

## ОБОСНОВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

в проект ФЗ «О внесении изменений в отдельные федеральные законы Российской Федерации (в части регулирования деятельности АОН)»

Предлагаемый Минтрансом России текст	Обоснование изменений	Предлагаемый текст
<p>Позиция в законопроекте отсутствует.</p>	<p>Преамбула действующего Воздушного кодекса РФ фактически исключает АОН из сферы государственного регулирования использования воздушного пространства Российской Федерации.</p>	<p>1. Второй абзац преамбулы после слов «авиационных работах» дополнить словами «авиационных услугах, полетах авиации общего назначения.»;</p>
<p>1. В подпункте 2 пункта 1 статьи 8 после слов «сверхлегких пилотируемых» исключить слово «гражданских»;</p>	<p>Подробное обоснование изменения массы конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов, включая средства спасания прилагается.</p>	<p>2. В подпункте 2 пункта 1 статьи 8 после слов «сверхлегких пилотируемых» исключить слово «гражданских», слова «115 килограммов и менее» заменить словами «350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасания.»;</p>
<p>2. Пункт 3 статьи 8 изложить в следующей редакции: «3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели могут осуществлять указанные ниже виды деятельности, только при наличии выданного органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей требованиям федеральных авиационных правил: 1) разработка и изготовление гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных</p>	<p>Понятие сверхлегких гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее включает в себя спортивные сверхлегкие воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее). Нет смысла повторять практически одно и то же два раза Подробное обоснование изменения массы конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов, включая средства спасания прилагается.</p>	<p>4. Пункт 3 статьи 8 изложить в следующей редакции: «3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели могут осуществлять указанные ниже виды деятельности, только при наличии выданного органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей требованиям федеральных авиационных правил: 2) разработка и изготовление гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных</p>

<p>винтов, а также бортового авиационного оборудования (за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, спортивных сверхлегких воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее), беспилотных авиационных систем и их элементов (за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее);</p> <p>4) коммерческие воздушные перевозки (за исключением коммерческих воздушных перевозок с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов), а также авиационные работы с использованием полетов воздушных судов, требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна;</p> <p>7) подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса и специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской</p>	<p>4) Если мы выводим из-под этой статьи коммерческие перевозки на легких ВС и СВС, то уж сам бог велел вывести из под нее авиационные работы.</p> <p>7) Для исключения двоякого толкования следовало бы уточнить что данная подготовка предполагает ведение трудовой деятельности.</p>	<p>винтов, а также бортового авиационного оборудования (за исключением сверхлегких воздушных судов с массой конструкции 350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасания), беспилотных авиационных систем и их элементов (за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее);</p> <p>4) коммерческие воздушные перевозки (за исключением коммерческих воздушных перевозок с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов), а также авиационные работы (за исключением авиационных работ с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов);</p> <p>7) подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса и специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации для</p>
---	---	---

<p>авиации осуществляемая по образовательным программам образовательными организациями и организация, осуществляющими обучение;</p> <p>8) некоммерческие полеты с применением гражданских воздушных судов (за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов, легких гражданских воздушных судов, спортивных воздушных судов).</p>	<p>8) некоммерческие полеты это полеты АОН, а легкие и сверхлегкие ВС включают в себя и спортивные.</p>	<p>выполнения трудовой деятельности осуществляемая по образовательным программам образовательными организациями и организация, осуществляющими обучение;</p> <p>8) полеты гражданских воздушных судов авиации общего назначения (за исключением легких и сверхлегких гражданских воздушных судов).</p>
<p>4.Дополнить статью 8 пунктами 3.1. и 3.2. следующего содержания: 1. «3.1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны направить в установленном законодательством Российской Федерации порядке в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор, уведомление о начале осуществления следующих видов деятельности: 1) разработка и изготовление сверхлегких гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной</p>	<p>Ространснадзор не является ФОИВ, осуществляющий надзор в области разработки и изготовления ВС. Эта деятельность не относится к деятельности транспорта. Поэтому его уведомление о начале деятельности по разработке и изготовлению сверхлегких гражданских воздушных судов не требуется. Ряд других подпунктов также целесообразно уточнить и подсократить.</p>	<p>5.Дополнить статью 8 пунктами 3.1. и 3.2. следующего содержания: «3.1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны направить в установленном законодательством Российской Федерации порядке в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор, уведомление о начале осуществления следующих видов деятельности: 1) коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы с применением сверхлегких и легких гражданских воздушных судов; 3) техническое обслуживание сверхлегких и легких гражданских воздушных судов; 4) осуществление функций оператора</p>

