

Краткое обоснования предложений по внесению изменений.

С учетом технических данных СВС ряд Федеральных авиационных правил давно требует уточнений и корректировки. Есть требования, которые не имеют никакого обоснования, например:

- «полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения» является случаем нарушения порядка использования воздушного пространства? (ФАП №138) Авиационные работы на СВС выполняются по правилам визуальных полетов на высотах 3-5 метров, ВПП-грунтовая дорога рядом с полем, чаще всего вне зоны сотовой связи в воздушном пространстве класса G, пилот СВС является КВС и самостоятельно принимает все решения непосредственно при выполнении авиаработ, с учетом текущих метеоусловий у поля. Услуги АДП ему не требуются,

Поддержание летной годности СВС может быть обеспечено самим пилотом СВС или одним техником СВС, при этом:

-пилоту СВС, имеющему свидетельство пилота с допуском к АХР нужно получить сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ на своем или арендованном СВС по ФАП №249, а как и зачем?

- технику СВС, имеющему свидетельство специалиста с отметкой А7 нужно получить сертификат на ТО и Р по ФАП №285, а как и зачем?

На борту СВС нужно иметь оригиналы свидетельства о государственной регистрации ВС и оригинал СЛГ? (ВК РФ), почему нельзя заверенные копии?

Почему продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности? ( ФАП №118) и т.д.

Почему к пилотам, выполняющим авиационно-химические работы на СВС предъявляют такие же нормы медицинского освидетельствования авиационного персонала, прописанные в федеральных авиационных правилах, как к пилотам, выполняющим полеты на пассажирских перевозках. (Это приводит к тому, что при достижении возраста в 55 лет наиболее опытные пилоты и пилоты-инструкторы вынуждены прекращать свою деятельность в сфере авиационно-химических работ).

Кроме того, в настоящий момент экономические факторы стимулирующие развитие малой авиации отсутствуют.

Экономическая модель ведения бизнеса авиаработ сейчас перешла к ИП. Сегодня ИП (пилот со своим или арендованным самолетом) с одного рубля оказанных услуг может заработать больше чем получить с фонда оплаты труда наемным работником на авиапредприятии (отчисления в пенсионный фонд, страховые взносы, НДФЛ).

Ниже приведены предложения по изменению действующего законодательства.

| № | Наименование нормативного правового акта | Действующая редакция   | Предлагаемая редакция  | Примечание |
|---|--|--|--|------------|
| 1 | Статья 21<br>Воздушного<br>кодекса РФ    | <p><b>Статья 21. Гражданская авиация</b></p> <p>1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.</p> <p>2. Утратил силу.</p> <p>3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.</p> | <p><b>Статья 21. Гражданская авиация</b></p> <p>1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.</p> <p>2. Гражданская авиация состоит из авиации воздушного транспорта (АВТ) и авиации общего назначения (АОН).</p> <p>3. Авиация воздушного транспорта (АВТ) обеспечивает воздушное сообщение на внутренних и международных авиалиниях для воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты.</p> <p>4. Авиация общего назначения (АОН) обеспечивает выполнение всех видов полетов гражданской авиации и выполнение авиационных работ. Авиация общего назначения (АОН) может выполнять функции авиации воздушного транспорта (АВТ) для развития важных направлений воздушных сообщений.</p> |            |

