

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта)

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, 3291; 2007, № 1 ст. 29; № 27, ст. 3213; № 46, ст. 5554; № 49, ст. 6075; № 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, № 29, ст. 3418; № 30, ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17; № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901; № 15, ст. 2019, 2023, 2024; № 30, ст. 4590; № 48, ст. 6733; № 50, ст. 7351; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4318; № 53, ст. 7585; 2013, № 23, ст. 2882; № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830, 1836; № 30, ст. 4254; № 42, ст. 5615; 2015, № 27, ст. 3957; № 29, ст. 4342; ст. 4356; ст. 4379; ст. 4380; 2016, № 1, ст. 82; № 18, ст. 2487; № 22, ст. 3095; № 27, ст. 4160, 4224; № 28, ст. 4558) следующие изменения:

1) статью 8 изложить в следующей редакции:

«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 пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;

2) пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции более 115 кг, беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 0,25 килограмм (за исключением не предназначенных для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ с максимальной взлетной массой 25 кг и менее), авиационные двигатели, воздушные винты, оборудование управления и контроля беспилотной авиационной системы с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 25 кг, их составные части, а также комплектующие изделия - компоненты, предназначенные для установки на

гражданские воздушные суда с массой конструкции более 115 кг, авиационные двигатели, воздушные винты, оборудование управления и контроля беспилотной авиационной системы с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 25 кг, за исключением.

~~—сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 115 килограммов и менее; беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, не предназначенных для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ;~~

2.1) изменения типовых конструкций ~~гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы, комплектующих изделий объектов, указанных в подпункте 2 настоящего пункта,~~ а также изменения типовых конструкций пилотируемых гражданских воздушных судов, удостоверенных аттестатом о годности к эксплуатации либо иным актом об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, в том числе с целью восстановления летной годности объектов, указанных в

~~подпункте 2 настоящего пункта гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы (ремонт);~~

3) ~~типовая конструкция 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 светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также типовая конструкция оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения;~~

4) ~~авиационные материалы - материалы для изготовления деталей объектов, указанных в подпункте 2 настоящего пункта гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы,~~

установленных федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации;

5) средства измерения состояния поверхности аэродромных покрытий~~средства измерения коэффициента сцепления аэродромных покрытий~~;

б) юридические лица, осуществляющие разработку и изготовление объектов, указанных в подпунктах 2 и 2.1 настоящего пункта гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, комплектующих изделий, оказывающих существенное влияние на летную годность гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, разработку изменений типовой конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы.~~объектов, указанных в подпунктах 2 и 2.1 настоящего пункта гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, комплектующих изделий, оказывающих существенное влияние на летную годность гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, разработку изменений типовой конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы.~~

~~Процедуры оценки изменений типовой конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, комплектующих изделий на летную годность гражданских воздушных~~

~~судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы определяются федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации;~~

7) юридические лица, осуществляющие изготовление авиационных материалов;

8) юридические лица, осуществляющие изготовление ~~метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также~~ оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения.

1.1. Уполномоченный орган устанавливает классификацию объектов, подлежащих и порядок обязательной сертификации в федеральных авиационных правилах.

Процедуры оценки изменений типовой конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы, комплектующих изделий на летную годность гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований

управления и контроля беспилотной авиационной системы определяются федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации.

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 коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие определенные уполномоченным органом авиационные работы, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, осуществляющие заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, а также операторы аэродромов и вертодромов гражданской авиации осуществляют свою деятельность при наличии документа, выданного уполномоченным органом, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных

предпринимателей, операторов требованиям федеральных авиационных правил (далее - документ, подтверждающий соответствие). Форма и порядок выдачи данного документа устанавливаются уполномоченным органом.

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 с пунктом 4 статьи 8 настоящего Кодекса в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

4. 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, ~~выдает сертификат летной годности в соответствии с пунктом 2 статьи 36 настоящего Кодекса,~~ 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.

5. Специалисты авиационного персонала гражданской авиации подлежат обязательной аттестации по основаниям, в соответствии со

сроками и процедурами квалификационных проверок, установленных соответствующими федеральными авиационными правилами.

