Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (ВК РФ) (с изменениями и дополнениями)

Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года

Одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года

Настоящий Кодекс устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации.

Государственное регулирование использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

Глава I. Общие положения

Статья 1. Суверенитет в отношении воздушного пространства Российской Федерации

1. Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации.

2. Под воздушным пространством Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации

1. Воздушное законодательство Российской Федерации состоит из настоящего Кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

2. Федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила - нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации и принимаемые в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

3. Правительство Российской Федерации вправе принимать акты, предусматривающие вступление в силу нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования и принимаемых в целях создания и эксплуатации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, в иные сроки, чем указанные в части 1 статьи 3 Федерального закона от 31 июля 2020 года N 247-ФЗ "Об обязательных требованиях в Российской Федерации".

Статья 3. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора.

Статья 4. Ответственность за нарушение воздушного законодательства Российской Федерации

Лица, виновные в нарушении воздушного законодательства Российской Федерации, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 5. Отношения, регулируемые воздушным законодательством Российской Федерации

Воздушное законодательство Российской Федерации регулирует отношения в области использования воздушного пространства, отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с нахождением

воздушных судов Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором Российской Федерации, и отношения, возникающие в связи с выполнением полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Статья 6. Понятие уполномоченных органов

В целях настоящего Кодекса под уполномоченными органами понимаются федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента Российской Федерации или постановлением Правительства Российской Федерации предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность этого органа.

Статья 7. Принадлежность имущества авиации

Имущество гражданской и экспериментальной авиации - воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства - в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения - только в федеральной собственности. Аэродромы, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, не могут быть отчуждены в собственность физических лиц, юридических лиц.

Статья 7.1. Объекты инфраструктуры воздушного транспорта

1. К объектам инфраструктуры воздушного транспорта относятся следующие объекты:

1) аэродромы, вертодромы, обустроенные места для приводнения и причаливания воздушных судов, прочие объекты, необходимые для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

2) аэровокзалы (терминалы) и иные объекты, в том числе объекты капитального строительства, необходимые для посадки на воздушное судно и высадки из него пассажиров, погрузки, разгрузки и хранения грузов, перевозимых воздушным судном, обслуживания и обеспечения безопасности пассажиров и грузов;

3) объекты единой системы организации воздушного движения;

4) наземные объекты, необходимые для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции и ремонта аэропортов, аэродромов и вертодромов, подземные сооружения и инженерные коммуникации;

5) здания, сооружения, расположенные на территориях аэропортов, аэродромов, вертодромов и предназначенные для обеспечения авиационной безопасности, оказания услуг;

6) наземное оборудование, необходимое для предоставления поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем (далее - наземное оборудование по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем).

2. Особо опасными, технически сложными объектами инфраструктуры воздушного транспорта являются взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок воздушных судов и перроны аэродромов с искусственным покрытием с длиной взлетно-посадочной полосы 1300 метров и более, аэровокзалы (терминалы) пропускной способностью 100 пассажиров в час и более, региональные и районные диспетчерские центры единой системы организации воздушного движения, командно-диспетчерские и стартовые диспетчерские пункты высотой более трех этажей или площадью 1500 квадратных метров и более, за исключением командно-диспетчерских и стартовых диспетчерских пунктов модульного (контейнерного) типа, а также объекты инфраструктуры воздушного транспорта, в состав которых входят объекты, относящиеся в соответствии с настоящим пунктом к особо опасным, технически сложным объектам.

Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации

1. Обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат:

1) аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для

выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;

2) пилотируемые гражданские воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты и бортовое авиационное оборудование гражданских воздушных судов, за исключением пилотируемых гражданских воздушных судов, которым сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;

2.1) беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих в себя беспилотные гражданские воздушные суда, на которые сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее.

Действие требований, установленных настоящим подпунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации";

3) светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения, наземное оборудование по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

4) деятельность юридических лиц, осуществляющих разработку и (или) изготовление подлежащей обязательной сертификации в соответствии с подпунктами 2, 2.1 и 3 настоящего пункта авиационной техники, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок пассажиров, а также за исключением светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов. Требования к указанным юридическим лицам устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. Действие требований, установленных настоящим подпунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

2. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.

3. Юридические лица, осуществляющие аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, обеспечение авиационной безопасности, юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие определенные федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, авиационные работы, заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями, техническое обслуживание 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, образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, юридические лица и индивидуальные предприниматели,

являющиеся поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, а также операторы аэродромов гражданской авиации осуществляют свою деятельность при наличии выданного органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, операторов требованиям федеральных авиационных правил, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, который также устанавливает форму и порядок выдачи данного документа.

Действие требований, установленных настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

3.1. В случаях, предусмотренных Федеральным законом от 29 апреля 2008 года N 57-ФЗ "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства", для получения документа, подтверждающего соответствие юридического лица, осуществляющего обеспечение авиационной безопасности, требованиям федеральных авиационных правил, юридическим лицом, находящимся под контролем иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор (далее - группа лиц), установление контроля иностранного инвестора или группы лиц должно быть согласовано в порядке, предусмотренном указанным Федеральным законом. Для определения факта нахождения юридического лица под таким контролем применяются признаки, указанные в частях 1 и (или) 2 статьи 5 указанного Федерального закона. В настоящем пункте понятие "иностранный инвестор" используется в значении, определенном статьей 3 указанного Федерального закона, понятие "группа лиц" используется в значении, определенном статьей 9 Федерального закона от 26 июля 2006 года N 135-ФЗ "О защите конкуренции".

4. Утратил силу с 19 декабря 2022 г. - Федеральный закон от 19 декабря 2022 г. N 547-ФЗ

Статья 8.1. Обязательная аттестация авиационного персонала экспериментальной авиации

1. Специалисты авиационного персонала экспериментальной авиации подлежат обязательной аттестации.

Обязательная аттестация специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации проводится уполномоченным органом в области оборонной промышленности с участием организаций экспериментальной авиации.

2. Порядок проведения обязательной аттестации авиационного персонала экспериментальной авиации устанавливается федеральными авиационными правилами.

Статья 8.2. Сертификационные центры и испытательные лаборатории

1. Проведение обязательной сертификации, предусмотренное пунктом 2 статьи 8 настоящего Кодекса, осуществляется с привлечением сертификационных центров и испытательных лабораторий. Порядок привлечения сертификационных центров и испытательных лабораторий устанавливается федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

2. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, утверждает требования к сертификационным центрам и испытательным лабораториям, порядок аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, требования к реестру аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий и порядок ведения такого реестра.

3. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), осуществляет организацию и проведение обязательной сертификации, проводит аккредитацию сертификационных центров и испытательных лабораторий, утверждает перечень областей аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, ведет реестр аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий и осуществляет контроль за деятельностью аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий.

Статья 8.3. Обязательная сертификация светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем

1. Обязательная сертификация светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок проведения обязательной сертификации указанного оборудования и утвержденными федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

2. Юридическими лицами, осуществляющими разработку светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, разрабатываются сертификационные базисы в целях проведения обязательной сертификации указанного оборудования (далее - сертификационный базис оборудования).

3. Сертификационные базисы оборудования содержат требования, необходимые для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и безопасной эксплуатации светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, и разрабатываются с учетом стандартов Международной организации гражданской авиации, федеральных авиационных правил, национальных стандартов Российской Федерации, определяющих технические и эксплуатационные требования к указанному оборудованию.

4. Сертификационные базисы оборудования утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.

5. Обязательная сертификация оборудования, указанного в пункте 1 настоящей статьи, проводится федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, и завершается выдачей:

1) сертификата типа на типовую конструкцию нового оборудования и модернизированного оборудования, планируемых к серийному изготовлению, если в ходе проведения сертификации установлено, что такое оборудование соответствует требованиям применимого к нему сертификационного базиса оборудования и конструкция такого оборудования признана в качестве типовой;

2) сертификата единичного экземпляра оборудования, серийное изготовление которого не планируется или прекращено, если в ходе проведения сертификации установлено, что такое оборудование соответствует требованиям применимого к нему сертификационного базиса оборудования.

6. Порядок проведения обязательной сертификации светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, указанный в пункте 1 настоящей статьи, должен содержать в том числе:

1) порядок разработки и утверждения сертификационных базисов оборудования;

2) последовательность процедур проведения обязательной сертификации в целях выдачи сертификата типа на типовую конструкцию нового оборудования и модернизированного оборудования, а также в целях выдачи сертификата единичного экземпляра оборудования;

3) требования к документам, представляемым разработчиком нового оборудования и модернизированного оборудования, разработчиком или владельцем единичного экземпляра оборудования в целях проведения обязательной сертификации, включая требования к содержанию таких документов;

4) перечень документов, указанных в подпункте 3 настоящего пункта, и порядок их проверки;

5) порядок проведения сертификационных испытаний типовой конструкции нового оборудования и модернизированного оборудования, единичного экземпляра оборудования, а также виды таких испытаний;

6) требования к документам, оформляемым по результатам проведения сертификационных испытаний, указанных в подпункте 5 настоящего пункта, включая требования к содержанию таких документов;

7) порядок оформления документов по результатам проведения сертификационных испытаний, указанных в подпункте 5 настоящего пункта;

8) перечень документов, подтверждающих соответствие типовой конструкции нового и модернизированного оборудования, а также единичного экземпляра оборудования сертификационному базису оборудования;

9) основания и порядок выдачи сертификатов, указанных в пункте 3 настоящей статьи, основания и порядок внесения в них изменений, основания и порядок замены таких сертификатов;

10) основания для отказа в выдаче, отказа во внесении изменений, отказа в замене сертификатов, указанных в пункте 3 настоящей статьи;

11) формы сертификатов, указанных в пункте 3 настоящей статьи;

12) порядок проведения сертификации оборудования на этапе его серийного изготовления, включая порядок подтверждения его соответствия ранее выданному сертификату типа.

7. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса оборудования типовой конструкции или единичного экземпляра светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем возлагается на разработчика такого оборудования либо разработчика изменений типовой конструкции такого оборудования.

8. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса оборудования каждого серийно производимого экземпляра светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем возлагается на изготовителя такого экземпляра оборудования.

Статья 9. Лицензирование деятельности в области авиации

1. Отдельные виды деятельности в области авиации могут осуществляться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании лицензий, предоставленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Утратил силу.

3. Утратил силу с 1 сентября 2023 г. - Федеральный закон от 18 марта 2023 г. N 65-ФЗ

4. Утратил силу с 29 февраля 2020 г. - Федеральный закон от 18 февраля 2020 г. N 21-ФЗ

5. Утратил силу.

6. Утратил силу.

7. Утратил силу.

8. Действие требований, установленных настоящей статьей, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

Статья 10. Приостановление действия сертификатов и их аннулирование

1. Действие сертификатов может быть приостановлено, а равно в их действие могут быть введены ограничения органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

2. Сертификаты могут быть аннулированы органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

Глава II. Государственное регулирование использования воздушного пространства

Статья 11. Использование воздушного пространства

1. Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

2. Пользователями воздушного пространства являются граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

Статья 12. Государственное регулирование использования воздушного пространства

1. Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимаются установление государством общих правил осуществления такой деятельности, а также установление ответственности за нарушения правил использования воздушного пространства.

2. Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.

Статья 13. Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства

1. Все пользователи воздушного пространства обладают равными правами на его использование.

2. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями воздушного пространства право на его использование предоставляется пользователям в соответствии с государственными приоритетами в следующей последовательности:

1) отражение воздушного нападения, предотвращение и прекращение нарушений Государственной границы Российской Федерации или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

2) оказание помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

3) запуск, посадка, поиск и эвакуация космических аппаратов и их экипажей;

4) предотвращение и прекращение нарушений федеральных правил использования воздушного пространства;

5) выполнение полетов воздушных судов, в том числе в интересах обороноспособности и безопасности государства, или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации или в порядке, установленном Правительством Российской Федерации;

6) выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в соответствии со специальными договорами;

7) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации при внезапных проверках боевой

готовности, а также при перебазировании частей и подразделений государственной авиации;

8) осуществление регулярных воздушных перевозок пассажиров и багажа;

9) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации;

10) выполнение полетов воздушных судов экспериментальной авиации;

11) осуществление регулярных воздушных перевозок грузов и почты;

12) осуществление нерегулярных воздушных перевозок, выполнение авиационных работ;

13) проведение учебных, спортивных, демонстрационных и иных мероприятий;

14) выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан.

Статья 14. Организация использования воздушного пространства

1. Организация использования воздушного пространства предусматривает обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства. Организация использования воздушного пространства включает в себя:

1) установление структуры и классификации воздушного пространства;

2) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными статьей 13 настоящего Кодекса;

3) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;

4) организацию воздушного движения, представляющую собой:

обслуживание (управление) воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;

5) утратил силу с 1 июля 2021 г. - Федеральный закон от 11 июня 2021 г. N 170-ФЗ

2. Организация использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

Положение о единой системе организации воздушного движения утверждается Правительством Российской Федерации.

Статья 15. Структура воздушного пространства

Структура воздушного пространства включает в себя зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и тому подобное), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и тому подобное), зоны ограничений полетов воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства утверждается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 16. Порядок использования воздушного пространства

В соответствии со структурой и классификацией воздушного пространства федеральными правилами использования воздушного пространства устанавливается разрешительный или уведомительный порядок использования воздушного пространства. В случаях, предусмотренных подпунктами 1-4 пункта 2 статьи 13 настоящего Кодекса, об использовании воздушного пространства уведомляется соответствующий орган единой системы организации воздушного движения.

Статья 17. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

Использование воздушного пространства или отдельных его районов может быть запрещено или ограничено в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 18. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства

1. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, уполномоченным органом в области обороны в части выявления воздушных судов-нарушителей, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

2. Органы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также пользователи воздушного пространства обязаны принимать предусмотренные законодательством Российской Федерации меры по предотвращению и (или) прекращению нарушений федеральных правил использования воздушного пространства.

