

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
СЕДЬМОГО СОЗЫВА

**ДЕПУТАТ**  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

09 июня 2020 г.

№ \_\_\_\_\_

**Председателю  
Государственной Думы  
Федерального Собрания  
Российской Федерации**

**В.В.ВОЛОДИНУ**

**Уважаемый Вячеслав Викторович!**

В соответствии со статьей 104 Конституции Российской Федерации вносим на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в порядке законодательной инициативы проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования деятельности авиации общего назначения)», подготовленный депутатами Государственной Думы В.А.Ганзя, Р.Ю. Романенко, М. В. Сураевым, Р.Г. Шайхутдиновым

Приложение:

- текст законопроекта на 9 л.;
- пояснительная записка на 16 л.;
- перечень актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием данного закона на 1 л.;
- финансово-экономическое обоснование на 1 л.;
- копии текста законопроекта и материалов к нему на магнитном носителе.



**В.А. Ганзя**

Кузьменко М.А.  
7 495692 55-43



Государственная Дума ФС РФ  
Дата 09.06.2020 16:09  
№970481-7; 1.1

Вносится депутатами Государственной Думы  
В.А. Ганзя, Р.Ю. Романенко, М.В. Сураевым, Р.Г. Шайхутдиновым

Проект

№ 970481-7

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

**О внесении изменений в отдельные законодательные акты  
Российской Федерации (в части регулирования деятельности  
авиации общего назначения)**

### **Статья 1**

Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607; № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290; 2008, № 30, ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17; № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901; 2012, № 31, ст. 4318; 2013, № 27, ст. 3477; 2014, № 30, ст. 4254; 2015, № 29, ст. 4356, 4379, 4380; 2016, № 1, ст. 82; № 27, ст. 4224; 2018, № 1, ст. 75) следующие изменения:

1. Пункт 3 статьи 21 изложить в следующей редакции:

«3. Гражданская авиация, используемая для обеспечения собственных нужд физического, юридического лица или

индивидуального предпринимателя (владельца воздушного судна), относится к авиации общего назначения.»;

2. В пункте 3 статьи 32 слово «495» заменить словом «650»;

3. Пункт 3.2 статьи 33 изложить в следующей редакции:

«3.2 Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, воздушные суда с балансирным управлением 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, подлежат учету, уполномоченным органом в области гражданской авиации, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.»;

4. Пункт 7 статьи 33 дополнить пунктом 7.1. следующего содержания:

«7.1. Требования к визуальным и (или) электронным учетным опознавательным знакам, помещаемым на элементы конструкции сверхлегких пилотируемых воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

5. Пункт 1 статьи 34 изложить в следующей редакции:

«1. При государственной регистрации гражданского воздушного судна ему присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

При учете гражданского воздушного судна ему присваиваются визуальные и (или) электронные учетные опознавательные знаки, помещаемые на элементы конструкции воздушного судна.»;

6. Пункт 1 статьи 36 после слов «указанного акта оценки» дополнить словами «единичного экземпляра воздушного судна» и после слов «коммерческих воздушных перевозок» дополнить словом «пассажиров.»;

7. В пункте 1 статьи 37.1 слова «авиации общего назначения» исключить;

8. В первом абзаце пункта 1 статьи 52 после слов «которые имеют» дополнить словами «профессиональное образование или»;

9. Пункт 2 статьи 54 изложить в редакции: «Требования к организациям, осуществляющим профессиональное обучение и подготовку специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами;

10. Пункт 3 статьи 54 изложить в следующей редакции:

«3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство, с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.

Лицо, прошедшее подготовку в указанном порядке и получившее свидетельство пилота, вправе выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота на воздушных судах, выполняющих полеты, не связанные с коммерческими воздушными

перевозками или авиационными работами, перечень которых устанавливается федеральными авиационными правилами.

Требования к пилоту, прошедшему указанную подготовку, устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

11. Пункт 4 статьи 54 дополнить абзацем следующего содержания:

«Лицо, прошедшее подготовку по программам индивидуальной подготовки, и получившее свидетельство пилота, вправе выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота на воздушных судах, выполняющих полеты в целях авиации общего назначения, а также выполнения авиационных работ, перечень которых устанавливается федеральными авиационными правилами.»;

12. Пункт 3 статьи 61 изложить в следующей редакции:

«3. Эксплуатант – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, имеющий воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующий указанное воздушное судно для полетов и имеющий документ, подтверждающий соответствие указанного юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил (сертификат эксплуатанта).»;

13. Статью 73 изложить в следующей редакции:

«Статья 73. Демонстрационный и обзорный полет воздушного судна

Демонстрационный или обзорный полет воздушного судна выполняется в соответствии с требованиями безопасности полетов воздушных судов, установленными соответствующим уполномоченным органом. Порядок организации и проведения демонстрационных или обзорных полетов воздушных судов

устанавливается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти.»;

15. Главу X дополнить статьями 73.1, 73.2 следующего содержания:

«Статья 73.1. Демонстрационный полет воздушного судна

Демонстрационный полет – полет воздушного судна в целях демонстрации возможностей авиационной техники.

