

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ И РАДИОЭЛЕКТРОНИКИ

Т.Н. Пушкарёв

А.А. Чернышев

# АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



Томск

2025

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ И РАДИОЭЛЕКТРОНИКИ

Т.Н. Пушкарёв  
А.А. Чернышев

## **АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**

**Учебное пособие**

Томск  
2025

**УДК 347.8(075.8)**  
**ББК 67.4я73**  
**П912**

**Рецензент:**

**Хаминов Д.В.**, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин и правоохранительной деятельности Томского государственного университета систем управления и радиоэлектроники, д-р ист. наук

**Пушкарёв, Тимур Николаевич**

**П912**      **Авиационное законодательство: учебное пособие / Т.Н.Пушкарёв, А.А.Чернышев. – Томск. гос. ун-т систем упр. и радиоэлектроники, 2025. – 104 с.**

Раскрыты основные понятия и положения международного воздушного права. Изложены вопросы организации воздушного движения на основе законодательства Российской Федерации, конвенции о международной гражданской авиации, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Излагаемый материал сопровождается вопросами для самоконтроля.

Для студентов, обучающихся по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования».

Одобрено на заседании кафедры конструирования и производства радиоаппаратуры, протокол № 44 от 30.01.2025 г.

**УДК 347.8(075.8)**  
**ББК 67.4я73**

© Пушкарёв Т.Н., Чернышев А.А.  
(составление), 2025  
© Томский гос. ун-т систем упр.  
и радиоэлектроники, 2025

## Содержание

Введение .....	4
1 Международное воздушное право.....	5
2 Структура и содержание документов Международной организации гражданской авиации	8
2.1 Международная организация гражданской авиации .....	8
2.2 Конвенция о международной гражданской авиации .....	12
2.3 Международные Стандарты и Рекомендуемая практика.....	15
2.4 Правила аэронавигационного обслуживания .....	22
2.5 Дополнительные региональные правила .....	24
2.6 Технические издания ИКАО .....	24
3 Основные нормативные правовые акты в гражданской авиации Российской Федерации..	26
3.1 Нормативно-правовой акт .....	26
3.2 Федеральные законы Российской Федерации .....	31
3.3 Указы Президента Российской Федерации .....	78
3.4 Постановления Правительства Российской Федерации.....	78
3.5 Федеральные авиационные правила.....	79
3.6 Другие нормативно-правовые акты Российской Федерации, применяемые в области гражданской авиации .....	84
3.7 Федеральные органы исполнительной власти в гражданской авиации.....	85
4 Правонарушения и юридическая ответственность на объектах воздушного транспорта ...	89
4.1 Административная ответственность на воздушном транспорте .....	91
4.2 Уголовная ответственность на воздушном транспорте.....	94
Список использованных источников .....	98

## Введение

Дисциплина «Авиационное законодательство» направлена на формирование у студентов способности руководствоваться нормами авиационного законодательства для решения задач профессиональной деятельности.

В предлагаемом учебном пособии были отражены вопросы, являющиеся уникальными для рассматриваемых специальностей и направлений подготовки.

В данном пособии раскрыты основные понятия и положения о международном воздушном праве. Изложены вопросы организации воздушного движения на основе Конвенции о международной гражданской авиации, Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, Законодательства Российской Федерации.

В результате изучения дисциплины обучающийся должен:

**Знать** авиационное законодательство и документы, регламентирующие организацию воздушного движения и техническую эксплуатацию объектов и средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.

**Уметь** применять нормы авиационного законодательства для организации безопасных условий технической эксплуатации объектов и средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.

**Владеть** навыками организации безопасных условий технической эксплуатации объектов и средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи с соблюдением норм авиационного законодательства.

# 1 Международное воздушное право

*Воздушное право* – совокупность правовых норм, регулирующих отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства.

Воздушное право включает нормы национального (внутригосударственного) и международного права (рисунок 1.1). Воздушное право признает полный и исключительный суверенитет государства в отношении воздушного пространства над его территорией, включая территориальные воды.



Рисунок 1.1 – Структура воздушного права

Воздушное право имеет комплексный характер, так как оно содержит нормы конституционного права (суверенитет над воздушным пространством), гражданского права (выполнение перевозок и авиационных работ), административного права (порядок регистрации аэродромов и воздушных судов, строительство и маркировка объектов в районах аэродромов, административная ответственность за правонарушения на воздушном транспорте) и уголовного права (ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью человека, а также угон воздушного судна).

*Международное право* – это самостоятельная отрасль права, представляющая собой совокупность правовых принципов и норм, создаваемых самими государствами и другими субъектами международного права, и регулирующие отношения между этими субъектами международного права, в целях обеспечения мирного сотрудничества государств, равноправия и самоопределения народов.

Основными функциями международного права являются:

- *Регулятивная* – имеет первичное значение и направлена на урегулирование отношений между субъектами международного права путем принятия соответствующих правил.
- *Охранительная* – является производной от регулятивной и имеет своей целью обеспечить и защитить интересы субъектов международного права путем поддержания в системе международных отношений должного порядка.

*Международное воздушное право* – это отрасль международного права, представляющая собой совокупность правовых норм и принципов, которые регулируют отношения между субъектами международного права в связи с использованием воздушного пространства. Основным источником международного воздушного права являются международный договор, который по своей сути является соглашением, заключенным субъектами международного права в письменном виде по поводу установления, изменения или прекращения их взаимных прав и обязанностей.

На рисунке 1.2 представлена структура международного воздушного права.



Рисунок 1.2 – Структура международного воздушного права

К основным источникам международного воздушного права относятся:

- Чикагская конвенция о международной гражданской авиации;
- Соглашения, касающиеся безопасности гражданской авиации;
- Акты Международной организации гражданской авиации.

