

**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: 19.06.2024г. № 66

Министру транспорта
Российской Федерации
Старовойту Р.В.

Уважаемый Роман Владимирович!

Общероссийская общественная организация «Объединенная федерация спорта сверхлегкой авиации России» подготовила предложения по внесению изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации с целью устранения избыточного регулирования сверхлегкой авиации АОН, препятствующих развитию отрасли, приведению в соответствие норм внутреннего законодательства международным и обеспечения безопасности полетов, в соответствии с Планом Министерства транспорта РФ «План законодательных и организационных мероприятий, направленных на развитие авиации, использующей легкие, сверхлегкие и беспилотные воздушные суда, в рамках реализации поручения Президента Российской Федерации от 18 мая 2019 г. Пр- 887» от 19.09 2023 г.

№ 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 взлетного веса воздушного судна</u>	Отсутствие четкого, в зависимости от веса 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

№ п/п	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
			<p>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.</p>
2.	<p>Статья 32. Воздушное судно 3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более <u>495</u> 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 <u>650</u> 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 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.</p>
3.	<p>Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности 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)</p>	<p>Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности 1.3. Члены летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением пилотируемого сверхлегкого 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</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 соответствие с их фактической лётной нагрузкой,</p>

№ п/п	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
	<p>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 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-летной экспертизе (далее - врачебно-летная экспертная комиссия).</p>	<p>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, используемого для выполнения полетов в целях авиации общего назначения</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 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-летной экспертизе (далее - врачебно-летная экспертная комиссия).</p> <p><u>Члены летного экипажа гражданского сверхлегкого воздушного судна, используемого для выполнения полетов в целях авиации общего назначения наряду с соответствующими свидетельствами, должны иметь медицинское заключение о годности к выполнению своих функций уполномоченной медицинской комиссией.</u></p>	<p>заметно снижает для них финансовые издержки, позволит многим гражданам РФ выполнять полёты, не нарушая действующее законодательство.</p>

№ п/п	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
4.	<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-летной 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 политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.</p> <p>5. Персональный состав центральной врачебно-летной экспертной комиссии, перечень врачебно-летных экспертных комиссий и их персональный состав утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и</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-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями, <u>для членов летного экипажа сверхлегкого гражданского воздушного судна используемого для выполнения полетов в целях авиации общего назначения 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>5. Персональный состав центральной врачебно-летной экспертной комиссии, перечень врачебно-летных экспертных комиссий, их персональный состав утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере</p>	<p>Освидетельствование членов летного экипажа сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна, используемого для выполнения полетов в целях авиации общего назначения 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
	управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.	гражданской авиации. <u>Перечень уполномоченных медицинских комиссий и их персональный состав утверждаются в установленном законом порядке</u>	
5.	<p>Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна</p> <p>1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:</p> <p>1) судовые документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - свидетельство о государственной регистрации для воздушных судов, подлежащих государственной регистрации; - сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия) за исключением случаев, предусмотренных пунктом 4 статьи 61 настоящего Кодекса; - сертификат летной годности, за исключением воздушных судов, эксплуатация которых допускается без сертификата летной годности; - 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); - разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано 	<p>Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна</p> <p>1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:</p> <p>1) судовые документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - свидетельство о государственной регистрации для воздушных судов, подлежащих государственной регистрации (<u>для сверхлегких гражданских воздушных судов допускается наличие копии свидетельства о государственной регистрации в том числе в электронном виде</u>); - сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев, предусмотренных пунктом 4 статьи 61 настоящего Кодекса; - сертификат летной годности, за исключением воздушных судов, эксплуатация которых допускается без сертификата летной годности (<u>для сверхлегких гражданских воздушных судов допускается наличие копии сертификата летной годности, в том числе в электронном виде</u>); - 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); - разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой (<u>для сверхлегких гражданских воздушных</u> 	

№ п/п	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
	<p>радиоаппаратурой; - абзац седьмой утратил силу;</p> <p>2) соответствующие документы на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна;</p> <p>3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p>	<p><u>судов допускается наличие копии разрешения на бортовую радиостанцию, в том числе в электронном виде);</u></p> <p>2) соответствующие документы на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна;</p> <p>3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p>	
6.	<p>Статья 101. Воздушные перевозки 4. пункт отсутствует</p>	<p>Статья 101. Воздушные перевозки <u>4. Воздушная перевозка - транспортировка пассажиров, багажа, груза и почты на воздушных судах на основании и в соответствии с условиями договора перевозки или договора фрахтования воздушного судна. Транспортировка осуществляется от пункта отправления до пункта назначения, указанных в договоре, при этом совпадение пунктов отправления и назначения не допускается.</u></p>	<p>В главе XV. Воздушные перевозки отсутствует определение термина «Воздушные перевозки», отсутствуют ссылки на документы, определяющие этот термин.</p> <p>Отсутствие в главе XV Закона определения этого термина не позволяет однозначно трактовать содержание статей закона этой главы, так, как этот 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). Синоним слова транспортировка – перемещение, эти слова в общепринятом понимании (на основании словарей) означают изменение места нахождения какого-то объекта, подвергаемого транспортировке или перемещению из одного места нахождения (пункт отправления) в другое место (пункт назначения) его нахождения. Следовательно, если место нахождения объекта в процессе транспортировки-перемещения не изменилось, пункт отправления совпал с пунктом назначения, транспортировки или перемещения не было, не было и воздушной перевозки.</p> <p>В настоящее время, сотрудники Росавиации, следственных органов, прокуратуры, суда, при классификации вида полетов по назначению, полеты в районе аэродромов и посадочных площадок полеты, выполняемые по маршрутам, в которых пункт отправления совпадает с пунктом назначения относят к воздушным перевозкам, что противоречит содержанию статьи XV Закона. Известны случаи признания воздушными перевозками полетов на выброску спортсменов парашютистов. При такой трактовке любой аэродромный полет может быть признан воздушной перевозкой, что действительности никак не соответствует.</p> <p>Таким образом, наличие и использование в статьях главы XV, ВК РФ</p>

№ п/п	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
			<p>ФЗ-60 признаков, определяющих термин «Воздушная перевозка» не обеспечивает его однозначную трактовку уполномоченными органами гражданской авиации, представителями контролирующих органов, представителями прокуратуры, следствия, суда и гражданами. Поэтому мы считаем необходимым внести в статью 101, пункт 4 определение термина «Воздушная перевозка» в виде, исключающем его неоднозначную трактовку.</p> <p>Таким образом, если объект изменил свое место положение в результате транспортировки с использованием воздушного судна, которая была выполнена на основании и в соответствии с условиями договора перевозки или договора фрахтования воздушного судна, то такая транспортировка является воздушной перевозкой.</p> <p>Если квалифицируемый по цели выполнения полет выполнен без предварительно заключенного договора на перевозку или фрахт воздушного судна, содержащих необходимую для перевозки информацию, или факт транспортировки не подтверждается изменением места нахождения объекта перевозки, то квалифицировать такой полет как воздушную перевозку нет юридических оснований.</p>

С уважением, Президент ОФ СЛА России



Архиповский А.С.