Обязательная аттестация руководителей авиационных предприятий, заместителей руководителей авиационных предприятий, обеспечивающих руководство специалистами авиационного персонала и отвечающими за обеспечение безопасности полетов воздушных судов, организацию летной работы и использования воздушного пространства, авиационную безопасность, эксплуатацию авиационной техники, за исключением средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи; организацию, выполнение, обеспечение и обслуживание воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнение авиационных работ, а также руководителей оперативных органов единой системы организации воздушного движения; руководителей, заместителей руководителей операторов аэродромов осуществляется уполномоченным органом.

Обязательная аттестация руководителей авиационных предприятий, заместителей руководителей авиационных предприятий, руководителей оперативных органов единой системы организации воздушного движения проводится один раз в пять лет в целях подтверждения соответствия работника занимаемой им должности руководителя авиационного

предприятия, заместителя руководителя авиационного предприятия, руководителя оперативного органа единой системы организации воздушного движения. Положение о порядке проведения обязательной аттестации руководителей авиационных предприятий, заместителей руководителей авиационных предприятий, руководителей оперативных органов единой системы организации воздушного движения утверждается уполномоченным органом.

В случае несоответствия руководителя авиационного предприятия, заместителя руководителя авиационного предприятия, руководителя оперативного органа единой системы организации воздушного движения занимаемой должности вследствие недостаточной квалификации, подтвержденной результатами обязательной аттестации, трудовой договор с ним может быть расторгнут работодателем в порядке, установленном трудовым законодательством.

Аттестация специалистов авиационного персонала гражданской авиации, а также заместителей руководителей авиационных предприятий, обеспечивающих руководство специалистами авиационного персонала и ответственных за обеспечение авиационной безопасности, отнесенных в соответствии с законодательством о транспортной безопасности к силам

обеспечения транспортной безопасности, осуществляется в соответствии с законодательством о транспортной безопасности.»;

2) статью 10 изложить в следующей редакции:

«Статья 10. Приостановление действия сертификатов, свидетельств и документов, подтверждающих соответствие, их ограничение и аннулирование

1. Действие сертификатов, свидетельств 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, установленном — установленными федеральными авиационными правилами.

2. Сертификаты, свидетельства и документы, подтверждающие соответствие, могут быть аннулированы органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, в порядке и по основаниям, установленном — установленными федеральными авиационными правилами.»;

~~3) в пункте 1 статьи 11 слова «строительство высотных сооружений» исключить;~~

4) статью 12 изложить в следующей редакции:

«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.»;

54) 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»;

65) в пункте 2 статьи 14 слова «в области использования воздушного пространства» исключить;

76) статью 15 изложить в следующей редакции:

«Статья 15. Структура воздушного пространства

Элементы структуры воздушного пространства и порядок их установления определяются федеральными правилами использования воздушного пространства.»;

87) в пункте 1 статьи 18 слова «в области использования воздушного пространства» исключить;

98) статью 24 изложить в следующей редакции:

«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;

организация и проведение государственного надзора в области гражданской авиации;

организация и проведение контроля в области гражданской авиации;

установление ответственности за нарушения требований воздушного законодательства.»;

109) в статье 24¹:

а) наименование статьи 24¹ изложить в следующей редакции:

«Статья 24¹. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности в гражданской авиации, упрощение формальностей при международных воздушных перевозках»;

б) пункт 2 изложить в следующей редакции:

«2. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности в гражданской авиации, а также упрощение формальностей при международных воздушных перевозках осуществляется в соответствии с программой по безопасности полетов в гражданской авиации, программой по авиационной безопасности в гражданской авиации и 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 авиационной безопасности в гражданской авиации - документ, содержащий комплекс мер, определяющий государственную

политику в сфере организации и обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации.

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, выполняющихся в отношении воздушных судов, занятых в международных перевозках, а также их пассажиров, экипажей и груза при условии соблюдения соответствующего международного и национального законодательства.»;

в) пункт 3 изложить в следующей редакции:

«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 воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, 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.»;

г) дополнить пункт ~~омани~~ 4 ~~и 5~~ следующего содержания:

«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 риска~~х~~, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.»;

~~110~~) дополнить статьей 24² следующего содержания:

«Статья 24². Обеспечение подготовки к сезонной эксплуатации воздушных судов и объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации

Подготовка к сезонной (в осенне-зимний и весенне-летний периоды) эксплуатации воздушных судов и объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации с учетом метеорологических условий, географических, климатических и региональных особенностей осуществляется юридическими лицами, осуществляющими аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, обеспечение авиационной безопасности, эксплуатацию объектов инфраструктуры воздушного транспорта, юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие авиационные работы, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, образовательными организациями и организациями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских воздушных судов, а также операторами аэродромов и вертодромов гражданской авиации в порядке, устанавливаемом уполномоченным органом.»;

