

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»
All-Russian public organization «United Federation of Sports Ultralight Aviation of Russia»

MICROLIGHT

129344, Москва,
вн. тер. г. мун. округ Бабушкинский,
ул. Искры, д. 17а, стр. 2, комн. 31
Тел.: +7 (985) 999-17-10
E-mail: info@ofsla.ru,
<http://ofsla.ru>

HANG GLIDING



PARAGLIDING

RUSSIA, 129344, Moscow,
Babushkinsky Municipal district,
st. Iskri, 17a, building 2, room 31
Tel/fax: +7 (985) 999-17-10
E-mail: info@ofsla.ru
<http://ofsla.ru>

Дата: 15.01.2025г. № 10

Министру транспорта
Российской Федерации
Старовойту Р.В.

Предложения по внесению изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации

Уважаемый Роман Владимирович!

Общероссийская общественная организация «Объединенная федерация спорта сверхлегкой авиации России» подготовила предложения по внесению изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации:

| № п/п | Действующая редакция | Предлагаемая редакция | Комментарии |
|-------|---|---|---|
| 1 | Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации. 3. Отсутствует. | Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации. <u>3. Требования воздушного законодательства формируются в зависимости от взлетной массы воздушного судна.</u> | Отсутствие четкого, в зависимости от массы воздушного судна, подхода при формировании нормативных требований в действующем воздушном законодательстве является одним из главных недостатков, препятствующих развитию авиации. В настоящее время воздушное законодательство, в том числе федеральные авиационные правила, сформировано на основании требований к «большой авиации» (большегрузные самолеты, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров и грузов), эти же требования распространяют и на «малую авиацию» (легкие и сверхлегкие самолеты, выполняющие нерегулярные рейсы и авиационные работы). В целом ряде случаев такие требования являются избыточными или просто невыполнимыми, создают барьеры для развития легкой и сверхлегкой авиации и отрицательно влияют на безопасность полетов, а также формируют основу для различных злоупотреблений. |

| № п/п | Действующая редакция | Предлагаемая редакция | Комментарии |
|-------|---|--|--|
| 2 | <p>Статья 21. Гражданская авиация. Пункт 3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения</p> | <p>Статья 21. Гражданская авиация. Пункт 3. Гражданская авиация, <u>осуществляющая учебные, спортивные, туристические, экскурсионные, рекламные полеты, полеты в целях удовлетворения потребностей граждан и иных подобных целях</u>, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения</p> | <p>В отличие от коммерческих воздушных перевозок и авиаработ, которым в ВК РФ посвящены отдельные главы, XV и XVI, в Законе не уточняется и не определяется, какие конкретно полеты относятся к полетам, выполняемым АОН. В действующем воздушном законодательстве России в целом этому вопросу недостаточно уделено внимания, что сдерживает развитие авиации, использующей легкие и сверхлегкие воздушные суда, так как не обеспечивается правовая основа для их эксплуатации. В настоящее время, сложилась практика, когда сотрудники Росавиации, следственных органов, прокуратуры, при классификации вида полетов по назначению, относят полеты АОН либо к коммерческим авиаперевозкам, либо к авиационным работам с предъявлением соответствующих избыточных требований, зачастую не выполнимых для легких и сверхлегких воздушных судов.</p> <p>Основаниями предлагаемого перечня полетов АОН, с учетом сложившейся судебной практики, являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - положения статьи 13 ВК РФ, где помимо коммерческих перевозок и авиационных работ в пунктах 13 и 14, допускается «проведение учебных, спортивных, демонстрационных и иных мероприятий» и «выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан»; - приказ ФАС №74 от 08.03.1998 года «О введении дополнительных лицензионных требований», приложение 1, говорится, что «Эксплуатанты авиации общего назначения - эксплуатанты, осуществляющие полеты в спортивных, учебных, рекламных и иных подобных целях». Данный приказ действующий, но малоизвестен. |
| 3 | <p>Статья 32. Воздушное судно 3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.</p> | <p>Статья 32. Воздушное судно 3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 650 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.</p> | <p>Взлетная масса воздушного судна является одной из основных характеристик, определяющих его грузоподъемность, летные качества и безопасность эксплуатации. Во многих развитых странах, в частности, Европейским Агентством по безопасности полетов EASA для сверхлегких воздушных судов взамен устаревшей нормы 495 кг принята максимальная взлетная масса 600-650 кг. Этот же вес содержится и в обновленных рекомендациях ИКАО.</p> <p>В настоящее время Воздушным кодексом РФ установлен максимальный взлётный вес для СВС 495 кг. Чтобы выполнить</p> |