Статья 73.2-Обзорный полет гражданского воздушного судна

Обзорный полет – полет гражданского легкого воздушного судна или гражданского сверхлегкого воздушного судна, осуществляемый в соответствии со статьей 114 настоящего Кодекса с целью осмотра земной поверхности с высоты полета или экскурсионной целью и не связанный с оказанием услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов, а также без перемещения в место отличное от места вылета.»;

16. Пункт 1 статьи 85 дополнить абзацем третьим следующего содержания:

«Послеполетный досмотр проводится в случае, если предполетный досмотр проводился в аэропорту или на воздушном судне без применения технических и специальных средств, установленных федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.»;

17. Статью 101 изложить в следующей редакции:

«Статья 101. Воздушные перевозки

1. Воздушная перевозка – полет, совершаемый с целью перевозки физических лиц и имущества из пункта отправления в пункт назначения, осуществляемый между аэродромами, вертодромами, посадочными площадками.

2. Внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

3. Международная воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

соответственно на территориях двух государств;

на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

4. Коммерческая воздушная перевозка – воздушная перевозка пассажиров, багажа, грузов и почты, из пункта отправления в пункт назначения, осуществляемая на основании возмездного договора и не связанная с выполнением авиационной работы, осуществлением обзорного, экскурсионного, транспортно-связного полета.»;

18. Статью 114 изложить в следующей редакции:

«Статья 114. Авиационные работы

Авиационная работа – деятельность юридического лица, индивидуального предпринимателя, выполняемая с использованием полетов гражданских воздушных судов в порядке, в сроках, в объеме и на условиях, предусмотренных возмездным договором.

При выполнении авиационных работ допускается наличие груза и (или) физических лиц на борту воздушного судна (не являющихся членами экипажа), обусловленное видом авиационной работы и условиями возмездного договора.

Виды авиационных работ и правила их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

19. Статью 115 признать утратившей силу.

## **Статья 2**

Внести в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 7, ст. 837; 2019, № 31, ст. 4429) изменения, изложив подпункты «б» и «в» пункта 11 статьи 1 в следующей редакции:

«б) воздушные суда гражданской авиации, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки и (или) авиационные работы, за исключением сверхлегких воздушных судов, а также свободных аэростатов и планеров;

в) воздушные суда гражданской авиации, не используемые для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) авиационных работ, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;».

### **Статья 3**

Внести в Федеральный закон от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 52, ст. 6249; 2009, № 52, ст. 6441; 2011, № 30,



ст. 4590; 2012, № 31, ст. 4320; № 47, ст. 6402; 2013, № 9, ст. 874; № 48, ст. 6165; 2014, № 30, ст. 4256; 2016, № 50, ст. 6975; 2018, № 18, ст. 2564; № 45, ст. 6841) изменения, дополнив часть 2 статьи 8 пунктами 42-46 следующего содержания:

«42) коммерческие воздушные перевозки с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов в соответствии с федеральными авиационными правилами;

43) авиационные работы с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов, за исключением авиационных работ, выполняемых с применением внешнего устройства, изменяющего летно-технические характеристики воздушного судна, установленные федеральными авиационными правилами;

44) техническое обслуживание сверхлегких гражданских воздушных судов, легких гражданских воздушных судов;

45) осуществление функций оператора аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее двадцати человек,

46) подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации и кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала для эксплуатации сверхлегких и легких гражданских воздушных судов, свободных аэростатов, планеров.».


#### **Статья 4**

Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении  
трехсот шестидесяти дней после его официального опубликования.

Президент  
Российской Федерации

Бай Гануз М.А.

 Р. Романенко

 Шайхутдинов Р.З.

 Сураев М.В.

## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

**к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования деятельности авиации общего назначения)»**

### **1. Общая характеристика законопроекта**

Проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования деятельности авиации общего назначения)» (далее – законопроект) разработан на результатах проведенной федеральным государственным унитарным предприятием Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации научно-исследовательской работы по теме: «Подготовка предложений по совершенствованию воздушного законодательства Российской Федерации в области авиации общего назначения».