1211) в статье 32:

а) пункт первый дополнить предложением следующего содержания:
«Воздушные суда подразделяются на гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и экспериментальные воздушные суда.»;

б) в пункте 2 число «3100» заменить числом «3175»;

в) в пункте 3 число «495» заменить числом «650»;

1312) в статье 33:

а) подпункт 1 пункта 1 изложить в следующей редакции:

«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 от 0, 25 килограмм до 3025 килограмм ~~и менее;~~»;

б) пункт 1¹ изложить в следующей редакции:

«1¹. Пилотируемые гражданские воздушные суда и беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 3025 килограммов ~~и более~~, подлежащие государственной регистрации, регистрируются в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации. Данные о гражданских воздушных судах включаются в

Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.»;

в) пункт 1² признать утратившим силу;

г) пункт 3² ~~неле-изложить в следующей редакции:~~

~~следует~~—«3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 25 килограмм, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, ~~»~~ ~~дополнить словами~~ «а также сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, подлежат учету в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.»;

~~1413~~) в пункте 6 статьи 34 слова «органом в области гражданской авиации» заменить словами «уполномоченным органом»;

~~154~~) статью 35 изложить в следующей редакции:

«Статья 35. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации

1. Летная годность гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы - состояние гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, при котором оно соответствует утвержденной типовой конструкции или характеристикам применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия в области авиации, подтвержденным актом оценки гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации ~~установленным в акте оценки гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы на его соответствие к применимым требованиям к летной годности и к охране окружающей среды,~~ и способно обеспечивать его безопасную эксплуатацию.

2. Требования к летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и к охране окружающей среды) определяются нормами летной годности и обязательны для использования при формировании сертификационного базиса.

3. Нормы летной годности утверждаются уполномоченным органом.»;

1615) статью 36 изложить в следующей редакции:

«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 ~~30~~25 килограммов;

~~3) беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, предназначенные для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ.~~

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.

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.

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 ~~за исключением случаев, предусмотренных статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации.~~

3. Допуск к эксплуатации государственных воздушных судов осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. Порядок подтверждения соответствия конструкции 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, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы 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, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

1716) статью 37 изложить в следующей редакции:

«Статья 37. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы, изменений их типовой конструкции

1. Уполномоченный орган устанавливает процедуры обязательной сертификации объектов, указанных в подпунктах 2 и 2.1 пункта 1 статьи 8 настоящего Кодекса гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы, их изменений типовой конструкции (в том числе ремонтов), формы документов, удостоверяющих типовые конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы, их изменений типовой конструкции в федеральных

авиационных правилах, устанавливающих порядок обязательной сертификации.

Обязательная сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданское воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт, оборудование управления и контроля беспилотной авиационной системы соответствует требованиям сертификационного базиса и конструкция гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы признана в качестве типовой.

Обязательная сертификация изменений типовой конструкции гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы, 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,

оборудование управления и контроля беспилотной авиационной системы с внесенным изменением типовой конструкции соответствуют требованиям сертификационного базиса и конструкция гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы с внесенным изменением типовой конструкции признана в качестве типовой.

Одобрение главного изменения выдается юридическому лицу, осуществляющему разработку гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы.

Дополнительный сертификат типа выдается юридическому лицу, осуществляющему разработку изменения типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, если он не является юридическим лицом, осуществляющим разработку гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы.

Сертификационный базис - совокупность требований, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, оборудований управления и контроля беспилотной авиационной системы и охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации.

~~Сертификационный базис формируется на основании норм летной годности, применимых к конкретному типу гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, изменению их типовой конструкции.~~

Порядок формирования и утверждения сертификационного базиса определяется федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации.

Установление соответствия гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, изменений их типовой конструкции требованиям сертификационного базиса происходит с использованием методов определения соответствия, и осуществляется ~~утверждаемых~~ уполномоченным органом. ~~Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке~~

~~государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации,~~ Уполномоченный орган утверждает

рекомендуемые методы определения соответствия нормам летной годности.

2. Сертификат типа, одобрение главного изменения, дополнительный сертификат типа выдается уполномоченным органом.

3. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы, изменений их типовой конструкции, возлагается на разработчика гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы либо разработчика изменения их типовой конструкции. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы типовой конструкции возлагается на его 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 4 настоящей статьи, осуществляется уполномоченным органом.