<p>массой 30 килограммов и менее;</p> <p>2) коммерческие воздушные перевозки с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов, а также авиационные работы с использованием полетов воздушных судов, не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна;</p> <p>3) техническое обслуживание сверхлегких гражданских воздушных судов, легких гражданских воздушных судов;</p> <p>4) осуществление функций оператора аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее двадцати человек,</p> <p>5) подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, для легкого гражданского воздушного судна, сверхлегкого гражданского воздушного судна, свободного аэростата, планера, а так же специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации для легкого гражданского воздушного судна, сверхлегкого гражданского воздушного</p>		<p>аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее двадцати человек,</p> <p>5) подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала авиации общего назначения, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, для легкого и сверхлегкого гражданского воздушного судна, аэростата, планера, а так же специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации для легкого и сверхлегкого гражданского воздушного судна, свободного аэростата, планера, не связанная с реализацией трудовых отношений и реализацией профессиональных образовательных программ в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере образования.</p> <p>Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим виды деятельности, предусмотренные подпунктами 1-5 настоящего пункта устанавливает федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.»;</p>
---	--	---

<p>судна, свободного аэростата, планера, не связанная с реализацией в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере образования основных профессиональных образовательных программ.</p> <p>Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим виды деятельности, предусмотренные подпунктами 1-5 настоящего пункта устанавливает федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.»;</p>		
<p>5. пункт 3 статьи 21 изложить в следующей редакции: "3. Некоммерческий полет, выполняемый гражданской авиацией, относится к авиации общего назначения."</p>	<p>Предлагаемое определение АОН хуже, чем действующее. Любой полет за деньги можно назвать коммерческим. Таким образом, учебные полеты, ознакомительные, развлекательные и т.п. попадают в разряд коммерческих, а действующее определение к коммерческим полетам относит только коммерческие воздушные перевозки и авиаработы.</p> <p>Определение не решает задачи вывода из-под удара нескольких сотен ЕЭВС АОН, которые уже около 20 лет выполняют АХР и патрулирование.</p>	<p>7. пункт 3 статьи 21 изложить в следующей редакции:  3 "Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок, относится к авиации общего назначения".</p>
<p>7. Статью 32 дополнить пунктом 7</p>	<p>Определение спортивного ВС нужно для того,</p>	<p>9.Статью 32 дополнить пунктом 7</p>

<p>следующего содержания:  «7. Спортивное воздушное судно – пилотируемое или беспилотное воздушное судно, применяемое только для подготовки и выполнения спортивных полетов, осуществляемых в соответствии с требованиями настоящего Кодекса. Спортивное беспилотное воздушное судно, может выполнять спортивные полеты при соблюдении одного из следующих обязательных условий:  с использованием двигателя внутреннего сгорания, предназначенного для работы не более 1200 секунд;  с использованием двигателя, использующего энергию эластичного элемента;  без двигателя;  с управлением при помощи механической связи с внешним пилотом.  Разработка и изготовление спортивных сверхлегких воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотных спортивных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные спортивные воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее осуществляется в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере</p>	<p>чтобы вывести его из под регулирования транспорта. Дельтаплан или параплан или самолет Як-52 не являются транспортным средством.  Зачем эти ограничения для спортивных беспилотников? А завтра будет 2000 с? Зачем Минспорту устанавливать порядок разработки и изготовления спортивных ВС до 115 кг, которые сегодня не регулируются? Сегодня они разрабатываются и изготавливаются без какого - либо государственного регулирования. Такого регулирования нет ни в одной стране. Предлагается ввести понятие спортивный летательный аппарат, чтобы отделить его от гражданского воздушного судна, которое рассматривается как транспортное средство. По этому пути пошли все европейские страны.</p>	<p>следующего содержания:  «7. Спортивный летательный аппарат – пилотируемый или беспилотный летательный аппарат, применяемое только для подготовки и выполнения спортивных полетов.  Спортивный летательный аппарат не является транспортным средством. Разработка и изготовление спортивных летательных аппаратов, осуществляется в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта.»;</p>
---	---	---