Законопроект направлен на создание условий для государственного регулирования деятельности авиации общего назначения в интересах не только отдельных граждан, но также в интересах общества и государства, интенсивного развития и повышения уровня безопасности полетов авиации общего назначения, повышении мобильности населения, особенно в труднодоступных регионах, и сокращения нагрузки на федеральный бюджет за счет сокращения субсидий. При условии принятия законопроекта и подзаконных актов минимальный вклад в экономику страны от использования воздушных судов в целях, определенных для авиации общего назначения, на начальном этапе составит не менее 500 миллионов рублей в год.

### **2. Анализ правоприменительной практики, обусловившей необходимость изменения правового регулирования**

В последние годы получила широкое распространение практика осуществления полетов с пассажирами в целях извлечения прибыли при эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения в отсутствие сертификата эксплуатанта и лицензии, которые являются обязательными при выполнении воздушной перевозки пассажиров или авиационных работ за плату. Это, как правило, так называемые, экскурсионные (обзорные, демонстрационные) полеты.

В связи с этим на основании исков транспортных прокуроров в судебном порядке указанная деятельность признается незаконной и запрещается до получения разрешительных документов. Виновные лица привлекаются к административной ответственности. Принимаемые контролирующими органами и органами прокуратуры меры не могут кардинально изменить ситуацию в связи с наличием избыточных и дублирующих норм законодательства.

Предъявляемые повышенные требования не позволяют активно использовать сверхлегкие и легкие воздушные суда, включая тепловые аэростаты и планеры, в интересах граждан Российской Федерации, в том числе с целью их применения для оказания экскурсионных, туристических услуг и выполнения воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и авиационных работ, перевозок в удаленных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации.

С целью упорядочения правоотношений в данной сфере Генеральной прокуратурой Российской Федерации неоднократно указывалось Минтрансу России на необходимость регламентации процедур получения разрешительных документов для осуществления деятельности по выполнению полетов указанной категории.

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации зарегистрировано более пяти тысяч воздушных судов авиации общего назначения, из них более трех тысяч легких и сверхлегких пилотируемых воздушных судов. Более половины легких и сверхлегких воздушных судов принадлежит физическим лицам.

Воздушное законодательство Российской Федерации установленными требованиями к этим видам деятельности значительно ограничивает осуществление частными лицами и эксплуатантами малой авиации воздушных перевозок на легких и сверхлегких воздушных судах небольшой вместимости, авиаэкскурсионных (авиатуристических), ознакомительных полетов за плату, а также выполнение авиационных работ в интересах фермерских хозяйств и иного малого бизнеса, имеющих, как правило, кратковременный, сезонный характер. Основной сдерживающий фактор состоит в необоснованно усложненных правилах и процедурах оформления сертификата эксплуатанта.

Эти обстоятельства оказывают негативное влияние на легальное развитие малой авиации, отрицательно сказываются на возможности повышения транспортной мобильности населения при поддержании достаточного уровня безопасности полетов, приводят к необоснованному и неадекватному повышению затрат на выполнение коммерческих

воздушных перевозок, авиационных работ и авиационного туризма с участием малого бизнеса, желающего применять авиацию в своих бизнес-интересах.

Одновременно сложившаяся правоприменительная практика показывает необходимость совершенствования законодательства для повышения безопасности использования воздушного пространства и эксплуатации сверхлегких воздушных судов.

Как показывает практика, характеристики конструкций категории сверхлёгких воздушных судов с ограничением максимальной взлётной массы до 495 кг не могут обеспечить должный уровень прочностных характеристик отдельных элементов конструкции воздушного судна и негативно сказываются на ее надежности в целом, а также повышают требования к уровню ее ресурсного состояния и пассивной безопасности для экипажа. Эти факторы, как следствие, оказывают негативное влияние на уровень безопасности полетов сверхлегких воздушных судов по причине конструктивно-производственных недостатков.

Кроме того, по обращению Следственного комитета и в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 17.09.2019 № Пр-2149 при расследовании авиационных происшествий и инцидентов актуальным является вопрос эксплуатации незарегистрированных сверхлегких воздушных судов.

Сложившаяся правоприменительная практика в области сертификации типовой конструкции легких и сверхлегких воздушных судов, внесения дополнений в сертификат типа воздушных судов и подтверждения их летной годности привели к наличию в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации значительного числа воздушных судов типовой конструкции иностранного производства, сертифицированных в качестве единичного экземпляра воздушного судна. В соответствии с действующим воздушным законодательством использование таких воздушных судов, несмотря на фактически типовую их конструкцию, для осуществления коммерческих воздушных перевозок запрещено.