Стороной в договоре является государство в целом. В зависимости от органов, представляющих государство, различают межгосударственные договоры (заключаются на высшем уровне от имен государства), межправительственные (от имени правительства) и межведомственные (от имени федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ)).

Конкретные вопросы авиационной деятельности государства решают на основе заключенных *межправительственных соглашений*. В этих документах определяются авиакомпании, которые имеют право выполнять полеты между двумя договаривающимися сторонами, общие правила для перевозок при эксплуатации международных воздушных линий, условия полетов, порядок таможенного оформления, вопросы технического обслуживания и обеспечения безопасности полетов [1].

### **Вопросы для самоконтроля**

1. Каково определение воздушного права и какие аспекты оно регулирует?
2. Какие нормы входят в состав воздушного права и какое значение они имеют?
3. В чем заключается принцип суверенитета государства в отношении воздушного пространства?
4. Какие функции выполняет международное право в контексте регулирования отношений между государствами?
5. Что такое международное воздушное право и каковы его основные источники?
6. Какие документы считаются основными источниками международного воздушного права?
7. Как различаются стороны в договорах международного воздушного права?
8. Какие конкретные вопросы авиационной деятельности государства решаются на основании межправительственных соглашений?
9. Каковы основные цели охранительной функции международного права?
10. Как международные договоры влияют на отношения между субъектами международного права в сфере гражданской авиации?



## 2 Структура и содержание документов Международной организации гражданской авиации

### 2.1 Международная организация гражданской авиации

Международная организация гражданской авиации (далее ИКАО – ICAO *International Civil Aviation Organization*) – специализированное учреждение Организации Объединенных Наций (ООН), вступившее в силу в мае 1948 года. ИКАО – создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации. ИКАО – это постоянно действующий орган, которому поручено осуществление заложенных в Конвенции принципов. ИКАО устанавливает Стандарты в области безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности, а также охраны окружающей среды от воздействия авиации [1].

СССР вступил в члены ИКАО 14 ноября 1970 года. В конце 1991 года Российская Федерация подтвердила, что она сохраняет права и ответственность СССР в ИКАО [2].

В настоящее время членами ИКАО являются 193 государства. Штаб-квартира Организации находится в Монреале. Она также имеет региональные отделения в Бангкоке, Дакаре, Каире, Лиме, Мехико, Найроби и Париже [3].

ИКАО имеет свой логотип, представленный на рисунке 2.1.



Рисунок 2.1 – Логотип ИКАО

Цели и задачи Организации, изложенные в статье 44 Чикагской конвенции, заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и в содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы:

- обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- обеспечивать полное уважение прав государств-членов и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- избегать дискриминации между государствами-членами;
- способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Уставом ИКАО является Конвенция о международной гражданской авиации, участниками которой являются все государства-члены. В Организации имеются суверенный орган, каковым является Ассамблея, и руководящий орган – Совет. Главными должностными лицами являются Президент Совета и Генеральный секретарь [3].

*Ассамблея* собирается не реже одного раза в три года, а по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств в любое время может быть проведена чрезвычайная сессия Ассамблеи.

В права и обязанности Ассамблеи входят:

- избрание на каждой сессии Ассамблеи её Председателя и других должностных лиц;
- избрание Договаривающихся государств-членов Совета;
- рассмотрение отчётов Совета и принятие соответствующих мер по ним;
- определение годового бюджета и финансовых мероприятий Организации;
- проверка расходов и утверждение финансовых отчётов Организации;
- рассмотрение предложений об изменениях положений текущей Конвенции и поправок к ним.

*Совет*, состоящий из представителей 36 Договаривающихся государств, избирается Ассамблеей на трехлетний срок и осуществляет постоянное руководство деятельностью ИКАО. Первоначальным текстом конвенции 1944 года предусматривался Совет в составе 21 члена. С тех пор число государств менялось четыре раза: на 13-й сессии Ассамблеи (27 государств), 17-й (30), 21-й (33) и 28-й (36). Последнее изменение, внесённое на 28-й (чрезвычайной) сессии Ассамблеи 26 октября 1990 года, вступило в силу 28 ноября 2002 года, зал заседаний представлен на рисунке 2.2.



Рисунок 2.2 – Зал заседаний Совета ИКАО

В обязанности Совета входят:

- составление годовых докладов Ассамблее;
- выполнение указаний Ассамблеи;
- назначение Авиатранспортного комитета, формируемого из числа членов Совета;
- учреждение Аэронавигационной комиссии и назначение её Председателя;
- распоряжение финансами Организации, в том числе определение жалования

Президента Совета;

- сообщение Ассамблее и Договаривающимся государствам о нарушениях Конвенции или невыполнении Рекомендаций и решений Совета;
- принятие международных Стандартов и Рекомендуемой практики, именуемых Приложениями к Чикагской конвенции.

*Президент Совета* избирается самим Советом сроком на три года с возможностью переизбрания.

Президент Совета не имеет своего голоса, им может стать любое государство из числа Договаривающихся. В том случае, если Президентом Совета становится член Совета, то его место становится вакантным – тогда Ассамблеей в кратчайшие сроки данное место заполняется другим Договаривающимся государством. Также Советом избирается один или несколько вице-президентов, сохраняющих за собой право голоса во время исполнения обязанностей Президента Совета. В настоящее время Сальваторе Шаккитано на рисунок 2.3, является шестым и действующим президентом Совета ИКАО. Он был переизбран на второй срок, начинающийся 1 января 2023 года, и будет исполнять обязанности до 31 декабря 2025 года.