Статья 18.1. Утратила силу с 1 июля 2021 г. - Федеральный закон от 11 июня 2021 г. N 170-ФЗ

Статья 19. Ответственность за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства

Нарушение федеральных правил использования воздушного пространства влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Глава III. Государственное регулирование деятельности в области авиации

Статья 20. Виды авиации

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

Статья 21. Гражданская авиация

1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

2. Утратил силу.

3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Статья 22. Государственная авиация

1. Авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения указанных в настоящем пункте задач, относится к государственной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами, относится к государственной военной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти и Государственную корпорацию по космической деятельности "Роскосмос" задач в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности, относится к государственной авиации специального назначения.

2. Использование государственной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Использование государственной авиации для проведения испытаний авиационной техники осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 23. Экспериментальная авиация

1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

2. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 24. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации

Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, в пределах, установленных этим органом, его структурными подразделениями и территориальными органами.

Статья 24.1. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов

1. Реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

2. Правительство Российской Федерации в рамках обеспечения реализации государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов устанавливает порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами - разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов, образовательными организациями и организациями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских воздушных судов, операторами сертифицированных аэродромов гражданской авиации в отношении воздушных судов, разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, образовательными организациями.

3. В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

Статья 25. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации

1. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации, за исключением проведения военно-врачебной экспертизы специалистов авиационного персонала государственной авиации, являющихся членами экипажа государственного воздушного судна (в том числе внешних пилотов), лиц, осуществляющих управление полетами, парашютистов, лиц, участвующих в выполнении задания на полет (далее - специалисты авиационного персонала государственной авиации), осуществляется уполномоченным органом в области обороны.

2. Организация деятельности в области государственной авиации и оперативное управление этой деятельностью осуществляются соответствующими уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации.

Статья 26. Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации

Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации осуществляется уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Глава IV. Федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации

Статья 27. Утратила силу с 1 августа 2011 г.

Статья 28. Федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации

1. Федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти в соответствии с положением, утверждаемым Правительством Российской Федерации.

2. Предметом федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации являются:

1) соблюдение организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами при осуществлении деятельности в области гражданской авиации:

требований к подготовке и выполнению полетов, эксплуатации гражданских воздушных судов и их допуску к полетам;

требований к использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов;

требований к воздушным перевозкам пассажиров, багажа, грузов и почты;

требований к воздушным перевозкам опасных грузов;

требований к обязательному страхованию ответственности, предусмотренному воздушным законодательством Российской Федерации;

требований к выполнению авиационных работ;

обязательных требований к содержанию программ подготовки авиационного персонала гражданской авиации;

порядка подготовки членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением;

требований в отношении документации гражданского воздушного судна, наличие которой на борту гражданского воздушного судна установлено воздушным законодательством Российской Федерации;

требований, установленных пунктом 3 статьи 8 настоящего Кодекса;

обязательных требований пожарной безопасности;

требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг;

2) соблюдение организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами при осуществлении деятельности в области гражданской авиации условий, содержащихся в следующих разрешительных документах:

сертификаты, выданные в соответствии с пунктом 1 статьи 8 (за исключением сертификатов, выданных юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление авиационной техники) и со статьями 36 и 37 настоящего Кодекса;

документы, выданные в соответствии с пунктом 3 статьи 8 настоящего Кодекса;

свидетельства, выданные в соответствии с пунктом 1 статьи 53 настоящего Кодекса;

3) соблюдение организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами при осуществлении деятельности в области гражданской авиации требований документов, исполнение которых является необходимым в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, в том числе:

программ подготовки, предусмотренных пунктом 4 статьи 54 настоящего Кодекса;

документации гражданского воздушного судна, утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна, предусмотренной пунктом 1 статьи 37.1 настоящего Кодекса.

3. Порядок возмещения свидетелям, специалистам, экспертам, экспертным организациям, привлекаемым органом государственного надзора в области гражданской авиации к участию в надзорных мероприятиях, расходов, понесенных ими в связи с участием в надзорных мероприятиях,

устанавливается Правительством Российской Федерации в положении о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации.

4. К документам и материалам, характеризующим деятельность контролируемых лиц, а также состояние контролируемых сооружений, оборудования и транспортных средств, относятся в том числе материалы фотосъемки, аудио- и видеозаписи, информационные базы и банки данных, технические средства и иные носители информации.

5. В рамках федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации осуществляется постоянный рейд в соответствии с положениями Федерального закона от 31 июля 2020 года N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации".

6. Порядок осуществления постоянного рейда устанавливается положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации, утверждаемым Правительством Российской Федерации.

7. Организация и осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации регулируются Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации".

Статья 29. Утратила силу с 1 августа 2011 г.

Статья 30. Утратила силу с 1 августа 2011 г.

Статья 31. Утратила силу с 1 августа 2011 г.

Глава V. Воздушные суда

Статья 32. Воздушное судно

1. Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

2. Легкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов.

3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.

4. Пилотируемое воздушное судно - воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся на его борту.

5. Беспилотное воздушное судно - воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

6. Беспилотная авиационная система - комплекс взаимосвязанных элементов, включающий в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов, средства управления полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов и контроля за полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов (станцию внешнего пилота и линию управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотной авиационной системы), а также средства осуществления взлета и посадки беспилотных воздушных судов.

7. Линия управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотной авиационной системы - канал связи между станцией внешнего пилота и беспилотным воздушным судном, который включает в себя оборудование передачи данных, необходимых для управления полетом беспилотного воздушного судна и контроля за его полетом, и может дополнительно обеспечивать радиосвязь, а также обмен сообщениями между внешним пилотом беспилотной авиационной системы и органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов

1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:

1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и пилотируемые гражданские воздушные

суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;

2) государственные воздушные суда.

1.1. Пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов, регистрируются в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.

1.2. Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.

1.3. Утратил силу.

1.4. Государственные воздушные суда регистрируются по согласованию с уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, утвержденными уполномоченным органом в области обороны.

2. Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

3. Экспериментальные воздушные суда подлежат государственному учету с выдачей соответствующих документов уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

3.1. Утратил силу.

3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. Воздушное судно, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

5. Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в следующих случаях:

списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации;

продажа гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации;

нарушение требований к государственной регистрации гражданского воздушного судна.

6. При исключении данных о гражданском воздушном судне из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации свидетельство о государственной регистрации этого воздушного судна утрачивает силу и подлежит возврату органу, выдавшему указанное свидетельство.

7. Правила государственной регистрации и государственного учета воздушных судов устанавливаются соответствующим уполномоченным органом.

8. За государственную регистрацию гражданского воздушного судна уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

9. Государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним осуществляются в соответствии со статьей 131 Гражданского

кодекса Российской Федерации.

10. В случае залога гражданского воздушного судна сведения о залоге подлежат включению в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Статья 34. Обозначения, наносимые на воздушные суда

1. При государственной регистрации гражданского воздушного судна ему присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

2. На государственные воздушные суда наносятся знаки государственной принадлежности и учетные опознавательные знаки.

2.1. В качестве знаков государственной принадлежности на государственные воздушные суда наносятся:

1) на военно-транспортные воздушные суда, используемые для полетов за пределы Российской Федерации, - изображение Государственного флага Российской Федерации;

2) на воздушные суда государственной авиации, используемые для осуществления военной, пограничной, полицейской, таможенной служб, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач, - знаки государственной принадлежности, установленные Правительством Российской Федерации.

2.2. На экспериментальные воздушные суда и беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, наносятся учетные опознавательные знаки.

2.3. На государственные и экспериментальные воздушные суда могут наноситься дополнительные опознавательные знаки, бортовые номера, имена собственные, товарные знаки, геральдические знаки, зарегистрированные в установленном порядке соответственно уполномоченным органом в области обороны и другими уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации и экспериментальной авиации.

3. На воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы, кроме того, наносится изображение красного креста или изображение красного полумесяца.

4. На гражданское воздушное судно, подлежащее государственной регистрации, помимо государственного и регистрационного опознавательных знаков должно наноситься изображение Государственного флага Российской Федерации, могут наноситься изображение флага субъекта Российской Федерации, а также товарные знаки - символы, надписи, эмблемы и иные зарегистрированные в установленном законодательством Российской Федерации порядке знаки. Изображение Государственного флага Российской Федерации должно располагаться выше изображения флага субъекта Российской Федерации и по размеру быть больше размера изображения флага субъекта Российской Федерации.

5. Изображение Государственного флага Российской Федерации наносится на воздушные суда в соответствии с законодательством Российской Федерации. Порядок нанесения других обозначений на государственные воздушные суда устанавливается уполномоченным органом в области обороны по согласованию с уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации, на экспериментальные воздушные суда - уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

6. Государственные, регистрационные и учетные опознавательные знаки гражданских воздушных судов, а также порядок нанесения этих знаков и порядок нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

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 нормами летной годности, которые утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), и обязательны для применения федеральными органами исполнительной власти, а также юридическими и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов. Указанные нормы летной годности не подлежат государственной регистрации.

Статья 36. Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов

1. К эксплуатации при наличии сертификата летной годности допускаются:

1) пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;

2) беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов.

2. Сертификат летной годности на гражданское воздушное судно выдается после подтверждения соответствия конструкции экземпляра гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, удостоверенной сертификатом типа, аттестатом о годности к эксплуатации либо иным актом об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданным до 1 января 1967 года, дополнительными сертификатами типа, включая дополнительные сертификаты типа, выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации иностранного государства при изменении типовой конструкции гражданского воздушного судна до 1 января 2022 года, а также на основании акта оценки воздушного судна на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, выданного юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, выполняющими техническое обслуживание 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.

3. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, для осуществления коммерческих воздушных перевозок пассажиров не допускается.

4. Действие требований, установленных пунктами 1, 2 и 3 настоящей статьи, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

5. Сертификат летной годности выдается уполномоченным органом в области гражданской авиации государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, за исключением случаев, предусмотренных статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации.

6. Допуск к эксплуатации государственных воздушных судов осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

7. Порядок подтверждения соответствия конструкции гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, форма сертификата летной годности и порядок его оформления устанавливаются федеральными авиационными правилами.

8. Процедуры оценки экземпляров гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации и выдачи акта оценки гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации устанавливаются федеральными авиационными

правилами.

Статья 37. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов

1. Обязательная сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа, беспилотных авиационных систем и их элементов проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации. Обязательная сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы соответствуют требованиям сертификационных базисов, необходимых для сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и (или) их элементов (далее - сертификационный базис гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента), и конструкция гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.

Действие требований, установленных настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

1.1. Сертификационный базис гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента - 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 гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента 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 гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента устанавливается федеральными авиационными правилами.

2. Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

Действие требования, установленного настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

3. Гражданское воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт, беспилотная авиационная система и (или) ее элемент, конструкция которых признана в качестве типовой, в процессе серийного производства проходят в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому воздушному судну сертификата летной годности, беспилотной авиационной системе или ее элементу, авиационному двигателю или воздушному винту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы и ее элемента, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям.

4. Обеспечение соответствия требованиям сертификационного базиса гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента 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 каждых серийно производимой беспилотной авиационной системы и (или) ее элемента, гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта типовой конструкции возлагается на изготовителя.

4.1. Документ, удостоверяющий изменение ранее утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна на основании аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, выдается органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, после подтверждения разработчиком соответствия изменения типовой конструкции гражданского воздушного судна требованиям к летной годности, которые использовались при первоначальном подтверждении соответствия типовой конструкции гражданского воздушного судна, или более поздним требованиям.

5. Утратил силу.

6. Утратил силу.

7. Государственный контроль за исполнением требований, установленных пунктом 4 настоящей статьи, осуществляется уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

8. Утратил силу.

9. Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, включающие в себя беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

Действие требования, установленного настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

10. Требования к оснащению воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающими доступность воздушных судов для пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, и сроки такого оснащения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

Статья 37.1. Эксплуатация гражданского воздушного судна

1. Соблюдение ограничений и процедур эксплуатации гражданского воздушного судна, установленных утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна документацией гражданского воздушного судна, а также правил эксплуатации гражданских воздушных судов, утвержденных федеральными авиационными правилами, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.

2. Требования к документации, указанной в пункте 1 настоящей статьи, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Утратил силу с 1 сентября 2022 г. - Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. N 488-ФЗ

4. Утратил силу с 1 сентября 2022 г. - Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. N 488-ФЗ

5. Наземное обслуживание гражданского воздушного судна - комплекс работ по обеспечению прибытия воздушного судна на аэродром и его вылета с аэродрома, за исключением обслуживания воздушного движения. Наземное обслуживание гражданского воздушного судна не включает в себя его техническое обслуживание.

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.

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).

8. При нарушении требований, указанных в пункте 1 настоящей статьи, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна уполномоченный орган в области гражданской авиации, выдавший сертификат летной годности, имеет право ввести ограничения эксплуатации данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию.

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

9. Эксплуатанты обязаны предоставлять информацию о техническом состоянии гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, об особенностях их эксплуатации в уполномоченный орган, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также их разработчику. Состав и порядок предоставления указанной информации устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 37.2. 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.

Статья 38. Позывной радиосигнал воздушного судна

1. Каждому гражданскому воздушному судну, имеющему средства радиосвязи, присваивается позывной радиосигнал в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской

авиации.

2. В государственной и экспериментальной авиации командиру воздушного судна присваивается сменный позывной радиосигнал. В случаях, установленных федеральными авиационными правилами при выполнении государственным воздушным судном или экспериментальным воздушным судном полетов по воздушным трассам или местным воздушным линиям с посадками на аэродромах гражданской авиации, такому воздушному судну присваивается номер рейса.

Статья 39. Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами

Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами (привлечение к воздушным перевозкам для государственных нужд, временное изъятие гражданских воздушных судов и иные ограничения) допускается в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения.