В области подготовки пилотов легких и сверхлегких воздушных судов сложилась ситуация, при которой понятие индивидуальной подготовки пилотов легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения и понятие частных пилотов логически увязаны, но при этом не корреспондируются на законодательном уровне и уровне подзаконных актов, что вносит неопределенность и создает условия для усмотрительности в правоприменительной практике.

Понятия эксплуатанта, коммерческой воздушной перевозки,

авиационной работы и авиации общего назначения требуют актуализации и конкретизации. Кроме того, на законодательном уровне целесообразно ввести ранее отсутствовавшие базовые понятия воздушной перевозки, демонстрационного полета и обзорного полета.

В области транспортной и авиационной безопасности сложились условия, при которых владельцы аэродромов и посадочных площадок с низкой интенсивностью полетов вынуждены организовывать специально оборудованные пункты досмотра и организовывать предполетный досмотр в условиях, когда такие пункты уже созданы в аэропортах назначения.

Кроме того, владельцы легких и сверхлегких воздушных судов в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок пассажиров, грузов, почты и выполнения авиационных работ согласно действующему законодательству в области транспортной безопасности являются субъектами транспортной инфраструктуры, на которых возлагается обеспечение транспортной и авиационной безопасности. Реализация всех предусмотренных мер транспортной и авиационной безопасности в случае использования легких и сверхлегких воздушных судов создает условия, когда малые авиационные предприятия становятся неконкурентоспособны.

### **3. Описание проблемы, на решение которой направлен законопроект. Обоснование предлагаемых решений и ожидаемые результаты их реализации**

В соответствии с пунктом 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации 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 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.

Под вышеуказанное требование попадают, в том числе, юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки с применением легких и сверхлегких воздушных судов, авиационные работы без применения внешних устройств, изменяющих летно-технические характеристики воздушного судна, техническое обслуживание легких и сверхлегких воздушных судов, подготовку специалистов авиационного персонала согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации и кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала для сверхлегких гражданских воздушных судов, свободных аэростатов, планеров.

В связи с этим осуществление предпринимательской деятельности с использованием легких и сверхлегких воздушных судов затруднено из-за наличия избыточных требований, обусловленных обязательной сертификацией. Кроме того, фактически дублируется контрольно-надзорная функция, которая осуществляется Росавиацией в рамках проведения инспекции юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которым выданы сертификаты соответствия, и Ространснадзором в соответствии с Федеральным законом от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (далее – ФЗ-249).

В целях устранения избыточных требований и дублирующих положений законодательства пунктами 1 и 2 статьи 1 законопроекта предлагается проведение актуализации пунктов 1 и 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также внесение дополнений и текстуальных изменений в изложение действующих норм, определяющих порядок проведения обязательной сертификации установленных видов деятельности в гражданской авиации.

Пунктом 3 статьи 1 законопроекта устанавливается возможность осуществлять предпринимательскую деятельность с использованием легких и сверхлегких воздушных судов без обязательной сертификации с направлением уведомления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в федеральный орган исполнительной власти, осу

В соответствии с пунктом 3 статьи 32 воздушного кодекса Российской Федерации сверхлегким воздушным судном является воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов

без учета массы авиационных средств спасания.

При этом Общими правилами в области гражданской авиации, принятыми регламентом Европейского Парламента и Совета от 04.07.2018 № 2018/1139, основная цель которых заключается в создании и поддержании высокого единообразного уровня безопасности в гражданской авиации, для сверхлёгких воздушных судов определено ограничение максимальной взлётной массы не более 600 – 650 кг. На основании этого Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) для сверхлегких воздушных судов также принята максимальная взлётная масса 600 – 650 кг. Большинство стран (США, Австралия, Европейский Союз, Иран, Канада и другие страны) вышеуказанная категория самолетов выделена в отдельный класс LSA (лёгких спортивных самолетов), на который распространяются Нормы летной годности ASTM 2245. Это обусловлено тем, что главным критерием минимизации ущерба третьим лицам при падении самолета является не столько масса, сколько кинетическая энергия, которая зависит, в первую очередь, от скорости самолета. В результате анализа статистики инцидентов экспертным сообществом, было установлено, что минимальный уровень ущерба третьим лицам обеспечивается летательными аппаратами с количеством мест не более двух, со скоростью сваливания не более 23 м/с (83 км/ч, 45 узлов) и максимальной взлётной массой 650 кг. Предлагаемая максимальная взлётная масса в определении сверхлегкого воздушного судна в 650 кг поддерживается Минпромторгом России.

