

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

на проект ФЗ о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ
в части регулирования деятельности АОН от Члена комиссии при Президенте РФ по вопросам
развития АОН и НИТ ГЛОНАСС Минигулова С.Г.
от 27 марта 2018 года

Общая оценка. Предложенные изменения значительно тех, которые были предложены ранее, однако вношу ряд существенных замечаний, которые должны идеологически и стратегически определить место АОН в структуре Воздушного законодательства, а именно:

№	Текст нормы законопроекта	Комментарий
1.	<p>Пункт 3 статьи 21 считать утратившим силу;</p> <p>В пункте 1 ст.37.1 слова «авиации общего назначения» исключить;</p> <p>В пункте 3 ст.54 слова «авиации общего назначения» исключить.</p>	<p>Законодателем предлагается исключить термин «авиации общего назначения» и сформулировать его позже, когда подберётся его определение.</p> <p>Сегодняшнее определение АОН - как авиация не выполняющая коммерческие перевозки пассажиров (то есть ФАП-246) и производство авиационных работ (ФАП-249), не совершенное, но и не губительное, которое чётко ссылается на соответствующие ФАПы. Трактовка и правоприменительная практика Генеральной прокуратуры и судов не является априори для того, чтобы «убивать отрасль и стогнировать развитие» и именно непонимание идеологии сделали сектор АОН нелегальным, но не из-за его определения, а из-за идеологической близорукости понимания ее стратегической составляющей. Я уже писал, что получение денег за услугу – это не преступление и монетизация в АОН не просто возможна, а необходима для возможности развития отрасли.</p> <p>Термин АОН в том или ином виде есть в законодательстве любой страны и это чётко описано в сравнительном определении АОН, изложенном на стр.74 п.4.1, главы 4 «Сравнительного анализа зарубежной практики регулирования эксплуатации лёгких и сверхлёгких ВС, в том числе ВС АОН в качестве аэротакси, для авиационного туризма и для выполнения авиационных работ», подготовленного Минтрансом России и ФГУП ГосНИИ ГА и направленного в Комиссию письмом 01-05/2256-ИС от 08.02.2017 года.</p> <p>То есть, исключив термин АОН мы откатимся назад от мировой практики и тем самым исключим развитие АОН как отрасли, что крайне недопустимо.</p>