|   |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
| 2 | <p>Пункт 1 статьи 67 Воздушного кодекса РФ</p>   | <p><b>Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна</b></p> <p>1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:</p> <p>1) судовые документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>свидетельство</u> о государственной регистрации для воздушных судов, подлежащих государственной регистрации;</li> <li>- <u>сертификат(свидетельство)</u> эксплуатанта (копия) за исключением случаев, предусмотренных <u>пунктом 4 статьи 61</u> настоящего Кодекса;</li> <li>- <u>сертификат</u> летной годности, за исключением воздушных судов, эксплуатация которых допускается без сертификата летной годности;</li> <li>- бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких и беспилотных гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации необязательно);</li> <li>- <u>разрешение</u> на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;</li> <li>- абзац седьмой <u>утратил силу</u>;</li> </ul> <p>2) соответствующие документы на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна;</p> <p>3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p> | <p><b>Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна</b></p> <p>1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:</p> <p>1) судовые документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>свидетельство</u> о государственной регистрации (<b>копия</b>) для воздушных судов, подлежащих государственной регистрации;</li> <li>- <u>сертификат(свидетельство)</u> эксплуатанта (копия) за исключением случаев, предусмотренных <u>пунктом 4 статьи 61</u> настоящего Кодекса;</li> <li>- <u>сертификат</u> летной годности (<b>копия</b>), за исключением воздушных судов, эксплуатация которых допускается без сертификата летной годности;</li> <li>- бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких и беспилотных гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации необязательно);</li> <li>- <u>разрешение</u> на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;</li> <li>- абзац седьмой <u>утратил силу</u>;</li> </ul> <p>2) соответствующие документы на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна;</p> <p>3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p> | <p>Соответствующие Изменения внести В ФАП 128</p> |
| 3 | <p>Раздел 1<br/>Раздел 2<br/>Приказа<br/>Минтранса России<br/>от 23.12.09 №249<br/>«Об утверждении<br/>федеральных<br/>авиационных<br/>правил<br/>«Требования к<br/>проведению<br/>обязательной<br/>сертификации<br/>физических,</p> | <p><b>1 «Общие положения»</b></p> <p>1. Настоящие Федеральные авиационные правила "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" (далее - Правила) разработаны в соответствии со <u>статьями 8 и 61</u> Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"</p> <p>2. Правила устанавливают сертификационные требования к физическим, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, порядок проведения сертификации физических, юридических лиц, намеревающихся получить сертификат</p>   | <p><b>Дополнить раздел 1 «Общие положения»<br/>Пунктом 3 следующего содержания.</b></p> <p>3. В соответствии с настоящими правилами сертификат эксплуатанта может быть выдан индивидуальному предпринимателю- пилоту сверхлегкого воздушного судна (далее- СВС).</p>   |   |

|   |   |   |  |  |
|---|---|---|--|--|
|   | <p>юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации».</p>   | <p>эксплуатанта или внести в него изменения, порядок выдачи указанным лицам сертификата эксплуатанта, внесения в него изменений и выдачи его дубликата.</p> <p><b>Дополнить пункт 5 раздела 2 «Порядок проведения сертификации»</b></p> <p>5. Для получения сертификата эксплуатанта к заявлению прилагаются заверенные надлежащим образом копии:</p> <p>для юридического лица - документов о государственной регистрации; для физического лица - документа, удостоверяющего личность; свидетельств о регистрации гражданских воздушных судов;</p> <p>сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов;</p> <p>документов, подтверждающих страхование, предусмотренное <a href="#">статьями 131, 132 и 135</a> Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации";</p> <p>руководства по производству полетов; сертификатов (свидетельств) членов экипажей воздушных судов и лиц инженерно-технического персонала с квалификационными отметками, подтверждающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении заявленных видов работ.</p> | <p><b>Дополнить пункт 5 раздела 2 «Порядок проведения сертификации» текстом следующего содержания:</b></p> <p>5. Для СВС с одним пилотом предоставляется свидетельство пилота воздушного судна, с соответствующими квалификационными отметками, подтверждающими право по техническому обслуживанию и ремонту СВС и право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении заявленных видов работ.</p>  |  |
| 4 | <p>Пункт 2 Раздел 1 Приказа Минтранса России от 25.09.15 №285 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое</p> | <p><b>Пункт 2 Раздел 1 «Общие положения»</b></p> <p>2. Правила устанавливают требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов, а также форму и порядок выдачи документа (далее - сертификат), подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил (далее - организация по ТО).</p>   | <p><b>Пункт 2 Раздел 1 «Общие положения» изложить в следующей редакции.</b></p> <p>2. Правила устанавливают требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов, а также форму и порядок выдачи документа (далее - сертификат), подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил (далее - организация по ТО).</p> <p><i>Индивидуальные предприниматели, имеющие свидетельство специалиста по ремонту и эксплуатации</i></p> |  |