Пунктом 5 статьи 1 законопроекта предлагается изменить максимальную взлётную массу в определении сверхлегкого воздушного судна вместо 495 кг на 650 кг.

Проектируемые изменения позволят обеспечить необходимый уровень эксплуатационной надежности и безопасности при относительно простых процедурах подтверждения и поддержания летной годности сверхлегких воздушных судов.

В соответствии со статьей 33 Воздушного кодекса Российской Федерации сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее государственной регистрации и государственному учету не подлежат. В связи с этим сведения о таких воздушных судах и их владельцах отсутствуют у федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных в рамках своей компетенции в сфере использования воздушного пространства, расследования авиационных происшествий, а также контрольно-надзорной деятельности.

Пунктами 6–8 статьи 1 законопроекта предусматривается внесение



изменений и дополнений в статьи 33 и 34 Воздушного кодекса Российской Федерации в части учета сверхлегких пилотируемых и беспилотных гражданских воздушных судов, а также введения отсутствующих требований к визуальным и электронным учетным опознавательным знакам для сверхлегких пилотируемых воздушных судов и беспилотных воздушных судов.

Проектируемые изменения позволят создать условия для повышения прозрачности деятельности, связанной с эксплуатацией сверхлегких воздушных судов с массой конструкции менее 115 кг, и расследования авиационных происшествий и инцидентов. Требования к учетным опознавательным знакам будут установлены новыми федеральными авиационными правилами.

В соответствии с пунктом 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

Существующая норма не допускает использования единичных экземпляров воздушных судов в целях коммерческих воздушных перевозок грузов и почты, что является избыточным запретом.

Пунктом 9 статьи 1 законопроекта проводится конкретизация статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации в части запрета на осуществление коммерческих воздушных перевозок с использованием единичных экземпляров воздушных судов только пассажиров.

Проектируемые изменения позволят создать возможность задействования существующего воздушного парка единичных экземпляров воздушных судов Российской Федерации, который в значительной своей части состоит из воздушных судов иностранного производства с типовой конструкцией, для осуществления коммерческих воздушных перевозок грузов и почты с сохранением упрощенных процедур поддержания летной годности таких судов.

Пунктами 10, 11, 15, 16, 20 и 21 законопроекта вносятся отдельные поправки юридико-технического характера в контексте общей направленности законопроекта, ориентированные на совершенствование воздушного законодательства в интересах дальнейшего развития легкой и сверхлегкой авиации, вводится общее понятие «воздушная перевозка» и корректируются существующие понятия, в том числе понятие «авиационная работа».

Пунктом 12 статьи 1 законопроекта исключается из пункта 2 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации норма, в соответствии с которой требования к образовательным организациям устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Проектируемая правка позволит исключить дублирующую функцию воздушного законодательства по отношению к законодательству об образовании, согласно которому в рамках государственной регламентации образовательной деятельности образовательные организации подлежат лицензированию.

В соответствии с пунктом 3 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации индивидуальная подготовка у лица, имеющего право проведения такой подготовки, предусмотрена для пилотов легких и сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения.

Согласно действующим положениям пункта 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации авиация общего назначения является гражданской авиацией, не используемой для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ.

Кроме того, проектируемой пунктом 4 статьи 1 законопроекта поправкой в пункт 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрено уточнение понятие авиации общего назначения, согласно которому она является гражданской авиацией, используемой на безвозмездной основе для обеспечения собственных нужд физического, юридического лица или индивидуального предпринимателя (владельца воздушного судна).

Таким образом, в силу понятия авиации общего назначения участие пилотов легких и сверхлегких воздушных судов, прошедших индивидуальную подготовку, в предпринимательской деятельности с использованием легких и сверхлегких воздушных судов не допускается.

Пунктами 13 и 14 статьи 1 законопроекта предусмотрено упорядочивание понятия индивидуальной подготовки пилотов легких и сверхлегких воздушных судов и соответствующих процедур подготовки, включая формирование законных оснований для установления к таким пилотам требований в федеральных авиационных правилах. Кроме того, проектируемые изменения в законодательстве предусматривают возможность выполнения лицом, прошедшим подготовку по программам индивидуальной подготовки, авиационных работ согласно перечню, установленному в федеральных авиационных правилах.

Проектируемые нормы позволят сформировать условия для повышения предпринимательской активности в определенных видах

авиационных работ путем расширения числа лиц, наделенных таким правом.

