



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации

Принят Государственной Думой

22 декабря 2021 года

Одобен Советом Федерации

24 декабря 2021 года

Статья 1

Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2004, № 35, ст. 3607; № 45, ст. 4377; 2006, № 30, ст. 3290; 2007, № 50, ст. 6245; 2009, № 29, ст. 3616; 2011, № 7, ст. 901; 2012, № 31, ст. 4318; 2013, № 23, ст. 2882; 2014, № 30, ст. 4254; 2015, № 27, ст. 3957; № 29, ст. 4380; 2016, № 1, ст. 82; № 27, ст. 4224; 2021, № 24, ст. 4226; № 27, ст. 5159) следующие изменения:

1) в абзаце первом пункта 3 статьи 8 слова «воздушных судов и другой авиационной техники» заменить словами «подлежащей



2 100052 97628 0

обязательной сертификации в соответствии с подпунктами 2 и 2¹ пункта 1 настоящей статьи авиационной техники», слова «гражданских воздушных судов,» заменить словами «подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, управление поддержанием летной годности подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ,»;

2) в пункте 3² статьи 33 слово «учету» заменить словами «государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации,»;

3) в статье 34:

а) пункт 2² изложить в следующей редакции:

«2². На экспериментальные воздушные суда и беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой

от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, наносятся учетные опознавательные знаки.»;

б) в пункте 6 слова «и регистрационные» заменить словами «, регистрационные и учетные»;

4) статью 35 изложить в следующей редакции:

«Статья 35. Летная годность беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов

1. Летная годность беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта - состояние беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, при котором они соответствуют типовой конструкции или характеристикам, установленным актом оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, и способны обеспечивать их безопасную эксплуатацию.

2. Требования к летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и к охране окружающей среды) устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

5) в статье 37:

а) в абзаце первом пункта 1 слова «к летной годности и к охране окружающей среды» заменить словами «сертификационного базиса»;

б) дополнить пунктом 1¹ следующего содержания:

«1¹. Сертификационный базис – совокупность требований, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации.

Сертификационный базис разрабатывается юридическим лицом, осуществляющим разработку беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта на основании требований к летной годности и к охране окружающей среды, применимых к конкретному типу беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, и утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.

Порядок разработки и утверждения сертификационного базиса устанавливается федеральными авиационными правилами.»;

в) в пункте 3 слова «в установленном порядке» заменить словами «в порядке, установленном федеральными авиационными правилами»;

г) пункт 4 изложить в следующей редакции:

«4. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса типовых конструкций беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов либо изменения их типовых конструкций возлагается на разработчика беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов либо разработчика изменений их типовых конструкций. Обеспечение соответствия каждой серийно производимой беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта типовой конструкции возлагается на изготовителя.»;

д) пункт 7 после слова «сертификации» дополнить словами «беспилотных авиационных систем и (или) их элементов»;

б) в статье 37¹:

а) пункты 3 и 4 признать утратившими силу;

б) пункт 6 изложить в следующей редакции:

«6. Техническое обслуживание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов – выполнение работ на беспилотных

авиационных системах и (или) их элементах, гражданских воздушных судах, авиационных двигателях, воздушных винтах по поддержанию летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, включая контрольно-восстановительные работы, проверки их частей, замены их частей, устранения дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление изменений их типовых конструкций или ремонта.»;

в) пункт 7 изложить в следующей редакции:

«7. Правила наземного обслуживания гражданских воздушных судов и технического обслуживания подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, устанавливаются федеральными авиационными правилами и включают в себя в том числе перечень работ по наземному и техническому обслуживанию.

Правила технического обслуживания устанавливаются в зависимости от максимальной взлетной массы гражданских воздушных судов и целей их использования (коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы, полеты авиации общего назначения).»;

г) пункт 8 дополнить абзацем следующего содержания:

«Форма и порядок выдачи документов, устанавливающих ограничения эксплуатации гражданских воздушных судов, порядок снятия ограничений эксплуатации гражданских воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

7) дополнить статьей 37² следующего содержания:

«Статья 37². Поддержание летной годности

1. Поддержание летной годности – совокупность процессов, обеспечивающих соответствие беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и поддержание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов в состоянии, соответствующем требованиям эксплуатационной документации и воздушного законодательства Российской Федерации, на протяжении срока их службы.

Порядок поддержания летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами в зависимости от максимальной взлетной массы гражданских воздушных судов и целей их использования (коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы, полеты авиации общего назначения).

2. Управление поддержанием летной годности – комплекс мер по организации поддержания летной годности, определенных федеральными авиационными правилами и выполняемых организацией, осуществляющей управление поддержанием летной годности подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, в порядке, определенном федеральными авиационными правилами, указанными в настоящем пункте.

3. Требования к организациям, осуществляющим управление поддержанием летной годности подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, в том числе к персоналу таких организаций, устанавливаются федеральными авиационными правилами.»;

8) пункт 1 статьи 53 изложить в следующей редакции:

«1. К выполнению функций членов экипажа и функций специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного

судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным гражданским воздушным судном с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, функций сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.»;

9) в статье 88:

а) 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.»;

б) в пункте 3 второе предложение изложить в следующей редакции:

«Расходы авиационных предприятий и организаций экспериментальной авиации на поддержание готовности поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, проведение поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении, а также расходы владельцев беспилотных

воздушных судов на проведение поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении возмещаются за счет средств федерального бюджета в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.»;

в) 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.»;

10) пункт 1¹ статьи 94 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.».

Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 сентября 2022 года.



Президент
Российской Федерации В.Путин

Москва, Кремль
30 декабря 2021 года
№ 488-ФЗ