Рисунок 2.3 – Президент Совета ИКАО Сальваторе Шаккитано

Обязанности Президента Совета включают:

- созыв заседаний Совета, Авиатранспортного комитета и Аэронавигационной комиссии;
- выполнение от имени Совета функций, возлагаемых на него Советом.

*Секретариат ИКАО* – постоянный орган Совета, обеспечивающий работу Ассамблей, Совета и других органов, а также региональных центров организации.

*Генеральный секретарь* – главное исполнительное должностное лицо организации. Назначается Советом и возглавляет его [1]. Совет ИКАО назначил Хуана Карлоса Саласара на рисунке 2.4 (Колумбия) Генеральным секретарем Организации на трехлетний срок, начавшийся 1 августа 2021 года. 11 марта 2024 года Совет ИКАО продлил его назначение на второй трехлетний срок подряд, который начался в августе 2024 года.



Рисунок 2.3 – Генеральный секретарь ИКАО Хуан Карлос Саласар (Колумбия)

Секретариат ведает сбором и обобщением информации по проблемам международной гражданской авиации, осуществлением связей с государствами – членами ИКАО. Он осуществляет эти функции с помощью пяти специализированных подразделений:

*Аэронавигационное управление* – занимается вопросами безопасности полетов, рассматривает вопросы по выработке рекомендаций и стандартов компаниям.

*Авиатранспортное управление* – занимается вопросами обеспечения эффективности перевозок на международных воздушных линиях.

*Управление по правовым вопросам и внешним отношениям* – занимается вопросами по выработке стандартов и рекомендаций в области воздушного права, проводит консультации по правовому толкованию и пониманию основных положений Чикагской конвенции, готовит проекты новых решений.

*Управление технического сотрудничества* – разрабатывает предложения по оказанию финансовой и технической помощи, по созданию аэровокзальных комплексов и оснащению воздушных трасс в труднодоступных участках местности и океанических просторах.

*Административное управление* – занимается вопросами кадров, переводов, оформления и рассылки документов.

ИКАО работает в тесном сотрудничестве с другими специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, такими как Международная морская организация, Международный союз электросвязи и Всемирная метеорологическая организация. Во многих совещаниях, проводимых ИКАО, также принимают участие Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), Международный совет аэропортов (ACI), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ALPA) и другие международные организации.

Структурно нормативно-правовая база ИКАО включает в себя следующие группы:

- Конвенция о международной организации гражданской авиации (Чикагская конвенция);
- Приложения к Чикагской конвенции (Стандарты и Рекомендуемая практика);
- Правила аэронавигационного обслуживания;
- Дополнительные региональные правила;
- Аэронавигация. Технические издания (руководства и циркуляры);
- Прочие издания, носящие информацию общего характера о деятельности Организации, предназначенные как для государств-членов, так и для широкого круга пользователей.

Полный перечень актуальных документов ИКАО содержится в ежегодно издаваемом Каталоге ИКАО «Продукция и услуги» [3].

На рисунке 2.4 представлена общая структура документов ИКАО.

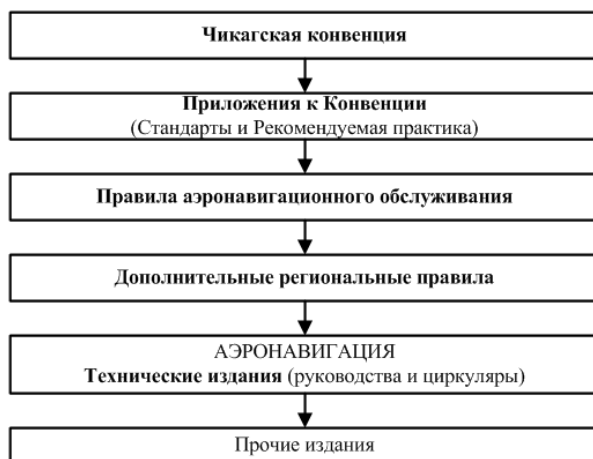


Рисунок 2.4 – Структура документов ИКАО

06 декабря 1996 года Генеральная Ассамблея ООН провозгласила 07 декабря Международным днём гражданской авиации и настоятельно призвала правительства, а также соответствующие национальные, региональные, международные и межправительственные организации, предпринять соответствующие шаги для его празднования.

## 2.2 Конвенция о международной гражданской авиации

Чикагская конвенция о международной гражданской авиации была подписана 07 декабря 1944 года в Чикаго, 52 государствами-участниками, а вступил в силу 04 апреля 1947 года, момент подписания представлен на рисунке 2.5.



Рисунок 2.5 – Подписание Чикагской конвенции

Участники Конвенции признали право каждого государства на суверенитет над воздушным пространством над своей территорией. В ней установлены правила полетов над территорией Договаривающихся государств, меры содействия аэронавигации; условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов, и другие правила. Конвенция не применяется к воздушным судам, находящимся у определенных государственных органов (военных, полицейских, таможенных и др.). Все остальные воздушные суда отнесены к гражданским, хотя могут являться государственной собственностью.

Во второй части Чикагской конвенции содержатся положения об учреждении ИКАО, целями которой являются разработка принципов и методов международных аэронавигаций, содействие развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы обеспечить упорядоченное развитие международной гражданской авиации, поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств, избегать дискриминации в отношении участников Конвенции, способствовать безопасности полетов [2].

Конвенция о международной гражданской авиации (*Doc 7300*) – Конституция ИКАО, представлена на рисунке 2.6. Данный документ содержит сводный текст Чикагской конвенции, включая все действующие изменения. Конвенция определяет основные принципы и меры, направленные на упорядочивание развития международных воздушных сообщений [3].