<p>физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта.».</p>		
<p>В проекте подпункт 1 пункта 1 статьи 33 без изменений.</p>	<p>Подробное обоснование изменения массы конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов, включая средства спасания прилагается.</p>	<p>10.В подпункте 1 пункта 1 статьи 33 слова «115 килограммов и менее» заменить словами «350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасания.»;</p>
<p>8.Пункт 3.2 статьи 33 изложить в следующей редакции: «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, за исключением беспилотных спортивных воздушных судов, подлежат учету уполномоченным органом в области гражданской авиации, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Требования к учетным опознавательным знакам, наносимым на беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов устанавливаются федеральными авиационными правилами.</p>	<p>Данная норма не обосновано усложняет требования к сверхлегким пилотируемым спортивным воздушным судам с массой конструкции 115 килограммов и беспилотным ВС, учет которых сегодня не требуется. Учет ВС этой категории не ведется ни в одной стране. Более того в России уже более 20 лет выполняют полеты не менее 2000 парапланов и около 200 дельтапланов, которые никогда не учитывались. Введение такого учета это дело саморегулируемых спортивных федераций. Что касается учета спортивных ЛА, которые имеют массу конструкции свыше 350 кг, то их учет может проводиться спортивными федерациями, а правила могут быть утверждены Минспортом России. Если спортивный ЛА не является транспортным средством, то согласование порядка его учета с Минтрансом не требуется.</p>	<p>11.Пункт 3.2 статьи 33 изложить в следующей редакции: «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, за исключением беспилотных спортивных летательных аппаратов, подлежат учету уполномоченным органом в области гражданской авиации, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Требования к учетным опознавательным знакам, наносимым на беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов устанавливаются федеральными</p>

<p>Сверхлегкие пилотируемые спортивные воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотные спортивные воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов подлежат учету в общероссийской спортивной федерации, аккредитованной в соответствии с законодательством Российской Федерации по одному или нескольким видам спорта, связанным с использованием воздушных судов.</p> <p>Порядок учета спортивных воздушных судов и требования к учетным опознавательным знакам, наносимым на пилотируемые и беспилотные спортивные воздушные суда устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.»;</p>		<p>авиационными правилами.</p> <p>Спортивные летательные аппараты подлежат учету в общероссийской спортивной федерации, аккредитованной в соответствии с законодательством Российской Федерации по одному или нескольким видам спорта, связанным с использованием спортивных летательных аппаратов.</p> <p>Порядок учета спортивных летательных аппаратов и требования к учетным опознавательным знакам, наносимым на пилотируемые и беспилотные спортивные летательные аппараты устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта.»;</p>
--	--	---



<p>11.Пункт 1 статьи 36 после слов «коммерческих воздушных перевозок» дополнить словом «пассажиров.»;</p>	<p>Подробное обоснование изменения массы конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов, включая средства спасания прилагается.</p>	<p>14.В пункте 1 статьи 36 слова «115 килограммов и менее» заменить словами «350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасания», после слов «коммерческих воздушных перевозок» дополнить словом «пассажиров.»;</p>
<p>12.Дополнить статью 36 пунктом 1.1. следующего содержания: «1.1. Порядок допуска к эксплуатации спортивного воздушного судна, предназначенного для выполнения спортивных полетов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.».</p>	<p>Если мы выводим спортивные ЛА из средств транспорта, тогда зачем согласование с Минтрансом? Получается для спортивного ЛА порядок допуска определяется двумя ведомствами, тогда как для коммерческого ВС только одним. По отношению к спортивным ЛА это усложнение.</p>	<p>15.Дополнить статью 36 пунктом 1.1. следующего содержания: «1.1. Порядок допуска к эксплуатации спортивного летательного аппарата, предназначенного для выполнения спортивных полетов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта.»;</p>
<p>Пункт 1 статьи 53 в проекте без изменений.</p>	<p>Подробное обоснование изменения массы конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов, включая</p>	<p>17.В пункте 1 статьи 53 слова «115 килограммов и менее» заменить словами «350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасания.»;</p>