Глава VI. Аэродромы, аэропорты и объекты единой системы организации воздушного движения

Статья 40. Аэродромы и аэропорты

1. Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

1.1. Вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. Вертодромы подразделяются на вертодромы гражданской авиации, вертодромы государственной авиации и вертодромы экспериментальной авиации.

2. Аэродромы подразделяются на аэродромы гражданской авиации, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации.

3. Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.

4. Международный аэропорт - аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором в установленном законодательством Российской Федерации порядке функционирует пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

5. Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов воздушных судов или международного аэропорта принимается Правительством Российской Федерации.

6. Утратил силу.

7. Посадочная площадка - участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

8. Аэропорт федерального значения - аэропорт, необходимый для организации воздушного сообщения между городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом, Севастополем и административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации, а также международные аэропорты. Перечень аэропортов федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Статья 41. Государственная регистрация аэродромов и вертодромов

1. Аэродромы гражданской авиации и вертодромы гражданской авиации предназначены для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов и подлежат государственной регистрации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании заявления владельца аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации с приложением документа, подтверждающего соответствие такого аэродрома, такого вертодрома требованиям, предусмотренным статьей 48 настоящего Кодекса. Форма и порядок оформления указанного документа устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. Ведение данного реестра возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Правила государственной регистрации аэродромов гражданской авиации и вертодромов гражданской авиации, форма свидетельства о государственной регистрации такого аэродрома, такого вертодрома в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

2. Аэродромы государственной авиации и вертодромы государственной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов и вертодромов государственной авиации Российской Федерации. Ведение данного реестра возлагается на уполномоченный орган в области обороны.

Правила государственной регистрации аэродромов и вертодромов государственной авиации, определяющие в том числе форму свидетельства о государственной регистрации таких аэродрома, вертодрома в Государственном реестре аэродромов и вертодромов государственной авиации Российской Федерации, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утвержденными уполномоченным органом в области обороны.

3. Аэродромы экспериментальной авиации и вертодромы экспериментальной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов и вертодромов экспериментальной авиации Российской Федерации. Ведение данного реестра возлагается на уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

Правила государственной регистрации аэродромов и вертодромов экспериментальной авиации Российской Федерации, форма свидетельства о государственной регистрации аэродрома экспериментальной авиации или вертодрома экспериментальной авиации, выдаваемого при государственной регистрации, устанавливаются уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

4. Данные об аэродроме гражданской авиации, о вертодроме гражданской авиации исключаются из Государственного реестра аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании решения о закрытии аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации для обслуживания гражданских воздушных судов.

5. За государственную регистрацию аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Статья 42. Объекты единой системы организации воздушного движения

Объектами единой системы организации воздушного движения являются комплексы зданий, сооружений, коммуникаций, а также наземные объекты средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенные для организации воздушного движения. Перечень объектов единой системы организации воздушного движения определяется федеральными авиационными правилами.

Статья 43. Предоставление земельного участка или поверхностного водного объекта

Земельный участок, предназначенный для размещения аэродрома, аэропорта или объекта единой системы организации воздушного движения, поверхностный водный объект, предназначенный для размещения аэродрома, предоставляются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 44. Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования

1. Аэродром совместного базирования - аэродром, на котором совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и (или) воздушные суда экспериментальной авиации.

Перечень аэродромов совместного базирования утверждается Правительством Российской Федерации.

2. Аэродром совместного использования - аэродром государственной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме. Решение о совместном использовании аэродрома государственной авиации принимает специально уполномоченный орган, в ведении которого находится данный аэродром.

3. Эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется на основе договоров.

4. Аэродромы совместного базирования гражданских воздушных судов, государственных воздушных судов и (или) воздушных судов экспериментальной авиации, а также аэродромы совместного использования должны отвечать требованиям, предъявляемым к аэродромам гражданской авиации, с учетом установленных настоящей статьей особенностей.

Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования разделяются на сектора гражданской, государственной и (или) экспериментальной авиации в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, уполномоченным органом в области обороны, уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Деятельность в границах секторов гражданской, государственной и экспериментальной авиации осуществляется в соответствии с законодательством в области гражданской, государственной и экспериментальной авиации соответственно.

Статья 45. Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения

Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения регулируются законодательством о градостроительной деятельности.

Статья 46. Утратила силу с 30 сентября 2017 г. - Федеральный закон от 1 июля 2017 г. N 135-ФЗ.

Статья 47. Приаэродромная территория

1. Приаэродромная территория устанавливается актом уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, перспективного развития аэропорта и исключения негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду в соответствии с настоящим Кодексом, земельным законодательством, законодательством о градостроительной деятельности с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Актом, указанным в абзаце первом настоящего пункта, на приаэродромной территории устанавливаются ограничения использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости и осуществления экономической и иной деятельности в соответствии с настоящим Кодексом (далее - ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности).

2. Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования территорий.

3. На приаэродромной территории выделяются следующие подзоны, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности:

1) первая подзона, в которой запрещается размещать объекты, не предназначенные для организации и обслуживания воздушного движения и воздушных перевозок, обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

2) вторая подзона, в которой запрещается размещать объекты, не предназначенные для обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов и почты, обслуживания воздушных судов, хранения авиационного топлива и заправки воздушных судов, обеспечения энергоснабжения, а также объекты, не относящиеся к инфраструктуре аэропорта;

3) третья подзона, в которой запрещается размещать объекты, высота которых превышает ограничения, установленные уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при установлении соответствующей приаэродромной территории;

4) четвертая подзона, в которой запрещается размещать объекты, создающие помехи в работе наземных объектов средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенных для организации воздушного движения и расположенных вне первой подзоны;

5) пятая подзона, в которой запрещается размещать опасные производственные объекты, функционирование которых может повлиять на безопасность полетов воздушных судов;

6) шестая подзона, в которой запрещается размещать объекты, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц;

7) седьмая подзона, в которой в целях предотвращения негативного физического воздействия устанавливается перечень ограничений использования земельных участков, определенный в соответствии с земельным законодательством с учетом положений настоящей статьи. При этом под указанным негативным физическим воздействием понимается несоответствие эквивалентного уровня звука, возникающего в связи с полетами воздушных судов, санитарно-эпидемиологическим требованиям.

3.1. Приаэродромная территория устанавливается с выделением с первой по седьмую подзон в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи или в случае, предусмотренном пунктом 5.2 настоящей статьи, с выделением с первой по шестую подзон с последующим установлением седьмой подзоны в соответствии с пунктом 5.3 настоящей статьи.

3.2. Определение перечня ограничений использования земельных участков, предусматривающих запрет на строительство, реконструкцию, эксплуатацию отдельных видов объектов капитального строительства в седьмой подзоне приаэродромной территории, осуществляется с учетом возможности применения при строительстве, реконструкции, эксплуатации таких видов объектов мер по предупреждению и (или) устранению негативного физического воздействия и по результатам расчета и оценки рисков для здоровья человека, проведенных в соответствии с санитарно-эпидемиологическими требованиями.

4. Положение о приаэродромной территории утверждается Правительством Российской Федерации. Указанным положением в соответствии с земельным законодательством могут быть определены особенности установления приаэродромной территории, связанные с выполнением полетов воздушных судов государственной авиации, экспериментальной авиации.

5. При архитектурно-строительном проектировании в целях строительства, реконструкции сооружений аэродрома проект акта уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти об установлении приаэродромной территории подготавливается застройщиком, который осуществляет строительство сооружений аэродрома. Указанный проект акта утверждается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при наличии положительного санитарно-эпидемиологического заключения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, о соответствии указанного проекта решения требованиям законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения. Указанный проект акта также подлежит согласованию с высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, в границах территорий которых полностью или частично расположена приаэродромная территория (в части соответствия указанного проекта акта, выделения на приаэродромной территории подзон, установления в таких подзонах ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности порядку описания местоположения границ приаэродромной территории и порядку выделения на приаэродромной территории подзон, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности), с учетом заключений уполномоченных органов местного самоуправления муниципальных образований, в границах территорий которых полностью или частично расположена приаэродромная территория, содержащих расчеты размера ущерба, подлежащего возмещению гражданам, юридическим лицам и публично-правовым образованиям в связи с ограничениями использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, установленными на приаэродромной территории. Согласование указанного проекта акта или отказ в его согласовании подлежит представлению в уполномоченные Правительством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти в тридцатидневный срок со дня поступления в высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации указанного проекта акта. В случае непредставления согласования указанного проекта акта или непредставления отказа в его согласовании в установленный срок указанный проект акта считается согласованным. Порядок разрешения разногласий, возникающих между высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти при согласовании указанного проекта акта, утверждается Правительством Российской Федерации.

5.1. В случае, если утвержденными документами территориального планирования Российской Федерации и документацией по планировке территории предусмотрены мероприятия по строительству, реконструкции объектов инфраструктуры воздушного транспорта в целях перспективного развития аэродрома, в том числе строительство, реконструкция взлетно-посадочных полос аэродрома, приаэродромная территория, включая седьмую подзону приаэродромной территории, устанавливается с учетом таких строительства, реконструкции. Убытки, причиненные гражданам и юридическим лицам при ограничении их прав на земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимости, которые возникают в связи с увеличением

количества взлетно-посадочных полос аэродрома и (или) реконструкцией существующих взлетно-посадочных полос аэродрома, подлежат возмещению в соответствии с земельным законодательством.

5.2. При наличии разногласий между указанными в пункте 5 настоящей статьи высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти относительно определения границ седьмой подзоны приаэродромной территории приаэродромная территория устанавливается с выделением с первой по шестую подзон приаэродромной территории актом об установлении приаэродромной территории уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти при условии, что проект такого акта согласован указанными в пункте 5 настоящей статьи высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации в части установления приаэродромной территории с выделением с первой по шестую подзон приаэродромной территории.

5.3. В случае, предусмотренном пунктом 5.2 настоящей статьи, седьмая подзона приаэродромной территории устанавливается актом федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, по согласованию с уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти, а также с высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, в границах территорий которых полностью или частично расположена седьмая подзона приаэродромной территории, в течение одного года со дня установления приаэродромной территории с выделением с первой по шестую подзон приаэродромной территории. Порядок разрешения разногласий, возникающих между федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и (или) уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при определении границ седьмой подзоны приаэродромной территории, устанавливается Правительством Российской Федерации.

5.4. Методика установления седьмой подзоны приаэродромной территории, расчета и оценки рисков для здоровья человека (в случае, предусмотренном пунктом 3.2 настоящей статьи) устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор.

5.5. В случае установления приаэродромной территории с выделением с первой по шестую подзон приаэродромной территории до установления седьмой подзоны приаэродромной территории использование земельных участков в целях, предусмотренных ограничениями, определенными в соответствии с подпунктом 7 пункта 3 настоящей статьи, осуществляется при наличии санитарно-эпидемиологического заключения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор.

6. В отношении аэродрома совместного базирования или аэродрома совместного использования решение об установлении приаэродромной территории утверждается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, которым разрешено совместное базирование на аэродроме или которые осуществляют совместное использование аэродрома.

7. В случае выявления в правилах землепользования и застройки поселения, муниципального округа, городского округа, межселенной территории нарушений установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности оператор аэродрома гражданской авиации либо организация, осуществляющая эксплуатацию аэродрома экспериментальной авиации или уполномоченная федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится аэродром государственной авиации, обязаны подготовить заключение о нарушении установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности и направить его в уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти.

Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти в течение десяти дней со дня поступления заключения о нарушении установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности обязан направить в орган местного самоуправления соответствующего муниципального образования предписание об устранении нарушений установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, которые допущены в правилах землепользования и застройки поселения, муниципального округа, городского округа, межселенной территории, в том числе о сносе самовольной постройки. Такое предписание может быть обжаловано органом местного самоуправления соответствующего муниципального образования в суд.

Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти обязан уведомить высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположено соответствующее муниципальное образование, о нарушениях установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, которые допущены в правилах землепользования и застройки поселения, муниципального округа, городского округа, межселенной территории.

8. Застройщик, который осуществляет строительство сооружений аэродрома, возмещает ущерб, причиненный гражданам, юридическим лицам и публично-правовым образованиям в связи с установленными на приаэродромной территории ограничениями использования объектов недвижимости и осуществления деятельности.

Статья 48. Требования к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов. Требования к светосигнальному и метеорологическому оборудованию, устанавливаемому на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническому оборудованию и оборудованию авиационной электросвязи, используемым для обслуживания воздушного движения

Требования к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, требования к светосигнальному и метеорологическому оборудованию, устанавливаемому на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническому оборудованию и оборудованию авиационной электросвязи, используемым для обслуживания воздушного движения, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Статья 49. Эксплуатация аэродромов, вертодромов и посадочных площадок

1. Аэродромы гражданской авиации, вертодромы гражданской авиации допускаются к эксплуатации с даты их регистрации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации.

2. Эксплуатацию аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации и их соответствие требованиям федеральных авиационных правил обеспечивает оператор, которым признается лицо, владеющее аэродромом гражданской авиации или вертодромом гражданской авиации на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании и эксплуатирующее такой аэродром или такой вертодром в целях обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов.

Требования к оператору аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

3. Правила эксплуатации аэродромов государственной авиации и правила подтверждения соответствия аэродромов государственной авиации нормам годности к эксплуатации таких аэродромов устанавливаются федеральными авиационными правилами, утвержденными уполномоченным органом в области обороны.

Аэродромы экспериментальной авиации, вертодромы экспериментальной авиации допускаются к эксплуатации в порядке, установленном уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

4. Правила выполнения инженерных изысканий для подготовки проектной документации, строительства и реконструкции аэродромов государственной авиации, определяющие в том числе виды обеспечения базирования авиационных частей и подразделений государственной авиации и тактико-технические требования к таким аэродромам, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утвержденными уполномоченным органом в области обороны.

Обеспечение соответствия аэродрома государственной авиации, вертодрома государственной авиации, аэродрома экспериментальной авиации, вертодрома экспериментальной авиации в период эксплуатации установленным требованиям возлагается на организацию, осуществляющую эксплуатацию таких аэродромов, вертодромов.