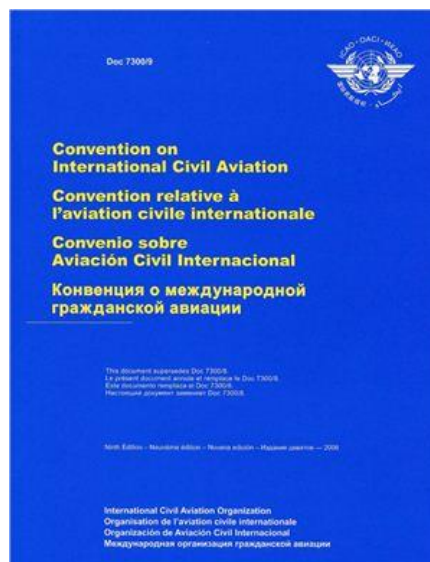


Рисунок 2.6 – Конвенция о международной гражданской авиации (*Doc 7300*)

Конвенция о международной гражданской авиации состоит из преамбулы, четырех частей, включающих 22 главы и 96 статей.

*Часть I «Аэронавигация»* (состоит из шести глав).

*Глава I «Общие принципы и применение Конвенции»* признает полный и исключительный суверенитет государств над воздушным пространством над своей территорией, определяет понятия территории государства, государственных и гражданских воздушных судов. Признается, что каждое Договаривающееся государство не должно использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

10 мая 1984 года Ассамблея ИКАО на своей 25-й (чрезвычайной) сессии внесла поправку в Конвенцию, приняв протокол, вводящий статью 3 *bis*, в которой признается, что каждое Договаривающееся государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна.

*Глава II «Полет над территорией Договаривающихся государств»* определяет основания и условия выполнения регулярных и нерегулярных полетов. Здесь же излагаются требования к полетам беспилотных воздушных судов, порядок установления запретных зон, посадки в таможенном аэропорту, формулируются предписания, касающиеся соблюдения национальных правил полетов, а также правил полетов над открытым морем, определяются основные требования к допуску воздушных судов на государственную территорию и выпуску с нее пассажиров, экипажей и грузов, предотвращению распространения болезней посредством воздушных судов, содержатся нормы относительно аэропортовых и других сборов, а также правила досмотра воздушных судов.

*Глава III «Национальность воздушных судов»* содержит определения национальной принадлежности и требования к регистрации воздушных судов, наличию на нем национальных и регистрационных знаков.

*Глава IV «Меры содействия аэронавигации»* включает вопросы упрощения формальностей при прохождении таможенных и иммиграционных процедур, взимания таможенных пошлин, оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие, расследования авиационных происшествий, освобождения от ареста по патентным искам, предоставления государствами аэронавигационных средств и стандартных процедур, а также сотрудничества в данной области.

*Глава V «Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов»*, определяет требования к наличию документации на воздушном судне, бортовым журналам, радиооборудованию, удостоверениям о годности к полетам воздушных судов и свидетельствам на членов экипажа и их признанию. Также содержит ограничения Договаривающихся государств в отношении грузов (военное снаряжение или военные материалы) на перевозку на территорию или над территорией государства, и ограничения на фотографическую аппаратуры на борту воздушного судна над своей территорией.

*Глава VI «Международные Стандарты и Рекомендуемая практика»* представляет вопросы принятия международных Стандартов и процедур, отклонения от таковых, касается требований к отметкам в удостоверениях, и свидетельствах членов экипажей и условий признания их действительными.

Рассмотрим некоторые статьи данной главы.

*Статья 37 «Принятие международных стандартов и процедур»*. Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее. С этой целью ИКАО принимает и по мере необходимости время от времени изменяет Международные Стандарты, Рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

- a) систем связи и аэронавигационных средств, включая наземную маркировку;
- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) правил полетов и практики управления воздушным движением;
- d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- f) регистрации и идентификации воздушных судов;
- g) сбора метеорологической информации и обмена ею;
- h) бортовых журналов;
- i) аэронавигационных карт и схем;
- j) таможенных и иммиграционных процедур;
- k) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий;

а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

*Статья 38 «Отклонения от Международных Стандартов и процедур»*. Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет ИКАО о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

*Часть II «Международная организация гражданской авиации»* посвящена вопросам организации и ее целям, структуры и персоналу, финансированию организации и деятельности рабочих органов ИКАО и их функций.

*Часть III «Международный воздушный транспорт»* включает статьи, касающиеся представления отчетов государств в Совет ИКАО о воздушных перевозках, установления маршрутов и аэропортов, усовершенствования аэронавигационных средств и их финансирования, оказания технической помощи Советом ИКАО и использование доходов, передача средств из ведения Совета, возврат фондов, а также вопросы участия в организациях совместной эксплуатации авиатранспортных компаний.

*Часть IV «Заключительные положения»* рассматривает вопросы, касающиеся отмены ранее принятых международных соглашений, регистрации новых соглашений, порядка разрешения споров между двумя и более Договаривающимися государствами, касающихся толкования или применения положений Конвенции и ее Приложений, а также действие Конвенции в случае войны и чрезвычайного положения.

В конце данного документа содержатся положения, касающиеся подписания Конвенции, протокол об аутентичном шестязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации, подписанный в городе Монреале, 22 сентября 1944 года, предусматривающий использование в документах ИКАО английского, испанского, французского, русского, китайского и арабского языков [4].

## **2.3 Международные Стандарты и Рекомендуемая практика**

В документах Международной организации гражданской авиации дается определение понятий Стандарта и Рекомендуемой практики (SARPs – *Standards and Recommended Practices*).

*Стандарт* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое, Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции.

*Рекомендуемая практика* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое, Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать согласно Конвенции.

