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна, а также иной гражданин, которому стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом ближайшие орган местного самоуправления, организацию или воинскую часть, которые в свою очередь обязаны немедленно проинформировать о случившемся соответствующее авиационное предприятие либо [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187264/1000) в области использования воздушного пространства, [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187263/1101) в области гражданской авиации, [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187301/1101) в области обороны или [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/193409/10017) в области оборонной промышленности.  2. Должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187264/1101) в области гражданской авиации и [уполномоченный орган](http://ivo.garant.ru/document/redirect/12169458/3) в области использования воздушного пространства. | в пунктах 1 и 2 статьи 93 слова «уполномоченный орган в области использования воздушного пространства» исключить | ------- |
| **Статья 94.** Прекращение поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа, а также поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации  …  1.1. В случае, если все принятые для поиска людей, потерпевших бедствие на море, меры не дали результатов, решение о прекращении поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации принимается уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, принявшим решение о поиске людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, с привлечением таких сил и средств.  2. Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствие воздушного судна иностранного государства принимается [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187264/1101) в области использования воздушного пространства. | в статье 94:  а) пункт 1.1 изложить в следующей редакции:  «11. В случае, если все принятые для поиска людей, потерпевших бедствие на море, меры не дали результатов, решение о прекращении поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, включая беспилотные воздушные суда и беспилотные авиационные системы, авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации, а также владельцев беспилотных воздушных судов, принимается уполномоченным органом, принявшим решение о поиске людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, с привлечением таких сил и средств.»;  б) в пункте 2 слова «в области использования воздушного пространства» исключить | ------ |
| **Статья 105.** Перевозочные документы | в пунктах 1, 4, 7 и 8 статьи 105 слова «федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта» заменить словами «уполномоченного органа» в соответствующем падеже | ------ |
| **Статья 106.1.** Особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности  …  4. Оператор аэропорта, имеющий сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, и перевозчик должны предоставить пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по его запросу услуги, предусмотренные настоящей статьей.  …  7. В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:  …  10. Правила указания в билете информации об ограничениях жизнедеятельности пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.  …  12. Минимальное количество перевозимых на воздушном судне собак-проводников устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.  13. [Порядок](http://ivo.garant.ru/document/redirect/71360656/1000) предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов. | в статье 106.1:  а) в пункте 4 слова «Оператор аэропорта, имеющий сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров,» заменить словами «Оператор аэродрома»;  б) в пункте 7 слова «оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров,» заменить словами «оператором аэродрома»;  в) в пунктах 10, 12 и 13 слова «уполномоченным органом в области гражданской авиации» заменить словами «федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации» | --------- |
| **Статья 114.** Авиационные работы  1. **Авиационные работы** - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается [уполномоченным органом](http://ivo.garant.ru/document/redirect/187263/1101) в области гражданской авиации. | в статье 114 слова «в области гражданской авиации» исключить | ------ |
| **Статья 117**. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна  …  2. В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период нахождения пассажира на борту воздушного судна, период посадки пассажира на борт воздушного судна и период высадки пассажира с борта воздушного судна. Порядок исчисления продолжительности периода посадки пассажира на борт воздушного судна и периода высадки пассажира с борта воздушного судна устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. | в пункте 2 статьи 117 слова «федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации» заменить словами «уполномоченным органом» | ------- |