Пунктами 17, 18 статьи 1 законопроекта предлагается корректировка статьи 73 Воздушного кодекса Российской Федерации и ее дополнение статьями 73.1 и 73.2, включающими понятия «демонстративный полет воздушного судна» и «обзорный полет гражданского воздушного судна». Данное дополнение предложено Минюстом России (заключение от 18.09.2019 № 09/117674-АБ).

В соответствии с пунктом 1 статьи 85 Воздушного кодекса Российской Федерации в целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, ручная кладь, грузы и почта.

В силу положений абзаца 2 пункта 1 статьи 85 послеполетный досмотр проводится при определенных обстоятельствах дополнительно к предполетному. Существующие нормы статьи 85 исключают гибкость при проведении досмотра, предусматривают обязательность его проведения в аэропортах вылета, что, в свою очередь требует наличия специально оборудованных пунктов.

Сложившаяся ситуация накладывает избыточные требования при осуществлении коммерческих воздушных перевозок с аэродромов и посадочных площадок с низкой интенсивностью полетов на более крупные аэродромы с уже оборудованными пунктами досмотра.

Пунктом 19 статьи 1 законопроекта предлагается дополнение пункта 1 статьи 85 Воздушного кодекса Российской Федерации положениями, устанавливающими возможность проведения послеполетного досмотра в условиях, когда предполетный досмотр проводился в аэропорту или на воздушном судне без применения технических и специальных средств, установленных федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

Проектируемая норма позволит снизить требования к аэродромам и посадочным площадкам с низкой интенсивностью полетов и повысить их экономическую эффективность одновременно с сохранением установленных требований к применению технических и специальных средств досмотра на всех внутренних воздушных перевозках.

В соответствии с положениями статьи 115 Воздушного кодекса Российской Федерации устанавливаются требования к содержанию договоров на выполнение авиационных работ, перечень которых является открытым. Учитывая, что договорные отношения в Российской Федерации

регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, а виды авиационных работ и правила их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами, наличие дополнительных норм является избыточным. Кроме того, открытый перечень требований к договорам на выполнение авиационных работ вносит неопределенность в правоприменительной практике и способствует развитию коррупции.

Пунктом 22 статьи 1 законопроекта предлагается признать статью 115 Воздушного кодекса Российской Федерации утратившей силу, что позволит предпринимательскому сообществу оформлять договорные отношения в рамках общегражданского законодательства.

Подпунктом «б» пункта 11 статьи 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в сферу действия указанного закона включены все воздушные суда, включая сверхлегкие воздушные суда, свободные аэростаты и планеры, которые используются для осуществления коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ.

Исходя из технических и конструктивных характеристик сверхлегкие воздушные суда с максимальной взлетной массой 650 кг и менее зачастую могут перевозить не более 1 или 2 пассажиров. К таким сверхлегким воздушным судам можно отнести мотодельтаплан, дельталет, мотопараплан, паралет, автожир и др.

С учетом исключительно малой пассажировместимости и грузоподъемности таких воздушных судов, их неприменимостью для выполнения регулярных пассажирских перевозок существующие нормы устанавливают избыточные требования для ведения таких видов предпринимательской деятельности с использованием сверхлегких воздушных судов, как перевозка любых видов грузов и почты (для автомобильного и железнодорожного транспорта, судов внутренних водных путей действие законодательства в области транспортной безопасности распространяется в части перевозки грузов только на грузы повышенной опасности), выполнение обзорных полетов, а также широкого спектра авиационных работ. Кроме того, выполнение работ с использованием транспортных средств различных видов транспорта на возмездной основе (по аналогии с авиационными работами) для других видов транспорта в сферу действия указанного федерального закона не включено.

Проектируемая норма статьи 2 законопроекта направлена на исключение сверхлегких воздушных судов, свободных аэростатов и планеров, задействованных в коммерческих воздушных перевозках и авиационных работах, из сферы действия законодательства в области транспортной безопасности.

Это позволит снизить финансовую нагрузку на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, что положительным образом скажется на стоимости воздушных перевозок и авиационных работ без создания риска снижения уровня транспортной безопасности.

Проект федерального закона соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

#### **4. Оценка регулирующего воздействия предлагаемых решений**

Законопроект размещался для проведения публичного обсуждения на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» [www.regulation.gov.ru](http://www.regulation.gov.ru) в период с 10.08.2018 по 30.08.2018. Предложения, поступившие в результате публичного обсуждения, рассмотрены. Учено 11 предложений из 17 поступивших. На законопроект получено заключение Минэкономразвития России (письмо от 25.10.2018 № 31004-СШ/Д26и) об оценке регулирующего воздействия, согласно которому сделан вывод о достаточном обосновании решения проблемы предложенным способом регулирования.