<p>13. Пункты 2 – 6 статьи 54 изложить в следующей редакции:  «2. Подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалиста авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, а также специалистов авиационного персонала гражданской авиации, осуществляется образовательными организациями, организациями, осуществляющими обучение в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере образования по следующим образовательным программам:  основным профессиональным образовательным программам;  основным программам профессионального обучения;  дополнительным профессиональным программам;  дополнительным предпрофессиональным программам.</p> <p>4. Подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, для сверхлегких и легких гражданских воздушных судов,</p>	<p>средства спасания прилагается.</p> <p>Для исключения двоякого толкования следует уточнить, что речь идет о подготовке для выполнения трудовой деятельности.</p> <p><b>Фраза, не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна, в этой конструкции лишена смысла. Ее можно исключить.</b></p>	<p>18. Пункты 2 – 6 статьи 54 изложить в следующей редакции:  «2. Подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалиста авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, а также специалистов авиационного персонала гражданской авиации для выполнения трудовой деятельности, осуществляется образовательными организациями, организациями, осуществляющими обучение в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере образования по следующим образовательным программам:  основным профессиональным образовательным программам;  основным программам профессионального обучения;  дополнительным профессиональным программам;  дополнительным предпрофессиональным программам.</p> <p>4. Подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, для сверхлегких и легких гражданских воздушных судов,</p>
---	--	--

<p>свободных аэростатов, планеров может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью «пилот-инструктор» соответствующего вида воздушного судна.</p> <p>Пилот, прошедший подготовку в указанном порядке, может быть командиром легкого гражданского воздушного судна, сверхлегкого воздушного судна:</p> <p>при выполнении <b>коммерческих воздушных перевозок грузов и почты</b> или авиационных работ, <b>не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна</b>, только после прохождения подготовки по дополнительной профессиональной программе обучения в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи;</p> <p>при выполнении коммерческих воздушных перевозок <b>пассажиров</b> только после прохождения подготовки по основной профессиональной образовательной программе или основной программе профессионального обучения в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.</p>	<p>И необходимо добавить подпункт по подготовке пилотов спортивных летательных аппаратов.</p>	<p>свободных аэростатов, планеров может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью «пилот-инструктор» соответствующего вида воздушного судна.</p> <p>Пилот, прошедший подготовку в указанном порядке, может быть командиром легкого гражданского воздушного судна, сверхлегкого воздушного судна:</p> <p>при выполнении <b>коммерческих воздушных перевозок грузов и почты</b> или авиационных работ только после прохождения подготовки по дополнительной профессиональной программе обучения в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи;</p> <p>при выполнении коммерческих воздушных перевозок <b>пассажиров</b> только после прохождения подготовки по основной профессиональной образовательной программе или основной программе профессионального обучения в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.</p> <p>6. Порядок подготовки пилотов спортивных летательных аппаратов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по</p>
---	---	---

		выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта.
14. Пункт 4 статьи 61 признать утратившим силу;	Не понятно зачем этот пункт убирать? Для АОН начнут требовать свидетельство эксплуатанта.	Оставить пункт без изменений.
16. Дополнить главу X статьями 73.1 и 73.2 следующего содержания: «Статья 73.1 Спортивный полет воздушного судна Спортивный полет – полет с использованием гражданского или спортивного воздушного судна, выполняемый при проведении спортивных соревнований и подготовке к ним по видам спорта, связанным с использованием воздушных судов. Подготовка, организация и выполнение спортивного полета осуществляется в порядке, утвержденном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере	Спортивный полет может выполняться как с использованием любого (гражданского, экспериментального или военного ВС, например для установления рекордов), а также спортивных ЛА. Причем любой полет в целях личного досуга может рассматриваться как спортивный.	21. Дополнить главу X статьями 73.1 и 73.2 следующего содержания: «Статья 73.1 Спортивный полет Спортивный полет – полет с использованием воздушного судна или спортивного летательного аппарата, выполняемый при проведении спортивных соревнований и подготовке к ним, а также в целях личного досуга. Подготовка, организация и выполнение спортивных полетов осуществляется в порядке, утвержденном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта по