5. Посадочные площадки допускаются к эксплуатации, их эксплуатация приостанавливается или они закрываются для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов с даты представления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке в уполномоченный орган в области гражданской авиации, если более поздний срок не указан в уведомлении.

Форма предусмотренного настоящим пунктом уведомления, порядок его направления и регистрации устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

6. Обеспечение соответствия посадочной площадки требованиям федеральных авиационных правил возлагается на ее владельца.

7. Правила эксплуатации аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, в зависимости от видов полетов воздушных судов и характеристик обслуживаемых воздушных судов, правила борьбы с опасностью, создаваемой объектами животного мира на аэродромах, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Статья 50. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах

1. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах должно обеспечиваться на единообразных условиях, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Аэродромы государственной и экспериментальной авиации, вертодромы государственной и экспериментальной авиации могут быть закрыты для приема и отправки воздушных судов в связи с техническими или метеорологическими условиями, угрожающими безопасности полетов воздушных судов, или в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации.

Аэродромы гражданской авиации, вертодромы гражданской авиации закрываются для обслуживания воздушных судов по решению Правительства Российской Федерации.

3. Аэродромы и аэропорты в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения используются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 51. Маркировка зданий и сооружений

1. Собственники зданий и сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнического оборудования и других объектов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на указанных объектах за свой счет маркировочные знаки и устройства в соответствии с федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

2. Размещение в районе аэродромов знаков и устройств, сходных с принятыми для опознавания аэродромов маркировочными знаками и устройствами, запрещается.

Глава VII. Авиационный персонал

Статья 52. Понятие авиационного персонала

1. К авиационному персоналу относятся лица, которые имеют профессиональную подготовку, осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения и включены в перечни специалистов авиационного персонала. Перечни специалистов авиационного персонала по видам авиации утверждаются уполномоченными органами, осуществляющими государственное регулирование деятельности соответственно в области гражданской авиации, государственной авиации и экспериментальной авиации.

В целях защиты прав и законных интересов граждан, обеспечения обороны страны и безопасности государства не допускаются забастовки или иное прекращение работы (как средство разрешения коллективных и индивидуальных трудовых споров и иных конфликтных ситуаций) авиационным персоналом гражданской авиации, осуществляющим обслуживание (управление) воздушного

движения.

Абзац третий утратил силу.

Требования к специалистам согласно перечням специалистов авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Правила организации взаимодействия между уполномоченными органами, а также организациями государственной авиации, имеющими подразделения государственной авиации, в том числе по вопросам организации проверок соответствия специалистов авиационного персонала государственной авиации требованиям, указанным в абзаце четвертом настоящего пункта, и допуска таких специалистов к полетам и руководству полетами, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утвержденными уполномоченным органом в области обороны.

2. Авиационный персонал включает в себя авиационный персонал гражданской авиации, авиационный персонал государственной авиации и авиационный персонал экспериментальной авиации.

3. На должности специалистов авиационного персонала, осуществляющих деятельность по организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения, принимаются граждане Российской Федерации.

На должности специалистов авиационного персонала не принимаются лица:

имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;

включенные в предусмотренный статьей 6 Федерального закона от 7 августа 2001 года N 115-ФЗ "О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма" перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму.

Проверка сведений, указанных в абзаце четвертом настоящего пункта и пункте 3.4 настоящей статьи, проводится в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

3.1. Лица из числа специалистов авиационного персонала проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Порядок проведения предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров устанавливается 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.

На должности специалистов авиационного персонала не принимаются лица, не прошедшие предварительного медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Членам летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчерам управления воздушным движением запрещается без назначения врача принимать лекарственные препараты, включенные в перечень лекарственных препаратов, влияющих на способность выполнять функции члена летного экипажа воздушного судна и диспетчера управления воздушным движением, утвержденный федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Действие требований, установленных настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

3.2. Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лицом из числа специалистов авиационного персонала может быть расторгнут в случае, если:

1) указанное лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ;

2) указанное лицо не прошло в установленном порядке обязательный периодический медицинский осмотр, а в отношении членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением также в случае, если они не прошли в установленном порядке обязательное медицинское освидетельствование, медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического).

3.3. Лица из числа специалистов авиационного персонала государственной авиации, лица из числа специалистов авиационного персонала государственной авиации, пребывающие в запасе Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации, лица, поступающие на военную службу по контракту либо приравненную к ней службу, принимаемые на работу по трудовому договору на должности специалистов авиационного персонала государственной авиации, граждане, поступающие в военные профессиональные образовательные организации и военные образовательные организации высшего образования, реализующие образовательные программы в области подготовки специалистов авиационного персонала государственной авиации (далее - военно-учебные заведения), либо обучающиеся в военно-учебных заведениях, проходят военно-врачебную экспертизу в целях определения годности к полетам, управлению полетами, управлению беспилотным воздушным судном, парашютным прыжкам, летному обучению. Требования к состоянию здоровья указанных лиц и порядок прохождения ими военно-врачебной экспертизы устанавливаются положением о военно-врачебной экспертизе, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Проведение обязательных диагностических исследований в отношении граждан, поступающих в военно-учебные заведения, граждан, поступающих на военную службу по контракту либо приравненную к ней службу на должности специалистов авиационного персонала государственной авиации, а также в отношении лиц из числа специалистов авиационного персонала государственной авиации, пребывающих в запасе Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации, при призыве их на военные сборы осуществляется в медицинских организациях государственной системы здравоохранения и муниципальной системы здравоохранения в рамках территориальных программ государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи.

Специалисты авиационного персонала государственной авиации проходят химико-токсикологические исследования наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов в порядке и с периодичностью, которые устанавливаются уполномоченным органом в области обороны по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения, за счет средств федерального бюджета в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных уполномоченным органам, имеющим подразделения государственной авиации, и Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос".

На должности специалистов авиационного персонала государственной авиации не принимаются лица, не прошедшие военно-врачебной экспертизы или не соответствующие требованиям к состоянию здоровья, предъявляемым к лицам, поступающим на военную службу по контракту либо приравненную к ней службу, или принимаемым на работу по трудовому договору на эти должности, или поступающим в военно-учебные заведения. На должности специалистов авиационного персонала государственной авиации не принимаются также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Финансирование расходов, связанных с проведением военно-врачебной экспертизы, за исключением проведения обязательных диагностических исследований граждан, указанных в абзаце втором настоящего пункта, осуществляется за счет средств федерального бюджета в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных уполномоченным органам, имеющим подразделения государственной авиации, и Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос".

3.4. Трудовой договор с лицом из числа специалистов авиационного персонала подлежит расторжению в соответствии с пунктом 13 части первой статьи 83 Трудового кодекса Российской Федерации в следующих случаях:

1) если указанное лицо включено в предусмотренный статьей 6 Федерального закона от 7 августа 2001 года N 115-ФЗ "О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма" перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму;

2) если указанное лицо имеет непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления.

4. На работу в службы авиационной безопасности не принимаются лица:

1) имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;

2) страдающие психическими заболеваниями, алкоголизмом, токсикоманией, наркоманией, до прекращения в отношении этих лиц диспансерного наблюдения в специализированной медицинской организации государственной или муниципальной системы здравоохранения в связи с выздоровлением или стойкой ремиссией;

3) досрочно прекратившие полномочия по государственной должности или уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, из органов прокуратуры, судебных органов по основаниям, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему, если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года;

4) в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Федеральным законом "О полиции", имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска этих лиц к осуществлению деятельности, связанной с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни или здоровья человека, а также для окружающей среды;

5) подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности

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.

Действие требования, установленного настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

1.1. Правила проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение указанных в пункте 1 настоящей статьи свидетельств, требованиям федеральных авиационных правил, включающих в себя требования к подготовке авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, а также правила выдачи, приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Требования, предъявляемые к оформлению и форме указанных свидетельств, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

1.2. Допуск специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности осуществляется по результатам обязательной аттестации.

К выполнению функций членов экипажа экспериментального воздушного судна, парашютистов-испытателей, сотрудников по организации полетов, обеспечению полетов, управлению полетами экспериментальной авиации и техническому обслуживанию воздушных судов экспериментальной авиации допускаются лица из числа аттестованных специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации, имеющие соответствующие свидетельства, выданные в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

Формы указанных свидетельств и правила их заполнения утверждаются уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Порядок допуска специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности устанавливается федеральными авиационными правилами.

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.

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).

2. Государственный контроль за деятельностью авиационного персонала осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

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

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.

2. Центральная врачебно-летная экспертная комиссия проводит обязательное медицинское освидетельствование в случаях обжалования и (или) аннулирования результатов обязательного медицинского освидетельствования, проведенного врачебно-летными экспертными комиссиями.

3. Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования должен содержать требования к состоянию здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением, лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, перечень проводимых исследований, периодичность проведения обязательного медицинского освидетельствования, порядок создания и работы центральной врачебно-летной экспертной комиссии и врачебно-летных экспертных комиссий, требования к квалификации их членов, а также форму медицинского заключения о годности членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением к выполнению работ по таким должностям.

4. При проведении обязательного медицинского освидетельствования учитываются результаты обязательных предварительного (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением, предполетных и послеполетных медицинских осмотров членов летного экипажа гражданского воздушного судна, а также результаты предсменных и послесменных медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением.

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 управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.

6. Предполетный и послеполетный медицинские осмотры членов экипажей гражданских воздушных судов, а также предсменный и послесменный медицинские осмотры диспетчеров управления воздушным движением проводятся в целях выявления признаков состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения. Послеполетный медицинский осмотр члена экипажа гражданского воздушного судна и послесменный медицинский осмотр диспетчера управления воздушным движением также может проводиться в случае, если во время полетной смены члена экипажа гражданского воздушного судна или смены диспетчера управления воздушным движением произошли авиационное происшествие либо инцидент с участием этого члена экипажа или этого диспетчера.

7. Порядок проведения предполетного и послеполетного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением устанавливается 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.

8. В случае выявления по результатам проведения предполетного или послеполетного медицинского осмотра члена экипажа гражданского воздушного судна либо предсменного или послесменного медицинского осмотра диспетчера управления воздушным движением признаков состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ указанные лица отстраняются от работы и направляются работодателем на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) в медицинские организации либо их обособленные подразделения, имеющие лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающую выполнение работ (оказание услуг) по медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического).

9. Организация проведения предполетного и послеполетного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением, обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением возлагается на работодателя либо на владельца воздушного судна.

10. Предполетный и предсменный медицинские осмотры не проводятся при выполнении международных полетов воздушных судов с аэродромов, находящихся на территориях иностранных государств, при выполнении авиационных работ и других полетов в случае дежурства смен диспетчеров управления воздушным движением ограниченной численности (менее двенадцати человек), а также в отдаленных местностях в случае отсутствия медицинского работника, который имеет право проводить медицинский осмотр. Решение о допуске членов экипажа гражданского воздушного судна к полетам принимает командир воздушного судна, решение о допуске диспетчеров управления воздушным движением к управлению воздушным движением - руководитель полетов (старший диспетчер).

Статья 53.2. Медицинские осмотры специалистов авиационного персонала государственной авиации

1. В целях обеспечения безопасности полетов государственных воздушных судов проводятся медицинские осмотры (в том числе обязательные, предполетные, послеполетные) специалистов авиационного персонала государственной авиации.

2. Обязательные медицинские осмотры проводятся с установленной периодичностью в целях динамического наблюдения за состоянием здоровья специалистов авиационного персонала государственной авиации, своевременного выявления у них признаков состояний и заболеваний, являющихся медицинскими противопоказаниями для выполнения полетов, управления полетами, управления беспилотным воздушным судном, выполнения парашютных прыжков, летного обучения, в соответствии с требованиями к состоянию здоровья специалистов авиационного персонала государственной авиации, установленными положением о военно-врачебной экспертизе.

3. Предполетные медицинские осмотры специалистов авиационного персонала государственной авиации проводятся перед началом выполнения полетов в целях выявления у них признаков состояний и заболеваний, препятствующих выполнению полетов, управлению полетами, управлению

беспилотным воздушным судном, выполнению парашютных прыжков, летному обучению, в том числе в целях выявления признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения.

4. Послеполетные медицинские осмотры специалистов авиационного персонала государственной авиации проводятся после окончания выполнения полетов в целях выявления признаков воздействия полетов и выполнения парашютных прыжков на состояние здоровья специалистов авиационного персонала государственной авиации, а также в целях выявления признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

5. В случае выявления по результатам проведения предполетного или послеполетного медицинского осмотра у специалистов авиационного персонала государственной авиации признаков состояний и заболеваний, препятствующих выполнению полетов, управлению полетами, управлению беспилотным воздушным судном, выполнению парашютных прыжков, летному обучению, специалисты авиационного персонала государственной авиации подлежат отстранению от выполнения полетов, управления полетами, управления беспилотным воздушным судном, выполнения парашютных прыжков, летного обучения.

6. В случае выявления по результатам проведения предполетного или послеполетного медицинского осмотра специалистов авиационного персонала государственной авиации состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ специалисты авиационного персонала государственной авиации подлежат отстранению от выполнения полетов, управления полетами, управления беспилотным воздушным судном, выполнения парашютных прыжков, летного обучения и направляются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического).

7. Основания, порядок и периодичность проведения медицинских осмотров и перечень включаемых в них исследований устанавливаются федеральными авиационными правилами.

8. Финансирование расходов, связанных с проведением медицинских осмотров специалистов авиационного персонала государственной авиации, осуществляется за счет средств федерального бюджета в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных уполномоченным органам, имеющим подразделения государственной авиации, и Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос".

Статья 53.3. Автоматизированная централизованная база персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением

1. Автоматизированная централизованная база персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, содержит сведения о результатах медицинских осмотров, обязательных медицинских освидетельствований и является составной частью единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, предусмотренной статьей 11 Федерального закона от 9 февраля 2007 года N 16-ФЗ "О транспортной безопасности".