При этом выявленные Минэкономразвития России положения законопроекта, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, из законопроекта в текущей редакции исключены.

**5. Прогнозы социально-экономических, финансовых и иных последствий реализации предлагаемых решений, в том числе для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, а также сведения о государственной программе Российской Федерации для реализации которой принимаются решения либо к сфере реализации которой они относятся, или сведения об отсутствии влияния предлагаемых решений на достижение целей государственных программ Российской Федерации**

Положения законопроекта призваны стимулировать предпринимательскую деятельность с использованием легких и сверхлегких

воздушных судов, что приведет к благоприятным социально-экономическим и финансовым последствиям.

В настоящее время уровень развития легкой и сверхлегкой авиации в Российской Федерации не соответствует уровню социально-экономического развития страны. Наблюдается кратное отставание от развитых стран по показателям числа воздушных судов и пилотов, доле доходов легкой и сверхлегкой авиации в структуре ВВП. Отдельные сферы коммерческого применения легких и сверхлегких воздушных судов фактически не развиты, по остальным наблюдается кратное отставание от развитых стран.

По результатам сравнительного анализа, экспертных оценок и результатов опросов Комиссией при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (протокол от 19.12.2018 № 7) сделаны следующие выводы:

по показателю количества воздушных судов легкой авиации на один триллион рублей валового внутреннего продукта Российская Федерация отстает от США в 4,5 раза, от Бразилии в 5,6 раза, от Канады в 10 раз;

по относительному показателю «один миллион рублей выручки на триллион рублей валового внутреннего продукта» по развитию деловой авиации Россия отстает от стран Европейского Союза (далее – ЕС) в 6 раз, от США - более чем в 25 раз;

объем рынка сельхозавиации в России в денежном выражении составляет около 1,7 млрд. рублей при обработке 4% от общего количества сельскохозяйственных земель, что в 5 раз меньше, чем в США, где объем рынка – 8,6 млрд. рублей при обработке доли сельхозземель в 17 %;

по показателю полетов санитарной авиации на жителя региона Россия уступает ЕС в 4-5 раз, США – в 3 раза. по оценкам Минздрава России, при общей потребности в санитарной авиации 32 тысячи вылетов в год удовлетворяется лишь ее третья часть;

объем рынка авиапатрулирования в России – 0,5 млрд. рублей в год, в США – 62 млрд. рублей;

объем рынка аэрофотосъемки в России – около 0,4 млрд. рублей в год, в США – примерно 49 млрд. рублей в год;

размер рынка туристических и развлекательных полетов в России – 1,5 млрд. рублей в год, в США – 16 млрд. рублей в год.

Принятие законопроекта направлено на сокращение отставания вышеуказанных показателей развития легкой и сверхлегкой авиации

Российской Федерации от развитых стран.

Принятие законопроекта окажет положительное воздействие на достижение цели 2 Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 №1596, по повышению доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 4,2 тыс. пасс.-км на 1 жителя.

## **6. Оценка эффективности предлагаемых решений**

Принятие законопроекта не предполагает увеличения численности, не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета и изменения порядка финансирования федеральных органов исполнительной власти.

Принятие законопроекта послужит препятствием для совершения противоправных действий, даст возможность развитию легкой и сверхлегкой авиации, позволит собственникам легких и сверхлегких воздушных судов легально заниматься предпринимательской деятельностью, что позволит снизить нагрузку на бюджет при выделении субсидий авиакомпаниям для выполнения полетов на линиях с низкими и не регулярными потоками пассажиров, не требующих обеспечения регулярных воздушных сообщений.

Законопроект прошел обсуждение на заседании Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС 15.10.2019 и в целом одобрен.

Законопроект поддержан АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации» (письмом от 25.12.2019 № 01-03/5403).

## **7. Оценка влияния предлагаемых решений на деятельность органов государственной власти субъектов Российской Федерации и (или) органов местного самоуправления**

Принятие проекта федерального закона:

не влечет за собой изменения объема полномочий и компетенции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

не влечет за собой выделения дополнительных ассигнований из соответствующих бюджетов;

не влечет за собой сокращения доходной части соответствующих бюджетов.

## **8. Описание и оценка замечаний и предложений по проекту акта**

В результате общественного обсуждения на законопроект получены значимые предложения от общественных организаций и юридических лиц, представляющих интересы авиации общего назначения, и частных пилотов, владельцев легких, сверхлегких воздушных судов и аэростатов.