Рекомендуемая практика в перспективе может стать Стандартом.

Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в международные Стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации.

При этом весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями международного Стандарта.

В случае несоблюдения международного Стандарта Договаривающееся государство согласно статье 38 Конвенции обязано уведомить об этом Совет.

Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет ИКАО просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с международными Стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Международные Стандарты и Рекомендуемая практика, принятые Советом ИКАО, изложены в 19 Приложениях к Конвенции и 16 из них носят технический характер:



*Приложение 1* «Выдача свидетельств авиационному персоналу» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, принятые ИКАО в качестве минимальных Стандартов по выдаче свидетельств авиационному персоналу. Приложение применяется ко всем кандидатам на получение свидетельств, а при возобновлении свидетельств – ко всем обладателям свидетельств и квалификационных отметок, указанных в нем [3, 5].

*Приложение 2* «Правила полетов» состоят из общих правил, правил визуальных полетов, правил полетов по приборам и применяется без каких-либо исключений в отношении полетов над открытым водным пространством и над территориями государств, если они не противоречат правилам, действующим в государстве, над территорией которого выполняются полеты [3, 6].

*Приложение 3* «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации» (часть I «Основные SARPs», часть II «Добавления и дополнения») включает Стандарты, Рекомендуемую практику и некоторый инструктивный материал, регулирующий метеорологическое обеспечение международной аэронавигации [3, 7].

*Приложение 4* «Аэронавигационные карты» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, применимые к аэронавигационным картам [3, 8].

*Приложение 5* «Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях», включает Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся единиц измерения, подлежащих использованию в воздушных и наземных операциях. В Приложении содержатся положения, регулирующие стандартизированное применение единиц измерения и прекращение использования единиц, не входящих в международную систему единиц (СИ). В дополнениях к Приложению приводятся сведения о разработке СИ, указания по применению СИ, переводные коэффициенты, информация о всемирном координированном времени (UTC – *Coordinated Universal Time*) и указания о том, как представлять даты и время в числовой форме [3, 9].

*Приложение 6* «Эксплуатация воздушных судов» содержит III части.

В части I «Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты» приводятся конкретные международные Стандарты и Рекомендуемая практика, регулирующие эксплуатацию воздушных судов, занятых выполнением международных коммерческих перевозок пассажиров или грузов. В Приложении идет речь о порядке производства полетов, эксплуатационных ограничениях и летно-технических характеристиках самолетов, бортовых приборах, оборудовании и полетной документации, бортовом связном и навигационном оборудовании, техническом обслуживании самолетов, летном экипаже самолета, сотрудниках по обеспечению полетов (диспетчерах), руководствах, бортовых журналах и учетных документах, членах экипажа воздушного судна, безопасности, бортовых огнях самолетов, используемых в воздухе и на земле, содержании руководства по производству полетов, нормировании полетного времени.

В части II «Международная авиация общего назначения. Самолеты» содержатся конкретные международные Стандарты и Рекомендуемая практика, регулирующие эксплуатацию самолетов международной авиации общего назначения. В этом Приложении идет речь о порядке подготовки к полетам и порядке действий во время полетов, летно-эксплуатационных ограничениях, бортовых приборах и оборудовании, бортовом связном и навигационном оборудовании, порядке технического обслуживания самолетов, летном экипаже самолета, бортовых огнях самолетов, используемых в воздухе и на земле, бортовых самописцах, о наличии кислородного оборудования на борту и пользовании им.

Часть III «Международные полеты. Вертолеты» состоит из трех разделов. В первый раздел включены определения и информация о применении международных Стандартов и Рекомендуемой практики, во второй раздел включены международные Стандарты и Рекомендуемая практика, регулирующие международные коммерческие воздушные перевозки, а в третий раздел включены международные Стандарты и Рекомендуемая практика, регулирующие полеты международной авиации общего назначения.

Часть IV «Международные полеты. Дистанционно пилотируемые авиационные системы» содержит определения, правила эксплуатации дистанционно пилотируемых авиационных систем, эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик дистанционно пилотируемых авиационных систем [3, 10].

Приложение 7 «Национальные и регистрационные знаки воздушного судна» содержит Стандарты, принятые ИКАО в качестве минимальных требований к наличию соответствующих национальных и регистрационных знаков, которые должны отвечать положениям статьи 20 Чикагской конвенции. В положениях этого Приложения приводятся соответствующие определения, указывается расположение и размеры национальных и регистрационных знаков, а также приводится стандартный формат регистрационного удостоверения [3, 11].

Приложение 8 «Летная годность воздушного судна» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся летной годности воздушных судов.

В часть I Приложения включены определения.

В части II излагаются общие процедуры обеспечения летной годности для применения ко всем воздушным судам и стандартная форма сертификата летной годности.

В части IIIA приведены минимальные характеристики летной годности воздушных судов с массой более 5700 кг, заявка на сертификацию которых представлена 13 июня 1960 года или позже.

В части IIIB содержатся минимальные характеристики летной годности воздушных судов с массой более 5700 кг, заявка на сертификацию которых представлена 2 марта 2004 года или позже.

В часть IVA включены минимальные характеристики летной годности вертолетов, заявка на сертификацию которых представлена 22 марта 1991 года или позже.

Часть IVB содержит минимальные характеристики летной годности вертолетов, заявка на сертификацию которых представлена 13 декабря 2007 года или позже.

В часть V включены минимальные характеристики летной годности самолетов с массой более 750 кг, но не превышающей 5700 кг, заявка на сертификацию которых представлена 13 декабря 2007 года или позже [3, 12].