| № п/п | Действующая редакция | Предлагаемая редакция | Комментарии |
|-------|---|--|---|
| | | | данное требование законодательства эксплуатанты вынуждены облегчать конструкцию СВС в ущерб прочности, сокращать возимый запас топлива, не имеют возможности дополнительно установить на борт современное оборудование, в том числе навигационные программно-аппаратные комплексы, что отрицательно сказывается на безопасности полетов сверхлегких воздушных судов. |
| 4 | <p>Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности</p> <p>1.3. Члены летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и диспетчеры управления воздушным движением наряду с обязательными предварительными (при поступлении на работу) и периодическими (в течение трудовой деятельности) медицинскими осмотрами в целях определения годности членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением к выполнению работ по таким должностям проходят обязательное медицинское освидетельствование в соответствии со статьей 53.1 настоящего Кодекса.</p> <p>Указанные лица наряду с соответствующими свидетельствами должны иметь медицинское заключение о годности к выполнению работ по соответствующим должностям, выданное центральной врачебно-летной экспертной комиссией, созданной в медицинской организации, находящейся в ведении федерального органа исполнительной</p> | <p>Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности</p> <p>1.3. Члены летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением пилотируемого сверхлегкого воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и диспетчеры управления воздушным движением наряду с обязательными предварительными (при поступлении на работу) и периодическими (в течение трудовой деятельности) медицинскими осмотрами в целях определения годности членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением к выполнению работ по таким должностям проходят обязательное медицинское освидетельствование в соответствии со статьей 53_1 настоящего Кодекса.</p> <p>Указанные лица, <u>за исключением членов летного экипажа гражданского сверхлегкого воздушного судна</u> наряду с соответствующими свидетельствами должны иметь медицинское заключение о годности к выполнению работ по соответствующим должностям, выданное центральной врачебно-летной экспертной комиссией, созданной в медицинской организации, находящейся в ведении федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской</p> | <p>На данный момент, требования к состоянию здоровья для пилотов СВС фактически ничем не отличаются от требований к коммерческому или линейному пилоту.</p> <p>В силу простоты и надежности своей конструкции, малого веса, СВС являются самыми безопасными пилотируемыми ВС. Они летают только в ПМУ, на скоростях, соответствующих скоростям перемещения наземного автомобильного транспорта, с малыми перегрузками, не над населенными пунктами и не могут находиться в воздухе продолжительное время. Пилоты СВС испытывают нагрузки не более чем водители автотранспортных средств, именно исходя из этого и должны формироваться требования к состоянию их здоровья.</p> <p>Предлагаемая редакция приводит требования к состоянию здоровья пилотов СВС в соответствии с их фактической лётной нагрузкой, заметно снижает для них финансовые издержки, позволит многим гражданам РФ выполнять полёты, не нарушая действующее законодательство.</p> |

| № п/п | Действующая редакция | Предлагаемая редакция | Комментарии |
|-------|--|---|--|
| | <p>власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации (далее - центральная врачебно-летная экспертная комиссия), а также врачебно-летными экспертными комиссиями, созданными в медицинских организациях, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающей в том числе выполнение работ (оказание услуг) по врачебно-летней экспертизе (далее - врачебно-летняя экспертная комиссия).</p> | <p>авиации (далее - центральная врачебно-летняя экспертная комиссия), а также врачебно-летными экспертными комиссиями, созданными в медицинских организациях, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающей в том числе выполнение работ (оказание услуг) по врачебно-летней экспертизе (далее - врачебно-летняя экспертная комиссия).</p> <p><u>Члены летного экипажа гражданского сверхлегкого воздушного судна наряду с соответствующими свидетельствами должны иметь медицинское заключение о годности к выполнению своих функций уполномоченной медицинской комиссией.</u></p> | |
| 5 | <p>Статья 53_1. Обязательное медицинское освидетельствование членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, медицинские осмотры членов экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением</p> <p>1. Обязательное медицинское освидетельствование членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением проводится центральной врачебно-летней экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями в порядке, установленном 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 государственной</p> | <p>Статья 53_1. Обязательное медицинское освидетельствование членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, медицинские осмотры членов экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением</p> <p>1. Обязательное медицинское освидетельствование членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением проводится центральной врачебно-летней экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями, <u>для членов летного экипажа сверхлегкого гражданского воздушного судна уполномоченной медицинской комиссией</u> в порядке, установленном 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 государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.</p> | <p>Освидетельствование членов летного экипажа сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна проводится утвержденными приказом Министерства здравоохранения РФ от 24 ноября 2021 г. N 1092н организациями, осуществляющих медицинскую деятельность</p> |