	<p>Например, лидером в развитии легкомоторной авиации является несомненно США и в 2013 году Конгрессом США был принят закон "Возрождение небольших самолётов".</p> <p>Вот некоторые тезисы, которые там изложены и о которых мы «страдательно» говорим устно на рабочих заседаниях, но почему-то не воплощаем на бумаге:</p> <p>(1) Жизнеспособная отрасль, располагающая небольшими самолётами, является неотъемлемым инструментом экономического роста и поддержания эффективной транспортной инфраструктуры в сообществах и странах по всему миру.</p> <p>(2) Небольшие самолёты составляют почти 90 процентов от общего количества воздушных судов авиации общего назначения, сертифицированных Федеральной Авиационной Администрацией.</p> <p>(3) Авиация общего назначения способствует выращиванию профессиональных кадров разработчиков, производителей, эксплуатационников и пилотов, обеспечивающих экономические успехи и оборону Соединённых Штатов.</p> <p>(4) Авиация общего назначения вносит свой вклад в создание высокооплачиваемых рабочих мест в производственных и технологических секторах экономики Соединенных Штатов, а продукция, производимая этими секторами, экспортируется в больших объёмах.</p> <p>(5) Технологии, разрабатываемые и проходящие проверку в авиации общего назначения, помогают достижению успехов и безопасности во всех секторах авиации и в научной компетентности.</p> <p>(6) Средний возраст небольших самолётов в Соединенных Штатах к настоящему времени составляет 40 лет, а административные барьеры, препятствующие выводу на рынок новых проектов, приводят к нехватке инноваций и инвестиций в разработку небольших самолётов.</p> <p>(7) За прошедший с 2003 года период времени Соединенные Штаты ежегодно теряли в среднем 10 000 действующих частных пилотов, в частности, из-за нехватки относительно недорогих в эксплуатации новых небольших самолётов.</p> <p>(8) Безопасность в авиации общего назначения может быть улучшена вследствие модернизации и обновления правил, касающихся небольших самолётов, чтобы расчистить пути для внедрения технологий и экономически эффективного оборудования существующего парка (таких самолётов) новыми техническими средствами (обеспечения их) безопасности.</p> <p>Затем, достаточно тревожно звучат предложения по объединению беспилотной авиационной техники с возможностями АОН. Это разные направления и разные задачи, поскольку пока живут люди, а не роботы, то соответственно потребности человека к полётам или личному полёту – не исчезнут. В настоящее время нет предпосылки к полной замене воздушного пространства</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>роботами и на ближайшие 20-30 лет мы должны строить законодательство для людей, а не для роботов.</p> <p>Предлагаемые варианты терминологии АОН:</p> <p>АОН – гражданская авиация, не выполняющая регулярные пассажирские перевозки и не относящаяся к государственной и экспериментальной авиации.</p> <p>АОН – гражданская авиация, не выполняющая регулярные пассажирские перевозки, а также коммерческие беспилотные и космические полёты.</p> <p>АОН – гражданская авиация, предназначенная для выполнения полётов в области экономики, образования, культуры и спорта и не выполняющая регулярные пассажирские перевозки, коммерческие беспилотные и космические полёты.</p> <p>Как видно, практически применяя любую терминологию, мы сохраняем отраслевой, идеологический и стратегический смысл не исключающий АОН как отрасль, не ограничивающий её в привлечении денежных средств для развития и выполнения экономических задач, а также разграничивающие сферы деятельности других видов авиации и авиакомпаний.</p> <p>Соответственно мы не должны исключать термин АОН из законодательства и уже сейчас подумать о его терминологии, а не завтра, а также начать разрабатывать Федеральный закон РФ «О малой авиации в Российской Федерации», в который войдёт вся идеологическая основа деятельности легкомоторной авиации.</p>
2.	<p>Отсутствуют предложенные ранее Минтрансом РФ изменения в п.3 ст.32 ВК об изменении взлётной массы сверхлёгкого воздушного судна до 650 кг.</p>	<p>Совершенно странным видится его исключение, хотя большинством оно было поддержано. Эти изменения необходимо сохранить и прописать взлётную массу СВС именно как 650 кг. Во-первых, вся Европа уже перешла на этот критерий, что способствует исключению экономии на прочности ВС и развитию новых направлений сверхлёгкой авиации, а также это позволяет реализовывать норму Европейского законодательства о передаче части государственного регулирования в области сверхлёгкой авиации целевым общественным организациям, аккредитованным государством и внедрением института общественного инспекторского контроля за её деятельностью, включая сертификацию посадочных площадок, персонала и авиационной техники.</p> <p>Принятие этой нормы не создаст дополнительных ограничений для используемого класса и для лётного персонала, поскольку класс СВС не предусматривает привязку к типу, а только к классу. Непринятие этой нормы отбросит наше Воздушное законодательство и в этой части на два шага назад от общего мирового развития.</p>

3.	<p>Пункт 3 статьи 61 изложить в следующей редакции: «3. Эксплуатант - физическое или юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, имеющие гражданское воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании и использующие указанное воздушное судно для выполнения полетов.»;</p>	<p>Предлагаемое к исключению понятие АОН и новое предлагаемое определение понятия эксплуатант, приведёт к тому, что все будут приравнены к общим требованиям, предъявляемым как к коммерческой авиации, что неизбежно приведет к ужесточению требований к АОН и эксплуатантам в частности. В связи с этим сохранение понятия АОН необходимо, как понятие определяющее упрощённые требования.</p> <p>Поскольку сертификация неизбежна, то лучше оставить это понятие в прежней трактовке: эксплуатант - гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.</p>
4.	<p>пункт 4 статьи 61 считать утратившим силу;</p>	<p>Отмена этой нормы напрямую связана с замечаниями в п.3 данной таблицы, в том числе как ужесточение требований к АОН. Отмена позволит от АОН наличия сертификата эксплуатанта, что сегодня не требуется.</p> <p>Поэтому, оставить ному без изменения.</p>

Первый вице-президент
Объединённой Федерации спорта
сверхлёгкой авиации России
Руководитель аэродромного комплекса
авиации общего назначения "Первушино"
Член Комиссии при Президенте РФ
по вопросам развития авиации общего назначения
и НИТ ГЛОНАСС



С.Г. Минигулов