Приложение 9 «Упрощение формальностей» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, а также соответствующие определения и добавления, касающиеся упрощения формальностей при международных воздушных перевозках. В их основе лежит статья 37 Чикагской конвенции, которая требует от ИКАО принять международные Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся, среди прочего, таможенных и иммиграционных правил, а также других вопросов, связанных с безопасностью, регулярностью и эффективностью аэронавигации [3, 13].

Приложение 10 «Авиационная электросвязь» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, правила аэронавигационного обслуживания (PANS – *Procedures for Air Navigation Services*) и инструктивный материал по системам авиационной электросвязи, навигации и наблюдения и бортовым системам предупреждения столкновений и их технические характеристики, состоящее из VI томов, представленных на рисунке 2.7.

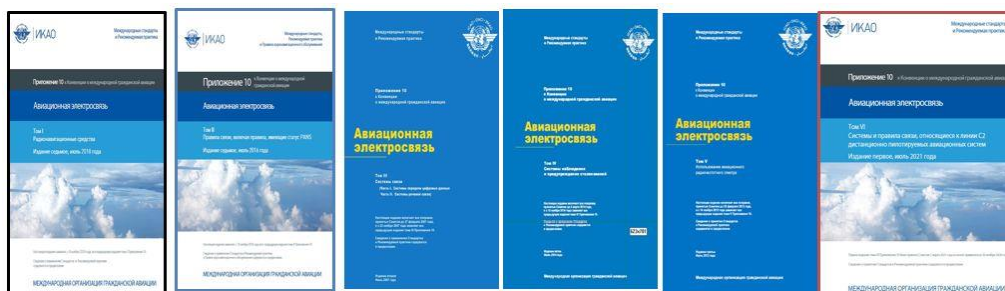


Рисунок 2.7 – Приложение 10 «Авиационная электросвязь»

В томе I «Радионавигационные средства» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика и инструктивный материал по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS – *Global Navigation Satellite System*), включая такие навигационные средства, как система посадки по приборам (ILS – *Instrument Landing System*), микроволновая система посадки (MLS – *Microwave landing System*), всенаправленный ОВЧ радиомаяк (VOR – *VHF Omni-directional Radio Range*), ненаправленный радиомаяк (NDB – *Non-directional beacon*) и дальномерное оборудование (DME – *Distance Measuring Equipment*). Внешний вид и оглавление представлены на рисунке 2.8.


 Международные стандарты и Рекомендуемая практика		
Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации <b>Авиационная электросвязь</b> Том I Радионавигационные средства Издание седьмое, июль 2018 года		
Последнее издание заменит с 1 октября 2018 года все предыдущие издания тома I (Приложение 10). Стороны, не являющиеся членами ИКАО, могут приобрести это издание в качестве справочного издания.		
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ</b>		
<b>ОГЛАВЛЕНИЕ</b>		Страницы
Предисловие		iii
ГЛАВА 1. Определения		1-1
ГЛАВА 2. Общие положения, касающиеся радионавигационных средств		2-1
2.1. Стандартные радионавигационные средства		2-1
2.2. Испытания и приемочные процедуры		2-2
2.3. Обеспечение информации об эксплуатационном состоянии радионавигационных средств		2-3
2.4. Испытания систем радионавигационных средств и систем связи		2-4
2.5. Аспекты человеческого фактора		2-5
ГЛАВА 3. Технические требования, предъявляемые к радионавигационным средствам		3-1
3.1. Технические требования, предъявляемые к БЛС		3-1
3.2. Технические требования, предъявляемые к радионавигационной системе точного захода на посадку		3-2
3.3. Технические требования, предъявляемые к микроволновой системе посадки (MLS)		3-3
3.4. Технические требования, предъявляемые к микроволновой системе посадки (MLS) с функцией обратного канала		3-4
3.5. Технические требования, предъявляемые к аппаратуре УРЧ оборудования (DME)		3-5
3.6. Технические требования, предъявляемые к трекеру радионавигационных средств		3-6
3.7. Требования к глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)		3-7
3.8. Требования к радионавигационной системе АЗР		3-8
3.9. Требования к радионавигационной системе АЗР		3-9
3.10. Требования к радионавигационной системе АЗР		3-10
3.11. Требования к радионавигационной системе АЗР		3-11
ДБАВЛЕНИЕ А. Характеристики навигационной системы АЗР		ДБВ А-1
ДБАВЛЕНИЕ Б. Технические требования к глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)		ДБВ Б-1
1. Определения		ДБВ Б-1
2. Общие положения		ДБВ Б-2
3. Испытания		ДБВ Б-3
Рисунки к разделению В		ДБВ В-107
ПРИЛОЖЕНИЕ 10. Том I		iv
		1011158


Рисунок 2.8 – Том I Приложение 10 «Радионавигационные средства»

В томе II «Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS», содержатся общие, административные и эксплуатационные процедуры, касающиеся авиационной фиксированной и подвижной электросвязи. Внешний вид и оглавление представлены на рисунке 2.9.