|   |   |  |  |  |
|---|---|--|--|--|
|   | <p>обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил».</p> |  | <p><i>авиационной техники с квалификационной отметкой «А7» в отношении СВС класса МКС и СВС класса дельталет, могут осуществлять техническое обслуживание СВС без сертификата подтверждающего соответствие индивидуального предпринимателя осуществляющего техническое обслуживание СВС требованиям настоящих федеральных авиационных правил.</i></p>  |  |
| 5 | <p><b>Пункт 124</b><br/><b>Подпункт м)</b><br/><b>Пункт 147</b></p> <p>Постановления Правительства РФ от 11 марта 2010 г. N138"<br/>Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации"</p>   | <p>124. Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G.<br/>Пользователи воздушного пространства, планирующие выполнение полетов в воздушном пространстве класса G, <b>обязаны уведомить</b> соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.</p> <p>147. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся:<br/>м) <b>полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения.</b></p> | <p><b>Изложить пункт 124 в следующей редакции</b><br/>124. Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G.<br/>Пользователи воздушного пространства, планирующие выполнение полетов в воздушном пространстве класса G, <b>при необходимости обеспечения</b> обслуживания воздушного движения (управления полетами) <b>уведомляют</b> соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.</p> <p><b>Изложить подпункт м) пункта 147 в следующей редакции</b><br/>147. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся:<br/>м) <b>исключить</b></p> |  |

|   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|--|
| 6 | <p><b>Пункт 1</b><br/><b>Пункт 43</b><br/><b>Пункт 46</b></p> <p>Приказа Минтранса России о внесении изменений в приказ Минтранса России от 22.04.02 №50 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации»</p> | <p><b>Подпункт 6 пункта 1 раздела 1 Общие положения</b></p> <p>б) пилоты авиации общего назначения: частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких воздушных судов (далее - пилоты АОН), полетные диспетчеры.</p> <p><b>Пункт 43 раздела 5 «Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период»</b></p> <p>43. Наблюдение за летным составом, бортпроводниками, бортпроводниками, диспетчерами УВД, курсантами и пилотами АОН в межкомиссионный период проводится врачом авиационного предприятия, в учебном заведении - отрядно-курсовым врачом, врачами-специалистами ВЛЭК ГА или, по рекомендации ВЛЭК ГА, врачами-специалистами лечебно-профилактических учреждений территориальных органов здравоохранения.</p> <p><b>Подпункт 3 Пункт 46 раздела 5 «Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период»</b></p> <p>3) пилотов АОН - через 12 месяцев после медицинского освидетельствования и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК ГА.</p> | <p><b>Изложить подпункт 6 пункта 1 раздела 1 Общие положения в следующей редакции:</b></p> <p>б) частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких воздушных судов, полетные диспетчеры.</p> <p><b>Изложить пункт 43 раздела 5 «Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период» в следующей редакции</b></p> <p>43. Наблюдение за летным составом, бортпроводниками, бортпроводниками, диспетчерами УВД, курсантами и пилотами в межкомиссионный период проводится врачом авиационного предприятия, в учебном заведении - отрядно-курсовым врачом, врачами-специалистами ВЛЭК ГА или, по рекомендации ВЛЭК ГА, врачами-специалистами лечебно-профилактических учреждений территориальных органов здравоохранения.</p> <p><b>Подпункт 3 Пункт 46 раздела 5 «Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период» изложить в следующей редакции</b></p> <p>3) пилотов - через 12 месяцев после медицинского освидетельствования и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК ГА.</p> |  |
|---|---|---|---|--|