<p>физической культуры и спорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в области гражданской авиации. Статья 73.2 Некоммерческий полет гражданского воздушного судна Некоммерческий полет гражданского воздушного судна - полет, не относящийся к коммерческой воздушной перевозке или авиационной работе.»;</p>	<p>Определение некоммерческого полета не совсем корректно. Любой полет за плату может рассматриваться как коммерческий. В данном случае лучше дать определение полета АОН.</p>	<p>согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в области гражданской авиации.  Статья 73.2 Полет авиации общего назначения - полет гражданского воздушного судна - полет, не относящийся к коммерческой воздушной перевозке.»;</p>
<p>19.Статью 114 изложить в следующей редакции: «Статья 114. Авиационные работы Авиационная работа – деятельность юридического лица, индивидуального предпринимателя, выполняемая с использованием полетов гражданских воздушных судов на основе возмездного договора и несвязанная с коммерческой воздушной перевозкой пассажиров, багажа, грузов и почты. 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, за исключением авиационных</p>	<p>Фраза: «Виды авиационных работ и правила их выполнения, за исключением авиационных работ с использованием полетов воздушных судов, не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна, устанавливаются федеральными авиационными правилами.»; не имеет смысла, так как виды требующие подготовки и не требующие должны быть установлены ФАП. Поэтому здесь уместно написать проще.</p>	<p>24. Статью 114 изложить в следующей редакции: «Статья 114. Авиационные работы Авиационная работа – деятельность юридического лица, индивидуального предпринимателя, выполняемая с использованием полетов гражданских воздушных судов на основе возмездного договора и несвязанная с коммерческой воздушной перевозкой пассажиров, багажа, грузов и почты. 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. Перечень авиационных работ и требования к подготовке персонала для их выполнения</p>

<p>работ с использованием полетов воздушных судов, не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна,</p>		<p>устанавливается федеральными авиационными правилами.»;</p>
<p><b>Статья 4</b></p> <p>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 РФ, 29.12.2008, № 52 (ч. 1), ст. 6249) изменения, дополнив часть 2 статьи 8 пунктами 42-46 следующего содержания:</p> <p>42. разработка и изготовление сверхлегких гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее;</p> <p>43. коммерческие воздушные перевозки с применением сверхлегких гражданских воздушных судов и легких гражданских воздушных судов, а также авиационные работы с использованием полетов воздушных судов, не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна;</p>	<p>Требуется для СВС уточнение массы конструкции. Выше предложено 350 кг. Подробное обоснование прилагается. Фраза: «с использованием полетов воздушных судов, не требующих специальной подготовки воздушного судна и (или) экипажа, предусмотренной руководством по летной эксплуатации типа воздушного судна»; не имеет смысла, так как требования к подготовке персонала для АР устанавливаются ФАП. Притягивать тяжелые ВС к уведомительному порядку также не обосновано. Они должны получать свидетельство эксплуатанта. В пункте 46 по подготовке желательно уточнить, что она не является подготовкой, связанной с дальнейшей реализацией трудовых отношений.</p>	<p><b>Статья 4</b></p> <p>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 РФ, 29.12.2008, № 52 (ч. 1), ст. 6249) изменения, дополнив часть 2 статьи 8 пунктами 42-46 следующего содержания:</p> <p>42. разработка и изготовление сверхлегких гражданских воздушных судов с массой конструкции 350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасения, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее;</p> <p>43. коммерческие воздушные перевозки, а также авиационные работы с применением сверхлегких и легких гражданских воздушных судов;</p> <p>44. техническое обслуживание сверхлегких гражданских воздушных судов, легких гражданских воздушных судов;</p>

<p>44. техническое обслуживание сверхлегких гражданских воздушных судов, легких гражданских воздушных судов;</p> <p>45. осуществление функций оператора аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее двадцати человек,</p> <p>46. подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации для легкого гражданского воздушного судна, сверхлегкого гражданского воздушного судна, свободного аэростата, планера и лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, для легкого гражданского воздушного судна, сверхлегкого гражданского воздушного судна, свободного аэростата, планера, не связанная с реализацией в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере образования образовательных программ.</p>		<p>45. осуществление функций оператора аэродрома гражданской авиации, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее двадцати человек,</p> <p>46. подготовка лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала авиации общего назначения, указанных в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса, для легкого и сверхлегкого гражданского воздушного судна, аэростата, планера, а так же специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации для легкого и сверхлегкого гражданского воздушного судна, свободного аэростата, планера, не связанная с реализацией трудовых отношений и реализацией профессиональных образовательных программ в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере образования.</p>
--	--	--