 Международные стандарты и Рекомендуемая практика и Правила административного обслуживания		
Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации <b>Авиационная электросвязь</b> Том II Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS Издание седьмое, июль 2016 года		
Последнее издание заменит с 1 октября 2016 года все предыдущие издания тома II (Приложение 10). Стороны, не являющиеся членами ИКАО, могут приобрести это издание в качестве справочного издания.		
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ</b>		
<b>ОГЛАВЛЕНИЕ</b>		Страницы
Предисловие		iii
Глава 1. Определения		1-1
1.1. Службы		1-2
1.2. Станции		1-3
1.3. Методы связи		1-4
1.4. Радиотехнические средства		1-5
1.5. Системные ресурсы		1-6
1.6. Органы		1-6
1.7. Частоты		1-6
1.8. Связь по линии передачи данных		1-6
1.9. Ресурсы определения		1-7
Глава 2. Административные положения, касающиеся международной службы авиационной электросвязи		2-1
2.1. Составные части службы		2-1
2.2. Доступ к средствам связи		2-1
2.3. Часы работы		2-1
2.4. Вопросы		2-1
2.5. Неполучение сообщений		2-2
2.6. Правила		2-2
Глава 3. Общие правила для международной службы авиационной электросвязи		3-1
3.1. Общие положения		3-1
3.2. Процедуры часов работы и прекращения работы станций		3-1
3.3. Процедуры часов работы и прекращения работы станций		3-1
3.4. Системные ресурсы		3-3
3.5. Радиотехнические средства		3-3
3.6. Установление радиосвязи		3-3
3.7. Неполучение сообщений и востановление связи		3-3
3.8. Аварийные сообщения		3-3
Глава 4. Авиационная фиксированная служба (AFS)		4-1
4.1. Общие положения		4-1
4.2. Цели прямой речевой связи ОВД		4-4
4.3. Оборудование метеорологических станций и сети оперативной метеорологической электросвязи		4-4
4.4. Сеть авиационной фиксированной электросвязи (AFIS)		4-4
4.4.1. Общие положения		4-4
4.4.2. Формат сообщений — ITA-2		4-12
ПРИЛОЖЕНИЕ 10. Том II		vi
		1011158

Рисунок 2.9 – Том II Приложение 10 «Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS»

В томе III «Системы связи» (часть I «Системы передачи цифровых данных», часть II «Системы речевой связи») содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика и инструктивный материал по различным системам речевой и цифровой связи «воздух – земля» и «земля – земля», включая сеть авиационной электросвязи (ATN – *Aeronautical Telecommunications Network*), авиационную подвижную спутниковую службу (AMSS – *Aeronautical Mobile Satellite Service*), линию передачи данных «воздух – земля» вторичного обзорного радиолокатора режима S, ОБЧ-линию передачи данных «воздух – земля» в режиме S вторичного обзорного радиолокатора, ОБЧ-линию цифровой связи (VDL – *VHF Data Link*) «воздух – земля», авиационную фиксированную сеть электросвязи (AFTN – *Aeronautical Fixed Telecommunication Network*), систему адресов воздушных судов, ВЧ-линию передачи данных (HFDL – *High Frequency Data Link*), авиационную подвижную службу, систему селективного вызова (SELCAL – *System of English Language Check for Airmen License*), цепи авиационной речевой связи и аварийный приводной передатчик (ELT – *Emergency Locator Transmitter*). Внешний вид и оглавление представлены на рисунке 2.10.

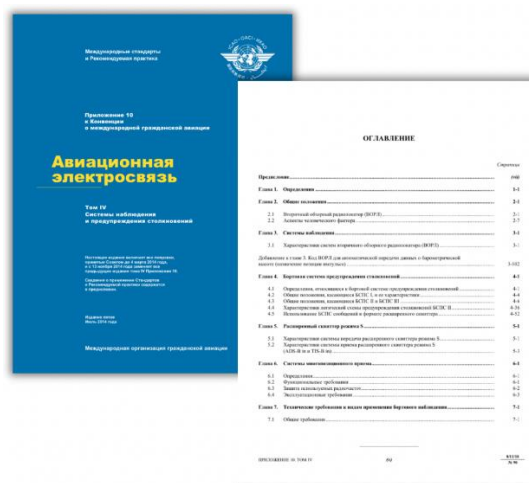


The image shows the cover and the table of contents for Volume III, Appendix 10 'Communication Systems'. The cover is blue with white text and a logo. The table of contents is on a white background with black text. It lists various communication systems and their corresponding page numbers.