Уполномоченный орган в случае выявления несоответствий гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы требованиям сертификационного базиса, а также в случае выявления небезопасного состояния, утверждает мероприятия по приведению в соответствие требованиям сертификационного базиса, устранения небезопасного состояния - директиву летной годности. Порядок такого выявления, формирования и утверждения директивы летной годности и ее форма утверждается федеральными авиационными правилами.

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.»;

187) в статье 37¹:

а) пункт 3 изложить в следующей редакции:

«3. В целях поддержания летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта и оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы при их эксплуатации осуществляется наземное и техническое обслуживание.»

б) пункт 4 изложить в следующей редакции:

«4. Поддержание летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта и оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы - комплекс мер по обеспечению соответствия гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования управления и контроля

беспилотной авиационной системы или их частей требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и поддержанию их в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении срока службы.»

в) пункт 7 после слова «Правила» дополнить словами «поддержания летной годности,»;

г) пункт 9 изложить в следующей редакции:

«Эксплуатанты обязаны предоставлять информацию о техническом состоянии гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и оборудования управления и контроля беспилотной авиационной системы 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.»;

1918) дополнить статьей 37² следующего содержания:

«Статья 37². Сертификация комплектующих изделий

1. Уполномоченный орган, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, устанавливает процедуры обязательной

сертификации комплектующих изделий, изменений типовой конструкции комплектующих изделий, формы документов, удостоверяющих типовые конструкции комплектующих изделий, изменений типовой конструкции комплектующего изделия в федеральных авиационных правилах, устанавливающих порядок обязательной сертификации.

Обязательная сертификация комплектующих изделий завершается выдачей свидетельства о годности комплектующего изделия, если в ходе проведения сертификации установлено, что комплектующее изделие соответствует требованиям сертификационного базиса комплектующего изделия и конструкция комплектующего изделия признана в качестве типовой.

Сертификационный базис комплектующего изделия - совокупность требований, необходимых для обеспечения функционирования и безопасной эксплуатации комплектующего изделия. Сертификационный базис комплектующего изделия формируется на основании требований авиационных технических стандартов и норм летной годности.

Порядок формирования и утверждения сертификационного базиса комплектующего изделия определяется федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации.

2. Свидетельство о годности комплектующего изделия выдается уполномоченным органом.

3. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса комплектующего изделия возлагается на разработчика комплектующего изделия. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого комплектующего изделия возлагается на его изготовителя.

4. Контроль за исполнением требований, установленных пунктом 3 настоящей статьи, осуществляется уполномоченным органом.

Уполномоченный орган в случае выявления несоответствий комплектующих изделий требованиям сертификационного базиса комплектующего изделия, а также в случае выявления небезопасного состояния, утверждает мероприятия по приведению в соответствие требованиям сертификационного базиса комплектующего ~~изделия~~ изделия, устранения небезопасного состояния - директиву летной годности. Порядок формирования и утверждения директивы летной годности и ее форма утверждается федеральными авиационными правилами.

5. Авиационные технические стандарты являются техническими актами, которые содержат требования к комплектующим изделиям и рекомендуемые методы определения соответствия таким требованиям

6. Авиационные технические стандарты утверждаются уполномоченным органом.»;

2019) статью 40 дополнить пунктом 9 следующего содержания:

«9. Аэропорт с низким пассажиропотоком - аэропорт, которому присвоен статус аэропорта с низким пассажиропотоком в соответствии с критериями и правилами, установленными уполномоченным органом.»;

2120) в пункте 1 статьи 41 слова «федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации» заменить словами «уполномоченным органом», слова «уполномоченный орган в области гражданской авиации» заменить на «уполномоченный орган»;

2221) в статье 42 слова «определяется федеральными авиационными правилами» заменить словами «утверждается уполномоченным органом»;

2322) дополнить статьей 42¹ следующего содержания:

«Статья 42¹. Обязательная сертификация светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной

электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения ~~Статья 42¹. Обязательная сертификация типовой конструкции светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также типовой конструкции 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 вновь 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.

3. Сертификационный базис – 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 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 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 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.»;

~~Обязательная сертификация типовой конструкции светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, предназначенных для взлета,~~

посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также типовой конструкции оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения, проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами. Обязательная сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что светосигнальное, метеорологическое оборудование и оборудование радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи соответствует требованиям сертификационного базиса и конструкция такого оборудования признана в качестве типовой.