В результате согласования законопроекта с федеральными органами исполнительной власти также получены значимые замечания и предложения.

Кроме того, значимые замечания даны членами Комиссий при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

При доработке законопроекта исключены положения, предусматривающие введение спортивной авиации в качестве нового вида авиации с передачей полномочий по государственному регулированию ее деятельности в Минспорта России, а также исключены положения, предусматривающие передачу функции по учету сверхлегких спортивных воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 115 кг и беспилотных спортивных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг в спортивные федерации по видам спорта. Кроме того, термин «особые условия выполнения полетов», предполагавшийся к использованию в целях определения видов авиационных работ, подлежащих обязательной сертификации, исключен.

Полученные замечания и предложения учтены при доработке законопроекта.

**9. Информация о наличии или отсутствии в проекте акта обязательных требований, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при рассмотрении дел об административных правонарушениях, или обязательных требований, соответствие которым проверяется при выдаче разрешений, лицензий, аттестатов аккредитации, иных документов, имеющих разрешительный характер, о соответствующем виде государственного контроля (надзора), виде**



**разрешительной деятельности и предполагаемой ответственности за нарушение обязательных требований или последствиях их несоблюдения.**

Законопроект содержит обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), при рассмотрении дел об административных правонарушениях, а также обязательные требования, соответствие которым проверяется при выдаче документов, имеющих разрешительный характер.

Вышеуказанные положения содержатся в пунктах 1, 2, 3, 6, 7, 13 и 14 статьи 1 законопроекта. Вместе с тем, большинство указанных положений направлены на смягчение регуляторной политики.

Пунктом 1 статьи 1 законопроекта упорядочивается содержание подпункта 3 пункта 1 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации. При этом вводится обязательство по сертификации радиотехнических средств и системы наблюдения, радионавигации и посадки, авиационной электросвязи, используемых для аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов, что предполагает дополнительно по отношению к уже установленным обязательствам сертификацию вышеуказанного оборудования при его использовании для предоставления аэронавигационной и метеорологической информации.

Пунктом 2 статьи 1 законопроекта обязательные требования, соответствие которым проверяется при выдаче документов, имеющих разрешительный характер, наоборот исключаются из воздушного законодательства по следующим видам деятельности:

коммерческие воздушные перевозки с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов в соответствии с федеральными авиационными правилами;

авиационные работы с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов, за исключением авиационных работ, выполняемых с применением внешнего устройства, изменяющего летно-технические характеристики воздушного судна, установленные федеральными авиационными правилами;

техническое обслуживание сверхлегких гражданских воздушных судов, легких гражданских воздушных судов;

осуществление функций оператора аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее двадцати человек,

подготовка специалистов согласно перечню специалистов

авиационного персонала гражданской авиации и кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала для эксплуатации сверхлегких и легких гражданских воздушных судов, свободных аэростатов, планеров.

Пунктом 3 статьи 1 законопроекта для вышеуказанных видов деятельности вместо разрешительного порядка вводится уведомительный.

Пунктами 6 и 7 статьи 1 законопроекта вводится обязательство для владельцев сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее проходить процедуру учета таких воздушных судов и наносить на них опознавательные знаки по установленным требованиям. Данные меры направлены на повышение безопасности полетов и содействие расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

Пункты 13 и 14 статьи 1 законопроекта предусматривают установление требований к пилотам, прошедшим подготовку в индивидуальном порядке, а также перечня авиационных работ, к выполнению которых такие пилоты допущены. Данные меры направлены на смягчение регуляторной политики, так как обеспечивают допуск к выполнению авиационных работ пилотов, ранее не имевших такой возможности.

Борис Тарусов В.А.

Р. Романенко

Шаймуратов М.  
Сураев М.В.

## ФИНАНСОВО - ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные  
законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования  
деятельности авиации общего назначения)»

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в отдельные  
законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования  
деятельности авиации общего назначения)» не потребует дополнительных  
расходов, покрываемых за счет средств федерального бюджета.

Васильев В.А.

Р. Романенко

Ильин В.А.

Ильин В.А.

Сураев М.В.

## ПЕРЕЧЕНЬ

**федеральных конституционных законов, федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования деятельности авиации общего назначения)»**

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования деятельности авиации общего назначения)» не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия других федеральных конституционных законов, федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

*Бау (Бауя В.А.)*

*Р. Романченко*

*Шайхутдинов Р.Р.*

*Сураев М.В.*