2. Порядок формирования и ведения автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, и порядок предоставления содержащихся в ней сведений и обмена сведениями с государственными информационными системами в сфере здравоохранения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации

1. Утратил силу с 1 сентября 2013 г.

2. Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.

4. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации осуществляется по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию указанных программ устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Действие требований, установленных настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

5. Порядок подготовки членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением устанавливается федеральными авиационными правилами.

6. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, допускаются к применению в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации. Требования к таким тренажерным устройствам и порядок их применения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

7. Сроки и периодичность подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

8. Периодичность обязательной аттестации авиационного персонала гражданской авиации, прошедшего подготовку для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, устанавливается федеральными авиационными правилами.

9. Программы подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, утверждаются уполномоченным органом, на который законодательством Российской Федерации возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации в гражданской авиации, совместно с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов.

10. Лица, поступающие в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующие на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением, проходят в соответствии со статьей 53.1 настоящего Кодекса обязательное медицинское освидетельствование в целях определения годности к обучению по таким специальностям.

Организация проведения обязательного медицинского освидетельствования возлагается на образовательные организации, осуществляющие обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

Статья 54.1. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации

1. Порядок подготовки специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации устанавливается федеральными авиационными правилами.

2. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации осуществляется по программам подготовки, требования к порядку разработки, утверждения и содержанию которых устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 55. Признание свидетельства иностранного государства, выданного лицу из числа авиационного персонала

Свидетельство иностранного государства, выданное лицу из числа авиационного персонала, признается в Российской Федерации действительным при условии, если это свидетельство соответствует международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, и федеральным авиационным правилам.

Глава VIII. Экипаж воздушного судна

Статья 56. Экипаж воздушного судна

1. Экипаж пилотируемого воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.

Членам экипажей пилотируемых воздушных судов, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, специалистам авиационного персонала, осуществляющим техническое обслуживание воздушных судов, сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации уполномоченным Правительством Российской Федерации органом выдаются удостоверения члена экипажа гражданского воздушного судна в соответствии со статьей 56.1 настоящего Кодекса.

1.1. Экипаж беспилотного воздушного судна состоит из одного либо нескольких внешних пилотов, одного из которых владелец беспилотного воздушного судна назначает командиром такого воздушного судна.

2. Состав экипажа воздушного судна определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями к летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

3. На период проведения испытаний экспериментального воздушного судна состав его экипажа определяется разработчиком данного воздушного судна.

В состав экипажа экспериментального воздушного судна могут входить граждане Российской Федерации и в случаях, предусмотренных пунктом 3.1 настоящей статьи, иностранные граждане при условии, что командир экипажа экспериментального воздушного судна является гражданином Российской Федерации.

3.1. В состав экипажа экспериментального воздушного судна могут входить иностранные граждане в случае:

1) подготовки иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена экипажа экспериментального воздушного судна;

2) выполнения демонстрационного полета экспериментального воздушного судна;

3) выполнения полета при проведении сертификационных испытаний экспериментального воздушного судна.

4. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна российских юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют коммерческие воздушные перевозки, выполняют авиационные работы, могут входить граждане Российской Федерации и в случаях, предусмотренных пунктом 5 настоящей статьи, иностранные граждане.

5. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна российских юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют коммерческие воздушные перевозки, выполняют авиационные работы, могут входить иностранные граждане в случаях:

1) подготовки иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена летного экипажа гражданского воздушного судна при условии, что другие члены летного экипажа гражданского воздушного судна являются гражданами Российской Федерации;

2) заключения с иностранным гражданином трудового договора для замещения должности командира гражданского воздушного судна.

Статья 56.1. Удостоверение члена экипажа гражданского воздушного судна

1. Удостоверение члена экипажа гражданского воздушного судна является документом, удостоверяющим личность члена экипажа пилотируемого воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115

килограммов и менее, специалиста авиационного персонала, осуществляющего техническое обслуживание воздушных судов, сотрудника по обеспечению полетов гражданской авиации при исполнении ими своих обязанностей.

2. Удостоверение члена экипажа гражданского воздушного судна используется для целей, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, в том числе для допуска на объекты транспортной инфраструктуры в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности, лиц, указанных в пункте 1 настоящей статьи, при наличии сведений о включении указанных лиц в задание на полет, список находящихся на борту воздушного судна лиц, генеральную декларацию.

3. Удостоверение члена экипажа гражданского воздушного судна не является основным документом, удостоверяющим личность гражданина Российской Федерации, по которому гражданин Российской Федерации осуществляет выезд из Российской Федерации и въезд в Российскую Федерацию.

4. Удостоверение члена экипажа гражданского воздушного судна может быть аннулировано выдавшим его органом по заявлению обладателя указанного удостоверения, эксплуатанта или в случае аннулирования свидетельства специалиста авиационного персонала обладателя указанного удостоверения.

5. Порядок оформления, выдачи, учета, аннулирования и изъятия удостоверения члена экипажа гражданского воздушного судна и форма указанного удостоверения устанавливаются Правительством Российской Федерации.

6. За выдачу удостоверения члена экипажа гражданского воздушного судна уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Статья 57. Командир воздушного судна

1. Командиром 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, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

Действие требования, установленного настоящим пунктом, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

2. Командир пилотируемого воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Командир беспилотного воздушного судна руководит работой экипажа беспилотного воздушного судна и отвечает за безопасное выполнение полета.

Статья 58. Права командира воздушного судна

1. Командир воздушного судна имеет право:

1) принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов;

2) в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. Командир воздушного судна имеет право отдавать распоряжения членам экипажа воздушного судна и сотрудникам службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) о пресечении ими противоправных действий указанных лиц с

использованием специальных средств сдерживания, которые размещены на борту воздушного судна и перечень которых устанавливается Правительством Российской Федерации. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки административного правонарушения или преступления, передать их правоохранительным органам;

3) принимать решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки. При отсутствии соответствующих служб авиационной безопасности командир воздушного судна имеет право проводить предполетный досмотр лиц и объектов, указанных в статье 85 настоящего Кодекса;

4) принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

2. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания воздушных судов.

Статья 58.1. Права командира беспилотного воздушного судна

Командир беспилотного воздушного судна имеет право:

1) принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке беспилотного воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета беспилотного воздушного судна. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов;

2) принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета беспилотного воздушного судна.

Статья 59. Действия экипажа пилотируемого воздушного судна в случае бедствия

Если пилотируемое воздушное судно терпит или потерпело бедствие, командир пилотируемого воздушного судна и другие члены экипажа пилотируемого воздушного судна обязаны принять все возможные меры по сохранению жизни и здоровья находящихся на борту пилотируемого воздушного судна людей, а также по обеспечению сохранности пилотируемого воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Статья 60. Оказание помощи судам и людям, находящимся в опасности

Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенных ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Глава IX. Авиационные предприятия

Статья 61. Авиационное предприятие и эксплуатант

1. В целях настоящего Кодекса под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

2. Создание на территории Российской Федерации авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином Российской Федерации и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть состава руководящего органа.

3. 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.

Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

4. Использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа.

Статья 62. Утратила силу с 29 февраля 2020 г. - Федеральный закон от 18 февраля 2020 г. N 21-ФЗ

Статья 63. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей

1. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

2. Утратил силу с 29 февраля 2020 г. - Федеральный закон от 18 февраля 2020 г. N 21-ФЗ

3. В отношении иностранного авиационного предприятия признается действительным сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквивалентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномоченным органом иностранного государства и соответствующие международным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, а также международным договорам Российской Федерации.

4. Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои представительства на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) международными договорами Российской Федерации.

5. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права:

принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, разовыми разрешениями уполномоченного органа в области гражданской авиации;

принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 64. Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов

1. Оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Перечень тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, правила формирования указанных тарифов и сборов, правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

3. Тарифы на относящиеся к сфере естественной монополии услуги в области гражданской авиации и ставки сборов за данные услуги устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях.

4. Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) и контроль за их применением.

Порядок государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, порядок государственного регулирования тарифов за предоставление государственным поставщиком услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем устанавливаются Правительством Российской Федерации.

5. Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

6. Плата за воздушные перевозки, осуществляемые на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), устанавливается на договорной основе.

Статья 65. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей

1. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей, в том числе иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей, осуществляет уполномоченный орган в области гражданской авиации. Контроль осуществляется за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, а также требований соответствующих сертификатов.

2. В случае, если авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем не соблюдены указанные в пункте 1 настоящей статьи требования, к такому предприятию или такому индивидуальному предпринимателю могут быть применены следующие меры воздействия:

1) лишение соответствующего сертификата либо приостановление или ограничение его действия;

2) иные установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия.

3. Утратил силу с 29 февраля 2020 г. - Федеральный закон от 18 февраля 2020 г. N 21-ФЗ

4. В целях осуществления государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации федеральным государственным гражданским служащим уполномоченным Правительством Российской Федерации органом выдаются удостоверения инспектора гражданской авиации Российской Федерации.

5. Удостоверение инспектора гражданской авиации Российской Федерации используется для целей допуска федеральных государственных гражданских служащих, осуществляющих контроль, указанный в пункте 4 настоящей статьи, на объекты транспортной инфраструктуры, на борт воздушных судов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

6. Удостоверение инспектора гражданской авиации Российской Федерации может быть аннулировано выдавшим его органом по заявлению обладателя указанного удостоверения, по решению руководителя уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдавшего указанное удостоверение, а также в случае изменения должностных обязанностей федерального государственного гражданского служащего и прекращения осуществления им контроля, указанного в пункте 4 настоящей статьи, или в случае увольнения федерального государственного гражданского служащего с федеральной государственной гражданской службы.

7. Порядок оформления, выдачи, учета, аннулирования и изъятия удостоверения инспектора гражданской авиации Российской Федерации и форма указанного удостоверения устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Глава X. Полеты воздушных судов

Статья 66. Допуск к полету воздушного судна

1. К полету допускается воздушное судно, имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию.

Действие требований, установленных настоящим пунктом в отношении наличия на борту воздушного судна соответствующей документации, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных

правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

2. Порядок допуска к полетам гражданских воздушных судов устанавливается федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

3. Порядок допуска к полетам государственных воздушных судов и экспериментальных воздушных судов устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна

1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:

1) судовые документы:

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 радиоаппаратурой;

абзац седьмой утратил силу;

2) соответствующие документы на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна;

3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.

2. Государственное воздушное судно и экспериментальное воздушное судно должны иметь на борту документы, перечень которых устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

3. Действие требований, установленных настоящей статьей, может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации".

Статья 68. Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна

Полету воздушного судна должна предшествовать подготовка воздушного судна и его экипажа. Порядок подготовки к полету воздушного судна и его экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 69. Обеспечение полетов воздушных судов

1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организация воздушного движения, радиотехническое обеспечение полетов, включая обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), а также светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов, в том числе предоставление поставщиком услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, осуществляется на единообразных условиях с взиманием платы, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Правила и условия аэронавигационного обслуживания, а также обеспечения полетов воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

2.1. Уполномоченным органом в области обороны утверждаются федеральные авиационные правила:

1) производства полетов государственной авиации;

2) тылового обеспечения полетов государственной авиации;

3) инженерно-авиационного обеспечения государственной авиации;

4) радиотехнического обеспечения полетов государственной авиации;

5) организации деятельности расчетов пунктов управления государственной авиации;

6) штурманской службы государственной авиации;

7) электрогазового обеспечения государственной авиации;

8) организации объективного контроля в государственной авиации;

9) организации полигонной службы в государственной авиации;

10) организации и обеспечения перелетов воздушных судов государственной авиации.

2.2. Правила медицинского обеспечения полетов государственной авиации устанавливаются федеральными авиационными правилами, утвержденными уполномоченным органом в области обороны по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.

3. Порядок возмещения расходов на аэронавигационное обслуживание, обеспечение полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от взимания платы за аэронавигационное обслуживание, обеспечение полетов воздушных судов, устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 70. План полета воздушного судна

1. Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, представленным пользователем воздушного пространства соответствующему органу единой системы организации воздушного движения, при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением полета воздушного судна, выполняемого в случаях отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Российской Федерации или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей, предотвращения и (или) прекращения нарушений федеральных правил использования воздушного пространства, а также полета воздушного судна, выполняемого в уведомительном порядке использования воздушного пространства, полета воздушного судна, выполняемого в специальных районах, определенных в установленном Правительством Российской Федерации порядке.

1.1. Условия, порядок и форма представления планов полетов устанавливаются федеральными правилами использования воздушного пространства.

2. Отступление от плана полета воздушного судна допускается на основании разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), за исключением случаев, предусмотренных статьей 58 настоящего Кодекса.

Статья 71. Радиосвязь с воздушным судном

1. Командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна, имеющего средства радиосвязи, при выполнении полета обязан пользоваться определенной радиочастотой для получения информации. В случаях, предусмотренных федеральными авиационными правилами, командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна и соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны осуществлять между собой связь по радио.

2. Радиосвязь при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации осуществляется на русском языке. При полетах воздушных судов по международным воздушным трассам в пределах территории Российской Федерации, в том числе в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, а также в районах над открытым морем, в которых ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, радиосвязь может осуществляться на английском и русском языках. Порядок осуществления радиосвязи устанавливается федеральными авиационными правилами,

утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Статья 72. Полет воздушного судна над населенными пунктами

Полет воздушного судна над населенными пунктами должен выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей взлетно-посадочных площадках в пределах населенных пунктов. Отступления от данного правила полета определяются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 73. Демонстрационный полет воздушного судна

Демонстрационный полет воздушного судна выполняется в соответствии с требованиями безопасности полетов воздушных судов, установленными соответствующим уполномоченным органом. Порядок организации и проведения демонстрационных полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти.