Сертификационный базис – 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 воздействия такого оборудования.

Сертификационный базис формируется на основе Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации и 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.~~

~~Порядок формирования и утверждения сертификационного базиса определяется федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации светосигнального и метеорологического оборудования, а также оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.~~

~~Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса светосигнального и метеорологического оборудования, а также оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи возлагается на разработчика оборудования либо разработчика изменения типовой конструкции оборудования. Обеспечение соответствия типовой конструкции каждого экземпляра серийно производимого светосигнального и метеорологического оборудования, а также оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи возлагается на изготовителя такого оборудования.».~~

2423) в пункте 4 статьи 44 слова «гражданским аэродромам» заменить словами «аэродромам гражданской авиации»;

254) 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.»;

2625) 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 30-25 килограммов~~и менее~~, 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 1¹ 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, государственной авиации, авиационного персонала экспериментальной авиации осуществляется соответственно уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области государственной авиации, уполномоченным органом в области экспериментальной авиации.»;

2726) 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»;

287) 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 3025 килограммов ~~и менее~~, не предназначенного для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ не требуется.»;

2928) пункт 4 статьи 61 после слов «сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения» дополнить словами «, либо беспилотного гражданского воздушного судна, не предназначенного для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ»;

3029) в пункте 2 статьи 64 слова «в области гражданской авиации» исключить;

310) 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.»;

~~3231~~) в статье 67:

а) пункт 1 после слов ~~«воздушного судна~~следующая документация» дополнить словами ~~«за»~~«(для беспилотного воздушного судна – допускается нахождение в электронном виде – включением беспилотного гражданского воздушного судна,))»;

б) в подпункте 3 пункта 1 слова «уполномоченным органом в области гражданской авиации» заменить словами «федеральными авиационными правилами»;

3332) пункт 1 статьи 69 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.»;

3433) в статье 72 слова «взлетно-посадочных» заменить словом «посадочных»;

3534) в статье 73 после слов «Демонстрационный полет воздушного судна» дополнить словами «- полет с целью показа возможностей воздушного судна, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад),»;

3635) статью 75 признать утратившей силу;

3736) в статье 77 слова «уполномоченным органом в области использования воздушного пространства» исключить;

3837) в пункте 6 статьи 79 слова «в области гражданской авиации» исключить;

3938) в статье 84:

а) пункт 4 изложить в следующей редакции:

«4. Требования авиационной безопасности, в том числе требования и рекомендации авиационной безопасности к аэропортам с низким пассажиропотоком, и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

При несоответствии мер по обеспечению авиационной безопасности требованиям федеральных авиационных правил допускается временное принятие альтернативных компенсирующих действий - эквивалентных мер по обеспечению авиационной безопасности, согласованных с уполномоченным органом.»;

б) пункт 5 признать утратившим силу;

4039) 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»;

4140) в статье 88:

а) в пунктах 1 и 1¹ 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 ими, а также владельцами беспилотных воздушных судов, 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.»;

4241) в пунктах 1 и 2 статьи 93 слова «уполномоченный орган в области использования воздушного пространства» исключить;

4342) в статье 94:

а) пункт 1¹ 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;

4443) 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;

4544) в статье 106¹:

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»;

4645) в статье 114 слова «в области гражданской авиации» исключить;

4746) 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».

Статья 2

Внести в пункт 7 части первой статьи 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011,

№ 19, ст. 2716; № 30 ст. 4590; № 13, ст. 5971; № 48, ст. 6728) изменение, изложив его в следующей редакции:

«7) разработка, изготовление, испытание и ремонт авиационной техники, за исключением разработки, изготовления, испытания и ремонта гражданской авиационной техники;».

Статья 3

Лицензии на разработку, производство, испытание и ремонт авиационной техники, выданные до вступления в силу настоящего Федерального закона, сохраняют действие и не подлежат переоформлению в связи с изменением наименования лицензируемого вида деятельности.

Статья 4

Внести в статью 17 Федерального закона от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 27, ст. 4159) изменение, изложив ее в следующей редакции:

«Статья 17. Обеспечение полетов воздушных судов войск национальной гвардии

Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов войск национальной гвардии (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 таких воздушных судов (за исключением полетов, связанных с коммерческими воздушными перевозками) осуществляется на бесплатной основе;».

Статья 45

Настоящий Федеральный закон вступает в силу 1 июля 2021 года.

Президент
Российской Федерации

В.Путин