| № п/п | Действующая редакция | Предлагаемая редакция | Комментарии |
|-------|--|--|---|
| | <p>политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.</p> <p>5. Персональный состав центральной врачебно-летней экспертной комиссии, перечень врачебно-летних экспертных комиссий и их персональный состав утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.</p> | <p>5. Персональный состав центральной врачебно-летней экспертной комиссии, перечень врачебно-летних экспертных комиссий, их персональный состав утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.</p> <p><u>Перечень уполномоченных медицинских комиссий и их персональный состав утверждаются в установленном законом порядке.</u></p> | |
| 6 | <p>Статья 101. Воздушные перевозки</p> <p>4. пункт отсутствует</p> | <p>Статья 101. Воздушные перевозки</p> <p><u>4. Воздушная перевозка - полет воздушного судна с целью перемещения пассажиров, багажа, груза или почты между пунктами отправления и назначения на основании и в соответствии с условиями договора перевозки или договора фрахтования воздушного судна.</u></p> | <p>На сегодняшний день сложилась практика, когда сотрудники Росавиации, следственных органов, прокуратуры, суда, при классификации вида полетов по назначению, полеты в районе аэродромов и посадочных площадок, маршрутные полеты, в которых пункт отправления совпадает с пунктом назначения относят к воздушным перевозкам. Известны случаи признания воздушными перевозками полеты на выброску спортсменов парашютистов. Все это противоречит содержанию главы XV Закона.</p> <p>Таким образом, наличие и использование в статьях главы XV, ВК РФ признаков, определяющих термин «Воздушная перевозка» является не достаточными для обеспечения правовой основы деятельности авиации, использующей легкие и сверхлегкие ВС. Кроме того данный термин используется в тексте закона для определения других терминов используемых в статьях этой главы. (статья 100, пункты 1,2; статья 101 пункты 1,2,3 и так далее). Поэтому мы считаем необходимым внести в статью 101, пункт 4 определение термина «Воздушная перевозка» в виде, исключающем его неоднозначную трактовку.</p> <p>Предлагаемая формулировка термина соответствует главе 40, Гражданского Кодекса РФ и главе XV, ВК РФ.</p> <p>Ст. 784, гл. 40, ГК РФ П. 1. «Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.» В пояснениях к данной статье говорится «...согласно Модельному закону о транспортной деятельности (принят Межпарламентской</p> |

| № п/п | Действующая редакция | Предлагаемая редакция | Комментарии |
|----------|----------------------|-----------------------|--|
| | | | <p>ассамблеей государств — участников СНГ в соответствии с Постановлением от 31 октября 2007 г. N 29-8) перевозочная деятельность — это деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по безопасному перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным и другими видами транспорта. Соответственно... в юридическом смысле перевозка — это перемещение грузов, пассажиров и багажа с помощью транспортных (перевозочных) средств.»</p> <p>Полезный эффект (цель) перевозки проявляется в перемещении в пространстве грузов, пассажиров и багажа. Таким образом, если перемещение пассажиров, багажа, груза или почты между пунктами отправления и назначения не подтверждается по факту изменения места нахождения объекта перевозки, то квалифицировать такой полет как воздушную перевозку нет юридических оснований.</p> |

С уважением,
Президент ОФ СЛА России



Архиповский А.С.