Статья 74. Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью

Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью допускается на высоте, на которой исключается опасное воздействие звукового удара на окружающую среду. Правила выполнения полетов воздушных судов со сверхзвуковой скоростью устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 75. Утратила силу с 19 декабря 2022 г. - Федеральный закон от 19 декабря 2022 г. N 547-ФЗ

Статья 75.1. Получение разрешений на воздушную съемку и (или) другие способы дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна и использование полученных материалов

1. Воздушная съемка и (или) другие способы дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна выполняются на основании разрешений, выдаваемых федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации, за исключением случаев, которые установлены Правительством Российской Федерации и в которых получение таких разрешений не требуется.

2. Фото-, видеоматериалы и другие материалы, получаемые в результате выполнения воздушной съемки и (или) других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна на основании разрешений, указанных в пункте 1 настоящей статьи, подлежат контрольному просмотру, проводимому федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации.

3. Правительством Российской Федерации устанавливаются:

1) случаи, в которых для выполнения воздушной съемки и (или) других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна не требуется получения разрешений, указанных в пункте 1 настоящей статьи;

2) порядок получения разрешения на выполнение воздушной съемки и (или) других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна;

3) порядок проведения контрольного просмотра фото-, видеоматериалов и других материалов, получаемых в результате выполнения воздушной съемки и (или) других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна.

Статья 76. Аренда каналов связи

1. Для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, сдают в аренду на основе договоров соответствующим уполномоченным органам по их заявкам необходимые каналы связи.

2. Уполномоченный орган в области связи, органы связи федеральных органов исполнительной власти, а также граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, обеспечивают первоочередное предоставление каналов связи для обеспечения полетов воздушных

судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства и принимают неотложные меры по замене каналов связи и их восстановлению в случае повреждения.

Статья 77. Использование средств связи общего назначения

Порядок использования средств связи общего назначения для обеспечения полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным органом в области связи по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Статья 78. Осуществление радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними

1. Для осуществления радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними уполномоченным органом в области обороны в установленном порядке выделяются радиочастоты, которые должны быть защищены от помех.

2. Граждане и юридические лица, которые имеют установки и аппараты, создающие помехи средствам радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними, обязаны по требованию уполномоченного органа в области связи или его подразделений устранить помехи своими силами и за свой счет, а до их устранения прекратить работу таких установок и аппаратов.

Статья 78.1. Организация и обеспечение функционирования линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем

1. Организация и обеспечение функционирования линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем осуществляются владельцами беспилотных воздушных судов.

2. Для организации и обеспечения функционирования линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем государственной комиссией по радиочастотам в соответствии с законодательством Российской Федерации в области связи выделяются полосы радиочастот, которые должны быть защищены от помех.

3. В целях организации и обеспечения функционирования линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем владельцам беспилотных воздушных судов оказываются следующие услуги:

1) предоставление каналов передачи данных в целях расширения зоны действия линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем - поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, в том числе государственным поставщиком услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

2) предоставление в пользование радиочастот (номеров каналов передачи данных) линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем - государственным поставщиком услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем.

Предоставление в пользование радиочастот (номеров каналов передачи данных) линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем осуществляется государственным поставщиком услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем по заявлениям владельцев беспилотных воздушных судов и (или) поставщиков услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем. Государственный поставщик услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем определяется Правительством Российской Федерации.

4. Порядок организации и обеспечения функционирования линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем устанавливается федеральными авиационными правилами, утверждаемыми для беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, для беспилотных авиационных систем авиационных предприятий и организаций государственной авиации уполномоченным органом в области обороны, для беспилотных авиационных систем авиационных предприятий и организаций

экспериментальной авиации уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

5. Порядок организации и обеспечения функционирования линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем должен содержать в том числе:

1) порядок и условия эксплуатации наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

2) порядок и условия предоставления в пользование государственным поставщиком услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем радиочастот (номеров каналов передачи данных);

3) порядок и условия предоставления каналов передачи данных в целях расширения зоны действия линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

4) требования к качеству услуг по предоставлению каналов передачи данных в целях расширения зоны действия линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

5) порядок определения географических координат и времени обеспечения зоны обслуживания линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

6) порядок оценки состояния линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем и документирования информации о состоянии линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, о качестве их обслуживания;

7) порядок принятия решения о потере линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотной авиационной системы;

8) требования по обеспечению информационной безопасности с учетом применения средств криптографической защиты информации, сертифицированных в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, от несанкционированного доступа посторонних лиц.

6. Федеральные авиационные правила, указанные в пункте 3 статьи 8 настоящего Кодекса и устанавливающие требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, являющимся поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, форму и порядок выдачи документов, подтверждающих их соответствие требованиям федеральных авиационных правил, должны содержать в том числе:

1) последовательность процедур подтверждения соответствия поставщиков услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем требованиям федеральных авиационных правил;

2) требования к документам, представляемым поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, в целях подтверждения их соответствия требованиям федеральных авиационных правил, включая требования к содержанию таких документов;

3) перечень документов, указанных в подпункте 2 настоящего пункта, и порядок их проверки федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации;

4) основания и порядок выдачи документов, подтверждающих соответствие поставщиков услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем требованиям федеральных авиационных правил, основания и порядок внесения в них изменений, основания и порядок замены таких документов;

5) основания для отказа в выдаче, отказа во внесении изменений, отказа в замене документов, указанных в подпункте 4 настоящего пункта;

6) требования к персоналу поставщиков услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем;

7) требования к наличию и составу оборудования поставщиков услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем.

7. Требования к наземному оборудованию по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, подлежащему обязательной сертификации в соответствии с подпунктом 3 пункта 1 статьи 8 настоящего Кодекса, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, и должны содержать в том числе:

1) требования к составу типовой конструкции такого оборудования;

2) требования к функциональным и иным характеристикам такого оборудования, к его работоспособности в различных условиях;

3) требования к обеспечению безопасности такого оборудования.

8. Граждане и юридические лица, которые имеют установки и аппараты, создающие помехи линиям управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, за исключением органов государственной власти и организаций, на которые законодательством Российской Федерации возложены полномочия по пресечению нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве, обязаны по требованию уполномоченного органа, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере связи, устранить помехи своими силами и за свой счет, а до их устранения прекратить работу таких установок и аппаратов.

Статья 78.2. Наземные и летные проверки оборудования, предназначенного для обеспечения полетов воздушных судов

1. Владельцы светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, наземного оборудования по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, эксплуатирующие такое оборудование при осуществлении деятельности в области гражданской авиации, в целях оценки соответствия технических характеристик такого оборудования требованиям сертификационных базисов оборудования и эксплуатационной документации, определения его пригодности для обеспечения полетов воздушных судов проводят наземные и летные проверки такого оборудования с использованием воздушных судов-лабораторий или специально выделенных воздушных судов.

2. Порядок проведения наземных и летных проверок оборудования, указанного в пункте 1 настоящей статьи, устанавливается федеральными авиационными правилами, утверждаемыми для гражданской авиации федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, для государственной авиации федеральным органом исполнительной власти в области обороны, для экспериментальной авиации федеральным органом исполнительной власти в области оборонной промышленности.

3. Порядок проведения наземных и летных проверок оборудования, указанный в пункте 2 настоящей статьи, должен содержать в том числе:

1) виды и периодичность проведения наземных и летных проверок такого оборудования;

2) порядок организации, подготовки и выполнения наземных и летных проверок такого оборудования;

3) требования к документам, оформляемым по результатам проведения наземных и летных проверок такого оборудования, включая требования к их содержанию и порядок их оформления;

4) формы документов, указанных в подпункте 3 настоящего пункта;

5) критерии принятия решений о соответствии такого оборудования сертификационным базисам оборудования и эксплуатационной документации.

Статья 78.3. Требования к оснащению и порядок оснащения пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем

1. Требования к оснащению пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием связи, навигации, наблюдения, автоматического предотвращения столкновений, к оснащению беспилотных авиационных систем оборудованием удаленной идентификации и оборудованием линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных

авиационных систем, средствами криптографической защиты информации, сертифицированными в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, и порядок оснащения таким оборудованием пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем устанавливаются Правительством Российской Федерации.

2. Оснащение пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием связи, навигации, наблюдения, автоматического предотвращения столкновений, оснащение беспилотных авиационных систем оборудованием удаленной идентификации и оборудованием линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем средствами криптографической защиты информации осуществляется владельцами пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем.

Глава XI. Международные полеты воздушных судов

Статья 79. Международные полеты воздушных судов

1. Международный полет воздушного судна - полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

2. Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

3. Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

4. Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

5. Опознавательные знаки воздушных судов иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.

6. Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Статья 80. Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов

Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации.

Статья 81. Признание на территории Российской Федерации судовых документов, имеющихся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств

1. Судовые документы, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории Российской Федерации, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией.

2. Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с проверкой судовых документов уполномоченными лицами соответствующих уполномоченных органов.

3. В случаях, если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства отсутствует установленная для международных полетов документация или имеются основания считать данное

воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна.

Статья 82. Применение паспортных, таможенных и иных правил при выполнении международных полетов воздушных судов

На прибывающие в Российскую Федерацию, убывающие из Российской Федерации и следующие транзитом с посадкой на территории Российской Федерации воздушные суда, их экипажи и пассажиров, а также на имущество, багаж, грузы и почту, ввозимые в Российскую Федерацию и вывозимые из Российской Федерации, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Глава XII. Авиационная безопасность

Статья 83. Авиационная безопасность

1. Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями транспортной безопасности, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Полиция на объектах воздушного транспорта осуществляет свою деятельность в соответствии с Федеральным законом "О полиции".

3. Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1) предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;

2) охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;

3) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;

4) предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии со статьей 85 настоящего Кодекса;

5) реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов;

6) исключения возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам.

3. Службы авиационной безопасности имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять меры в соответствии с законодательством Российской Федерации. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

4. Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными

авиационными правилами.

4.1. Оценка соблюдения обязательных требований авиационной безопасности осуществляется в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

5. При осуществлении контроля за обеспечением авиационной безопасности должностные лица федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области контроля (надзора) на транспорте, вправе:

1) осуществлять проверки соблюдения правил проведения предполетного досмотра, а также пропускного и внутриобъектового режимов;

2) запрашивать и получать от руководителей, должностных лиц организаций, служб авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделений транспортной безопасности, служб авиационной безопасности авиационных предприятий, а также от перевозчиков, грузоотправителей и иных организаций документы и информацию, необходимые для выполнения задач, связанных с обеспечением авиационной безопасности;

3) давать руководителям организаций обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных нарушений требований авиационной безопасности и проверять исполнение этих предписаний;

4) при наличии информации о возможности нарушения требований авиационной безопасности на воздушном судне сопровождать его во время полета;

5) задерживать багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам.

6. Охрана аэропортов и объектов их инфраструктуры осуществляется подразделениями транспортной безопасности и подразделениями федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере вневедомственной охраны, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 85. Предполетный и послеполетный досмотры

1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с настоящей статьей подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, ручная кладь, грузы и почта.

Послеполетный досмотр проводится при получении оператором аэропорта, оператором аэродрома гражданской авиации или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в целях выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Предполетный досмотр, послеполетный досмотр пассажиров, багажа, ручной клади, членов экипажа, лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводятся в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности.

Проведение предполетного досмотра, послеполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-разыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр проводится до или после осуществления пограничного контроля и таможенного контроля либо в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами, и иных видов контроля. При выполнении международных полетов воздушных судов послеполетный досмотр проводится после осуществления пограничного контроля и таможенного контроля, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами, и иных видов контроля.

3. При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

4. Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров устанавливаются федеральным

органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

Статья 85.1. Персональные данные пассажиров воздушных судов

1. В целях обеспечения авиационной безопасности перевозчики обеспечивают передачу персональных данных пассажиров воздушных судов в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности и законодательством Российской Федерации в области персональных данных, при международных воздушных перевозках также в уполномоченные органы иностранных государств в соответствии с международными договорами Российской Федерации или законодательством иностранных государств вылета, назначения или транзита в объеме, предусмотренном законодательством Российской Федерации, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

2. В целях ведения реестров лиц, воздушная перевозка которых ограничена, перевозчики осуществляют обработку персональных данных пассажиров в соответствии с законодательством Российской Федерации в области персональных данных.

Статья 85.2. Права членов экипажа воздушного судна и сотрудников службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) в случае совершения противоправных действий на борту воздушного судна

1. Члены экипажа воздушного судна и сотрудники службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) на основании распоряжения командира воздушного судна имеют право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна.

2. При пресечении противоправных действий на борту воздушного судна указанных в пункте 1 настоящей статьи лиц члены экипажа воздушного судна и сотрудники службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) имеют право использовать специальные средства сдерживания, указанные в подпункте 2 пункта 1 статьи 58 настоящего Кодекса.

3. Порядок действий членов экипажа воздушного судна и сотрудников службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) при пресечении противоправных действий на борту воздушного судна лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна, и правила применения специальных средств сдерживания, указанных в подпункте 2 пункта 1 статьи 58 настоящего Кодекса, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Глава XIII. Поиск и спасание

Статья 86. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно

1. Воздушное судно признается терпящим бедствие, если такому судну или находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий членов экипажа, либо воздушное судно, с которым потеряна связь и место нахождения которого неизвестно.

2. Потерпевшим бедствие признается воздушное судно, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение либо полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

3. Терпящее или потерпевшее бедствие пилотируемое воздушное судно подлежит немедленному поиску и спасанию.

Статья 87. Сигналы бедствия

1. Для своевременного оказания помощи терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам, их пассажирам и экипажам используются единые международные сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности (далее - сигналы бедствия).

2. Перечень технических средств, подлежащих обязательной установке на воздушных судах для передачи сигналов бедствия, определяется федеральными авиационными правилами.

Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море

1. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие пилотируемых воздушных судов, их пассажиров и экипажей организует и осуществляет уполномоченный орган в области использования воздушного пространства во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие беспилотных воздушных судов организует и осуществляет владелец такого воздушного судна.

1.1. Организация единой системы авиационно-космического поиска и спасания осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства. Положение о единой системе авиационно-космического поиска и спасания утверждается Правительством Российской Федерации.

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.

3. Авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации, поисковые и аварийно-спасательные силы и средства которых привлекаются к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ, обязаны содержать такие силы и средства в постоянной готовности. 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.

4. Полеты пилотируемых воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются.

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.

Статья 89. Обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ

1. Поиск и спасание пассажиров и экипажей терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, являются безвозмездными.

2. Эвакуация потерпевшего бедствие воздушного судна с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта.

Эвакуация людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, с места бедствия осуществляется привлекаемыми поисковыми и аварийно-спасательными силами и средствами авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации.

3. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации обязаны участвовать в организации поиска потерпевшего бедствие воздушного судна и до прибытия поисковых и аварийно-спасательных сил принять неотложные меры по спасанию людей, оказанию им медицинской и другой помощи, охране данного воздушного судна и находящихся на его борту документации и имущества.

4. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления вправе привлекать для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ юридических лиц при условии возмещения понесенных ими расходов за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

5. Пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов иностранных государств оказывается помощь на тех же условиях, что и пассажирам и экипажам терпящих или

потерпевших бедствие воздушных судов Российской Федерации.

Статья 90. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома

Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся оператором аэродрома гражданской авиации или организацией, осуществляющей эксплуатацию аэродрома экспериментальной авиации либо уполномоченной федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится аэродром государственной авиации.

Статья 91. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей в районах открытого моря и на территориях иностранных государств

1. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей в районах открытого моря, в которых ответственность за организацию воздушного движения несет Российская Федерация, осуществляются уполномоченными органами в соответствии с пунктом 1 статьи 88 настоящего Кодекса.

2. Поиск и спасание терпящего или потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа на территории иностранного государства осуществляются в порядке, установленном в данном государстве, и с соблюдением общепризнанных принципов и норм международного права и в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Статья 92. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах

1. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах относятся к сообщениям, имеющим категорию абсолютного приоритета. Имеющие средства связи юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности и граждане обязаны предоставить средства связи для немедленной передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне либо передать такое сообщение. Граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, должны обеспечить немедленную передачу данного сообщения.

2. За передачу первого сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне плата не взимается. Междугородные телефонные переговоры об оказании помощи терпящему или потерпевшему бедствие воздушному судну, его пассажирам и экипажу оплачиваются в соответствии с тарифом на универсальные услуги связи; сообщения, передаваемые по телеграфу, - тарифом, установленным для передачи срочного сообщения. За междугородные телефонные переговоры в целях передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне плата не взимается.

Статья 93. Оповещение о потерпевшем бедствие воздушном судне

1. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна, а также иной гражданин, которому стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом ближайшие орган местного самоуправления, организацию или воинскую часть, которые в свою очередь обязаны немедленно проинформировать о случившемся соответствующее авиационное предприятие либо уполномоченный орган в области использования воздушного пространства, уполномоченный орган в области обороны или уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

2. Должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом уполномоченный орган в области использования воздушного пространства.

Статья 94. Прекращение поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа, а также поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации

1. В случае, если все принятые для поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа меры не дали результатов, решение о прекращении поиска этого воздушного судна принимается уполномоченным органом, осуществившим государственную регистрацию или государственный учет этого воздушного судна.

1.1. 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.

2. Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствие воздушного судна иностранного государства принимается уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.

3. Потерпевшее бедствие воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести.

Глава XIV. Расследования авиационного происшествия или инцидента

Статья 95. Цели и порядок расследования авиационного происшествия или инцидента

1. Авиационное происшествие или инцидент с гражданским, государственным или экспериментальным воздушным судном Российской Федерации либо с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации, а также с используемым в целях гражданской авиации воздушным судном, не зарегистрированным в порядке, установленном статьей 33 настоящего Кодекса, подлежат обязательному расследованию.

2. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

3. Расследования, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия соответственно в гражданской, государственной или экспериментальной авиации.

Проведение расследований, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 96. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится комиссией.

2. Комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента имеет право:

1) беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного происшествия или инцидента;

2) обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие или инцидент извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

3) поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

4) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

5) опрашивать очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

6) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов; затребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц

документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием или инцидентом;

7) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

3. Члены комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, а также привлекаемые для расследования авиационного происшествия или инцидента лица при предъявлении командировочных удостоверений имеют право внеочередного приобретения билетов на проезд на транспорте общего пользования при следовании к месту авиационного происшествия или инцидента либо при переездах в целях расследования.

Статья 97. Сохранение доказательственных материалов

1. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.

2. Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 98. Обеспечение работ на месте авиационного происшествия или инцидента

1. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, командование воинских частей обязаны оказывать содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, в том числе выделять в распоряжение комиссии необходимые силы и средства, принимать меры по обеспечению охраны места авиационного происшествия или инцидента, созданию безопасных условий для работы на месте авиационного происшествия или инцидента в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

2. Утратил силу с 1 января 2005 г.

3. Утратил силу с 1 января 2005 г.

Статья 99. Финансирование работ по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента финансируются за счет средств федерального бюджета, а на расследование авиационного происшествия или инцидента с гражданским воздушным судном, кроме того, за счет централизованных в установленном законом порядке средств организаций гражданской авиации с последующим возмещением этих средств за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

2. Утратил силу с 1 января 2005 г.

Глава XV. Воздушные перевозки

Статья 100. Перевозчик и пассажир

1. Перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

2. Пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

Статья 101. Воздушные перевозки

1. Внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

2. Международная воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

соответственно на территориях двух государств;

на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

3. Коммерческая воздушная перевозка - воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Статья 102. Выполнение правил воздушных перевозок

1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, обслуживание пассажиров, при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

2. Перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

3. Правила воздушных перевозок почты должны быть согласованы с уполномоченным органом в области почтовой связи.

Статья 103. Договор воздушной перевозки пассажира. Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты

1. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать пассажиру воздушного судна или управомоченному им на получение багажа лицу.

Договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, должен предусматривать норму бесплатного провоза багажа. В случае заключения такого договора пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх нормы бесплатного провоза багажа также провоз этого багажа.

Норма бесплатного провоза багажа устанавливается перевозчиком и предусматривает количество мест багажа и вес багажа на одного пассажира воздушного судна. При этом норма бесплатного провоза багажа не может предусматривать менее чем десять килограммов на одного пассажира воздушного судна.

Договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, может не предусматривать норму бесплатного провоза багажа. В случае заключения такого договора пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при сдаче им багажа также провоз этого багажа.

Срок доставки пассажира воздушного судна и его багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок.

Перевозчик или уполномоченное им лицо обязаны информировать пассажира воздушного судна об условиях провоза багажа и ручной клади до заключения договора воздушной перевозки пассажира.

1.1. Пассажир вправе заключить с перевозчиком договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, или договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира. Перевозчик или уполномоченное им лицо обязаны информировать пассажира об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе об условии о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира или невозврате провозной платы при

расторжении договора воздушной перевозки пассажира, а также об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы до заключения договора воздушной перевозки пассажира. Порядок информирования пассажиров об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе об условии о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира или невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, а также об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы устанавливается федеральными авиационными правилами. В случае непредставления информации об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе об условии о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира или невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, а также об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку пассажира провозной платы перевозчик или уполномоченное им лицо несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Статья 104. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом.

Статья 105. Перевозочные документы

1. К перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты и предусмотренные нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта.

2. Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, грузовой накладной, почтовой накладной.

3. Билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов, почты, могут быть оформлены в электронной форме (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора конкретной воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. В случае оформления электронного перевозочного документа на воздушную перевозку пассажира пассажир вправе потребовать, а перевозчик или действующее на основании договора с перевозчиком лицо при заключении договора воздушной перевозки или регистрации пассажира обязаны выдать заверенную выписку, содержащую условия соответствующего договора воздушной перевозки, из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок. В случае оформления электронного перевозочного документа на перевозку груза, почты перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать квитанцию на перевозку груза, почты, позволяющую идентифицировать груз, почту и содержащую информацию из электронного перевозочного документа о перевозке груза, почты.

4. Формы билета, багажной квитанции, выписки из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок, грузовой накладной, почтовой накладной, иных документов, используемых при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

5. По требованию суда, органов прокуратуры, органов внутренних дел, судебного пристава-исполнителя, налоговых органов, таможенных органов электронный перевозочный документ передается перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом по информационно-телекоммуникационной сети или на материальных носителях либо представляется в виде выписки из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

6. Для учета воздушных перевозок пассажиров перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом ведется реестр перевозочных документов (в том числе реестр электронных перевозочных документов) на основании информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

7. Реестр перевозочных документов ведется в электронном виде или на бумажном носителе и

должен содержать сведения о плате за воздушные перевозки пассажиров, багажа и маршрутах воздушных перевозок пассажиров, багажа с указанием пунктов отправления и пунктов назначения. Требования к реестру электронных перевозочных документов утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

8. Требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в ее состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной автоматизированной информационной системы, к ее оператору, а также меры по защите информации, содержащейся в ней, и порядок ее функционирования утверждаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, по согласованию с органом, обеспечивающим координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти по противодействию терроризму.

Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

1. Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

2. Пассажир воздушного судна имеет право:

1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

2) бесплатного провоза багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа в случае заключения договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего норму бесплатного провоза багажа;

2.1) бесплатного провоза ручной клади в пределах нормы, которая устанавливается перевозчиком в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными на основании требований эксплуатационной документации воздушного судна, и позволяет размещать ручную кладь в пассажирской кабине (салоне) воздушного судна;

3) бесплатного, при международных воздушных перевозках - в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

3. Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами.

Статья 106.1. Особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности

1. При заключении договора воздушной перевозки пассажира пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

2. При чартерных воздушных перевозках, осуществляемых на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности при заключении договора о реализации туристского продукта обязан сообщить туроператору или турагенту об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

3. Инвалидность и наличие ограничений жизнедеятельности не могут быть основаниями для требования туроператором или турагентом и перевозчиком либо агентом перевозчика, осуществляющим бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, от пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности документов, подтверждающих состояние здоровья таких пассажиров в связи с их инвалидностью или ограничениями жизнедеятельности.

4. Оператор аэропорта, имеющий сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, и перевозчик должны предоставить пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по его запросу услуги, предусмотренные настоящей статьей.

5. Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине отсутствия технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса.

6. Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на носилках осуществляется с предварительного уведомления перевозчика или агента перевозчика, осуществляющего бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, либо туроператора или турагента о потребности в перевозке на носилках в сроки, установленные перевозчиком.

7. В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1) сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта (в том числе в местах посадки в транспортное средство и высадки из него), регистрации на рейс и оформлении багажа для воздушной перевозки, прохождении предполетного и послеполетного досмотров, пограничного и таможенного контроля в аэропорту, посадке на воздушное судно и высадке из него, получении багажа по прибытии воздушного судна;

2) предоставление специальных средств для передвижения (в том числе кресла-коляски), позволяющих осуществлять перемещение пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;

3) дублирование предоставляемой в аэропорту и необходимой для ознакомления пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности звуковой и зрительной информации;

4) обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, в том числе с использованием специального подъемного устройства (амбулифта), не способного передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

5) предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в случае задержки доставки в аэропорт назначения или аэропорт промежуточной посадки специального средства для передвижения, принадлежащего пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, либо утраты или повреждения (порчи) этого средства при воздушной перевозке;

6) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

8. На борту воздушного судна пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности перевозчиком предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1) ознакомление с правилами поведения на борту воздушного судна и иной актуальной информацией в доступной для пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности форме;

2) предоставление во временное пользование кресла-коляски для передвижения на борту воздушного судна не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

3) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

9. Автоматизированная информационная система оформления воздушных перевозок должна функционировать таким образом, чтобы информация об ограничениях жизнедеятельности и о потребности в помощи пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности была в ней зарегистрирована, указана в билете и передана перевозчику.

10. Правила указания в билете информации об ограничениях жизнедеятельности пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

11. Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов по слуху и зрению одновременно, ребенка-инвалида в возрасте до двенадцати лет осуществляется в сопровождении пассажира, оказывающего им помощь в полете.

12. Минимальное количество перевозимых на воздушном судне собак-проводников устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

13. Порядок предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов.

Статья 107. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

1. Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;

2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц. Перевозчик не вправе относить услуги, указанные в пунктах 7 и 8 статьи 106.1 настоящего Кодекса, к особым условиям воздушной перевозки;

4) отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа в размере и на условиях, которые предусмотрены договором воздушной перевозки пассажира;

5) отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3 пункта 2 статьи 106;

6) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со статьей 58 настоящего Кодекса;

7) наличие в ручной клади, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

1.1. Бремя доказывания наличия оснований расторжения договора воздушной перевозки пассажира, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, лежит на перевозчике.

2. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки груза грузовладельцу, грузоотправителю возвращается провозная плата, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 1 и 2 пункта 1 настоящей статьи. В случаях, предусмотренных подпунктами 1 и 2 пункта 1 настоящей статьи, уплаченная за воздушную перевозку груза провозная плата грузовладельцу, грузоотправителю не возвращается.

3. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 настоящей статьи, возврат пассажиру провозной платы осуществляется в следующем порядке:

1) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата с взысканием неустойки в размере двадцати пяти процентов провозной платы и суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки. Перевозчик вправе уменьшить размер указанной неустойки;

2) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата, за исключением неиспользованных сумм, взимаемых перевозчиком в пользу иных организаций в соответствии с

законодательством иностранных государств, с территорий, на территории или через территории которых осуществляется воздушная перевозка пассажира.

4. Перечень расходов перевозчика, фактически понесенных им, связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира и удерживаемых с пассажира в соответствии с настоящей статьей и статьей 108 настоящего Кодекса, определяется уполномоченным органом в области гражданской авиации.

5. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктом 3 пункта 1 настоящей статьи:

1) пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата, если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами;

2) пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата, если состояние здоровья пассажира воздушного судна создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц.

6. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с действиями пассажира, предусмотренными подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.

Статья 107.1. Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком

1. Перевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, вправе отказать в заключении такого договора пассажиру, если он внесен данным перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 6 настоящей статьи.

2. О факте совершения пассажиром действий, которые могут подпадать под признаки административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо преступления, предусмотренного пунктом "в" части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации и совершенного на борту воздушного судна, командир воздушного судна информирует в письменной форме руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика. Копия документа, которым командир воздушного судна информирует руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика, вручается пассажиру воздушного судна до покидания им воздушного судна. В случае отказа указанного пассажира от получения копии данного документа командир воздушного судна делает соответствующую отметку в данном документе.

3. Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, принимается руководителем или исполняющим обязанности руководителя перевозчика на основании вступившего в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, копия которого направляется перевозчику, на борту воздушного судна которого было совершено указанное административное правонарушение, в соответствии с частью 6 статьи 29.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо вступивших в законную силу приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного пунктом "в" части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Такое решение принимается в срок не более чем тридцать дней со дня получения перевозчиком указанного в настоящем пункте постановления или размещения в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" указанных в настоящем пункте приговора суда или обвинительного апелляционного приговора.

4. Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, может быть обжаловано пассажиром в судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5. Перевозчик обязан исключить пассажира из реестра лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, по истечении одного года с даты вступления в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного пунктом "в" части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса

Российской Федерации.

6. В заключении договора воздушной перевозки пассажира не может быть отказано пассажиру, если он внесен перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, в случае, если этот пассажир возвращается в Российскую Федерацию из пункта отправления, единственным способом транспортного сообщения из которого с Российской Федерацией является воздушная перевозка, либо подлежит административному выдворению за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии (передаче или приему Российской Федерацией в соответствии с международным договором Российской Федерации о реадмиссии) при условии, что единственным способом транспортного сообщения между Российской Федерацией и пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка, либо направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена семьи или близкого родственника пассажира, внесенного в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, или обратно, что подтверждается документально.

7. Перевозчик обязан в письменной форме уведомить пассажира о внесении его в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, а также о случаях, при которых пассажиру не может быть отказано в заключении договора воздушной перевозки пассажира и которые указаны в пункте 6 настоящей статьи.

Статья 107.2. Особенности изменения и расторжения договора воздушной перевозки пассажира в отдельных случаях

1. Правительство Российской Федерации при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части вправе установить на соответствующей территории особенности исполнения договора воздушной перевозки пассажира, в том числе право перевозчика в одностороннем порядке изменить условия такого договора или отказаться от его исполнения и возвратить уплаченную за воздушную перевозку пассажира провозную плату в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации.

2. В случае отказа пассажира от воздушной перевозки при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части уплаченная за воздушную перевозку провозная плата подлежат возврату в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации.

Статья 108. Прекращение по инициативе пассажира действия договора воздушной перевозки пассажира

1. В случае отказа пассажира от воздушной перевозки по причинам, не предусмотренным пунктом 2 настоящей статьи, возврат пассажиру провозной платы осуществляется в следующем порядке:

1) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата (за исключением суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира) при условии, что пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки не позднее чем за двадцать четыре часа до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс;

2) если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки с нарушением сроков, установленных в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта, до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата с взысканием неустойки в размере двадцати пяти процентов уплаченной за воздушную перевозку пассажира провозной платы и суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира. Перевозчик вправе уменьшить размер указанной неустойки;

3) если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки после окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата;

4) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира,

уплаченная за воздушную перевозку пассажира провозная плата не возвращается, за исключением неиспользованных сумм, взимаемых перевозчиком в пользу иных организаций в соответствии с законодательством иностранных государств, с территорий, на территории или через территории которых осуществляется воздушная перевозка пассажира.

2. В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира или члена его семьи либо близкого родственника, совместно следующих с ним на воздушном судне, что подтверждается медицинскими документами, либо в связи со смертью члена его семьи или близкого родственника, что подтверждается документально, и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, либо в связи с задержкой отправления воздушного судна, иными предусмотренными федеральными авиационными правилами действиями (бездействием) перевозчика, влекущими за собой неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.

3. В целях пункта 2 настоящей статьи под членами семьи понимаются супруги, родители и дети (усыновители и усыновленные), под близкими родственниками - дедушки, бабушки и внуки, полнородные и неполнородные братья и сестры.

Статья 109. Срок доставки груза

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Статья 110. Изменение договора воздушной перевозки груза

1. Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

2. В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Статья 111. Получение груза в пункте назначения

1. Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

2. Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Статья 112. Неполучение груза

1. Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

2. Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

3. Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и (или) законодательством Российской Федерации о таможенном деле.

Статья 113. Воздушная перевозка опасных грузов

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

Глава XVI. Авиационные работы

Статья 114. Авиационные работы

1. Авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

2. Общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

3. Органы законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ.

Статья 115. Договор на выполнение авиационных работ

1. По договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в порядке, в сроки, в объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы.

2. Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены:

порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;

создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов;

иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей.

3. Тарифы на выполнение авиационных работ устанавливаются на основе договора.

Глава XVII. Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя

Статья 116. Общие принципы ответственности

1. Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

2. Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

3. Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 117. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна

1. Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке пассажира его жизни или здоровью, определяется международными договорами Российской Федерации либо, если настоящим Кодексом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более

высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством.

1.1. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме два миллиона рублей. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.

1.2. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации не может превышать два миллиона рублей.

1.3. В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

2. В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период нахождения пассажира на борту воздушного судна, период посадки пассажира на борт воздушного судна и период высадки пассажира с борта воздушного судна. Порядок исчисления продолжительности периода посадки пассажира на борт воздушного судна и периода высадки пассажира с борта воздушного судна устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Статья 118. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади

1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

2. Перевозчик несет ответственность за сохранность ручной клади, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) ручной клади произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

3. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

4. Основания ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза и ручной клади при международных воздушных перевозках определяются в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Статья 119. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади

1. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади - в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей.

2. Стоимость багажа, груза, а также ручной клади определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

3. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

4. При воздушных перевозках размеры ответственности за багаж, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, не распространяются на размеры ответственности за утрату или повреждение (порчу) специальных средств для передвижения (в том числе кресел-колясок), принадлежащих пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

За утрату или повреждение (порчу) специальных средств для передвижения (в том числе кресел-колясок), принадлежащих пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, перевозчик несет ответственность в размере стоимости этих средств.

Статья 120. Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере ста рублей за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. Пассажир также вправе потребовать от перевозчика возмещения ему убытков, причиненных в связи с просрочкой его доставки или багажа в пункт назначения, в полном объеме сверх предусмотренного настоящей статьей штрафа. Причиненные убытки возмещаются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 121. Ответственность грузоотправителя

Грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем.

Статья 122. Ответственность перевозчика за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты

Перевозчик несет материальную ответственность перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты по вине перевозчика в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 123. Соглашения о повышении пределов ответственности перевозчика

Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами Российской Федерации.

Статья 124. Порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

1. По требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт.

Коммерческим актом удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя.

2. Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным,

указанным в перевозочном документе;

2) повреждение (порча) груза;

3) недостача или повреждение (порча) багажа;

4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

Для удостоверения указанных обстоятельств в отношении почты перевозчик и организация почтовой связи составляют коммерческий акт.

3. До предъявления к перевозчику иска в случае нарушения договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется претензия.

4. В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя.

5. Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

6. Особенности предъявления требований к перевозчику при международных воздушных перевозках определяются в соответствии со статьей 127 настоящего Кодекса.

Статья 125. Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

1. Право на предъявление перевозчику заявления в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира имеют:

1) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, а также просрочки его доставки - пассажир или управомоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта;

2) в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира - пассажир.

2. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику имеют:

1) в случае утраты груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза;

2) в случае недостачи или повреждения (порчи) груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта;

3) в случае просрочки доставки груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной;

4) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) почты, а также просрочки ее доставки организация почтовой связи пункта назначения почты;

5) страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения.

Статья 126. Срок предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках

1. Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

1) о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза или почты, а также в случае просрочки их доставки - со дня, следующего за днем выдачи груза, а в отношении почты - с даты составления коммерческого акта;

2) о возмещении вреда в случае утраты груза - через десять дней по истечении срока доставки;

3) о возмещении вреда в случае утраты почты - по истечении срока доставки;

4) о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

2. Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Статья 127. Особенности предъявления требований к перевозчику при международных воздушных перевозках

1. В случае недостачи или повреждения (порчи) багажа, груза при международных воздушных перевозках лицо, управомоченное на получение багажа, груза, при обнаружении таких недостачи или повреждения (порчи) должно предъявить претензию к перевозчику в письменной форме или в форме подписанного электронной подписью электронного документа с момента обнаружения таких недостачи или повреждения (порчи), но не позднее семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа, груза претензия должна быть предъявлена к перевозчику в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа, груза в распоряжение лица, управомоченного на их получение.

2. Если утрата багажа при международных воздушных перевозках признана перевозчиком или если багаж не прибыл по истечении двадцати одного дня со дня, когда он должен был прибыть, пассажир вправе предъявить к перевозчику требование о возмещении вреда, связанного с утратой багажа.

3. Если утрата груза при международных воздушных перевозках признана перевозчиком или если груз не прибыл по истечении семи дней со дня, когда он должен был прибыть, грузополучатель вправе предъявить к перевозчику требование о возмещении вреда, связанного с утратой груза.

4. Порядок предъявления претензии к перевозчику при международных воздушных перевозках почты определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

Статья 127.1. Срок рассмотрения претензии к перевозчику

Перевозчик обязан в течение тридцати дней со дня поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме или в форме подписанного электронной подписью электронного документа уведомить лицо, предъявившее претензию, об удовлетворении или отклонении претензии.

Статья 128. Начало течения срока исковой давности по требованиям, связанным с утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, груза и почты, а также с просрочкой их доставки

Течение срока исковой давности по требованиям, связанным с утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, груза и почты, а также с просрочкой их доставки начинается со дня, когда воздушное судно, на котором осуществлялась перевозка багажа, груза или почты, должно было прибыть в пункт назначения в соответствии с договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

Статья 129. Ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов

1. При столкновении воздушных судов, а также при причинении воздушным судном повреждения другому воздушному судну, хотя и без столкновения, имущественная ответственность владельцев воздушных судов определяется следующим образом:

1) вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;

2) при наличии вины обоих (нескольких) владельцев размер возмещения вреда определяется соразмерно степени виновности каждого. При невозможности установить степень вины ответственность распределяется между владельцами поровну.

2. При отсутствии вины владельцев воздушных судов в причинении вреда ни один из них не имеет права требовать возмещения вреда от другого.

3. Ни один из владельцев, воздушные суда которых участвовали в столкновении, не предполагается виновным, если в установленном порядке не будет доказано иное.

4. Имущественную ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный имуществу третьих лиц, находящемуся на

воздушном судне, несет владелец воздушного судна в соответствии с настоящим Кодексом, при этом он имеет право обратного требования (регресса) к виновному в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Статья 130. Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке

1. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

2. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Статья 131. Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами

1. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

2. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимальной взлетной массы воздушного судна.

3. При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

Статья 132. Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа пилотируемого воздушного судна

1. Страхование жизни и здоровья членов экипажа пилотируемого воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным.

2. Страховая сумма на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна устанавливается в размере не менее чем один миллион рублей.

Статья 133. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна

Перевозчик обязан страховать риск своей гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за причинение при воздушной перевозке пассажира вреда его жизни или здоровью, а также его багажу и ручной клади в соответствии с федеральным законом.

Статья 134. Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем

Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза.

Статья 135. Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ.

Глава XVIII. Заключительные положения

Статья 136. Введение в действие настоящего Кодекса

1. Ввести в действие настоящий Кодекс с 1 апреля 1997 года.

2. Признать утратившим силу с 1 апреля 1997 года пункт 8 (в части применения Воздушного кодекса Союза ССР) постановления Верховного Совета Российской Федерации от 3 марта 1993 года N 4604-I "О некоторых вопросах применения законодательства Союза ССР на территории Российской Федерации" (Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1993, N 11, ст. 393; Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 32, ст. 3302).

С 1 апреля 1997 года на территории Российской Федерации не применяются:

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 года N 9275-X "Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, N 20, ст. 303);

Закон СССР от 17 июня 1983 года N 9202-X "Об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР "Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, N 25, ст. 384);

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1987 года N 7812-XI "О внесении изменений в Воздушный кодекс Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1987, N 40, ст. 652).

Иные нормативные правовые акты подлежат приведению в соответствие с настоящим Кодексом.

3. Впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области авиации и действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с настоящим Кодексом законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат настоящему Кодексу.

Изданные до введения в действие настоящего Кодекса нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно настоящему Кодексу могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов.

Статья 137. Порядок применения положений настоящего Кодекса

1. Положения настоящего Кодекса применяются к гражданским правоотношениям, возникшим после введения его в действие.

По гражданским правоотношениям, возникшим до введения в действие настоящего Кодекса, положения настоящего Кодекса применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после введения его в действие.

2. Установленные статьями 126, 127 и 128 настоящего Кодекса сроки предъявления претензий применяются к тем претензиям, сроки предъявления которых, предусмотренные ранее действовавшим законодательством, не истекли к моменту введения в действие настоящего Кодекса.

3. В соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" в области воздушного законодательства может быть установлено специальное регулирование, отличающееся от регулирования, предусмотренного положениями настоящего Кодекса. Такое специальное регулирование устанавливается программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденной в соответствии с указанным Федеральным законом. Положения данной программы, устанавливающие условия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, могут изменять или исключать действие положений настоящего Кодекса в случае, если это прямо предусмотрено настоящим Кодексом.

Президент Российской Федерации	Б. Ельцин

Москва, Кремль

19 марта 1997 года

N 60-ФЗ