ОГЛАВЛЕНИЕ	
Предисловие	III
Часть I. Системы передачи цифровых данных	III.1
Глава 1. Описание	III.1.1
Глава 2. Общие положения	III.1.2
Глава 3. Системы цифровой связи	III.1.3
3.1. Описание	III.1.3.1
3.2. Общие положения	III.1.3.2
3.3. Технические характеристики	III.1.3.3
3.4. Требования к оборудованию	III.1.3.4
3.5. Требования к персоналу	III.1.3.5
3.6. Требования к документации	III.1.3.6
3.7. Требования к безопасности	III.1.3.7
3.8. Требования к надежности	III.1.3.8
3.9. Требования к экологии	III.1.3.9
3.10. Требования к экономичности	III.1.3.10
3.11. Требования к совместимости	III.1.3.11
3.12. Требования к интероперабельности	III.1.3.12
3.13. Требования к безопасности полетов	III.1.3.13
3.14. Требования к безопасности информации	III.1.3.14
3.15. Требования к безопасности окружающей среды	III.1.3.15
3.16. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.16
3.17. Требования к безопасности имущества	III.1.3.17
3.18. Требования к безопасности репутации	III.1.3.18
3.19. Требования к безопасности культуры	III.1.3.19
3.20. Требования к безопасности религии	III.1.3.20
3.21. Требования к безопасности языка	III.1.3.21
3.22. Требования к безопасности пола	III.1.3.22
3.23. Требования к безопасности возраста	III.1.3.23
3.24. Требования к безопасности образования	III.1.3.24
3.25. Требования к безопасности профессии	III.1.3.25
3.26. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.26
3.27. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.27
3.28. Требования к безопасности имущества	III.1.3.28
3.29. Требования к безопасности репутации	III.1.3.29
3.30. Требования к безопасности культуры	III.1.3.30
3.31. Требования к безопасности религии	III.1.3.31
3.32. Требования к безопасности языка	III.1.3.32
3.33. Требования к безопасности пола	III.1.3.33
3.34. Требования к безопасности возраста	III.1.3.34
3.35. Требования к безопасности образования	III.1.3.35
3.36. Требования к безопасности профессии	III.1.3.36
3.37. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.37
3.38. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.38
3.39. Требования к безопасности имущества	III.1.3.39
3.40. Требования к безопасности репутации	III.1.3.40
3.41. Требования к безопасности культуры	III.1.3.41
3.42. Требования к безопасности религии	III.1.3.42
3.43. Требования к безопасности языка	III.1.3.43
3.44. Требования к безопасности пола	III.1.3.44
3.45. Требования к безопасности возраста	III.1.3.45
3.46. Требования к безопасности образования	III.1.3.46
3.47. Требования к безопасности профессии	III.1.3.47
3.48. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.48
3.49. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.49
3.50. Требования к безопасности имущества	III.1.3.50
3.51. Требования к безопасности репутации	III.1.3.51
3.52. Требования к безопасности культуры	III.1.3.52
3.53. Требования к безопасности религии	III.1.3.53
3.54. Требования к безопасности языка	III.1.3.54
3.55. Требования к безопасности пола	III.1.3.55
3.56. Требования к безопасности возраста	III.1.3.56
3.57. Требования к безопасности образования	III.1.3.57
3.58. Требования к безопасности профессии	III.1.3.58
3.59. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.59
3.60. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.60
3.61. Требования к безопасности имущества	III.1.3.61
3.62. Требования к безопасности репутации	III.1.3.62
3.63. Требования к безопасности культуры	III.1.3.63
3.64. Требования к безопасности религии	III.1.3.64
3.65. Требования к безопасности языка	III.1.3.65
3.66. Требования к безопасности пола	III.1.3.66
3.67. Требования к безопасности возраста	III.1.3.67
3.68. Требования к безопасности образования	III.1.3.68
3.69. Требования к безопасности профессии	III.1.3.69
3.70. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.70
3.71. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.71
3.72. Требования к безопасности имущества	III.1.3.72
3.73. Требования к безопасности репутации	III.1.3.73
3.74. Требования к безопасности культуры	III.1.3.74
3.75. Требования к безопасности религии	III.1.3.75
3.76. Требования к безопасности языка	III.1.3.76
3.77. Требования к безопасности пола	III.1.3.77
3.78. Требования к безопасности возраста	III.1.3.78
3.79. Требования к безопасности образования	III.1.3.79
3.80. Требования к безопасности профессии	III.1.3.80
3.81. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.81
3.82. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.82
3.83. Требования к безопасности имущества	III.1.3.83
3.84. Требования к безопасности репутации	III.1.3.84
3.85. Требования к безопасности культуры	III.1.3.85
3.86. Требования к безопасности религии	III.1.3.86
3.87. Требования к безопасности языка	III.1.3.87
3.88. Требования к безопасности пола	III.1.3.88
3.89. Требования к безопасности возраста	III.1.3.89
3.90. Требования к безопасности образования	III.1.3.90
3.91. Требования к безопасности профессии	III.1.3.91
3.92. Требования к безопасности семейного положения	III.1.3.92
3.93. Требования к безопасности здоровья	III.1.3.93
3.94. Требования к безопасности имущества	III.1.3.94
3.95. Требования к безопасности репутации	III.1.3.95
3.96. Требования к безопасности культуры	III.1.3.96
3.97. Требования к безопасности религии	III.1.3.97
3.98. Требования к безопасности языка	III.1.3.98
3.99. Требования к безопасности пола	III.1.3.99
3.100. Требования к безопасности возраста	III.1.3.100

Рисунок 2.10 – Том III Приложение 10 «Системы связи»

В томе IV «Системы наблюдения и предупреждения столкновений» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, а также инструктивный материал, по вторичному обзорному радиолокатору режимов A, C и S, и бортовым системам предупреждения столкновений и их технические характеристики. Внешний вид и оглавление представлены на рисунке 2.11.



The image shows the cover and the table of contents for Volume IV, Appendix 10 'Collision Avoidance Systems'. The cover is blue with white text and a logo. The table of contents is on a white background with black text. It lists various collision avoidance systems and their corresponding page numbers.

ОГЛАВЛЕНИЕ	
Предисловие	IV
Глава 1. Описание	IV.1
Глава 2. Общие положения	IV.2
Глава 3. Системы предупреждения столкновений	IV.3
3.1. Описание	IV.3.1
3.2. Общие положения	IV.3.2
3.3. Технические характеристики	IV.3.3
3.4. Требования к оборудованию	IV.3.4
3.5. Требования к персоналу	IV.3.5
3.6. Требования к документации	IV.3.6
3.7. Требования к безопасности	IV.3.7
3.8. Требования к надежности	IV.3.8
3.9. Требования к экологии	IV.3.9
3.10. Требования к экономичности	IV.3.10
3.11. Требования к совместимости	IV.3.11
3.12. Требования к интероперабельности	IV.3.12
3.13. Требования к безопасности полетов	IV.3.13
3.14. Требования к безопасности информации	IV.3.14
3.15. Требования к безопасности окружающей среды	IV.3.15
3.16. Требования к безопасности здоровья	IV.3.16
3.17. Требования к безопасности имущества	IV.3.17
3.18. Требования к безопасности репутации	IV.3.18
3.19. Требования к безопасности культуры	IV.3.19
3.20. Требования к безопасности религии	IV.3.20
3.21. Требования к безопасности языка	IV.3.21
3.22. Требования к безопасности пола	IV.3.22
3.23. Требования к безопасности возраста	IV.3.23
3.24. Требования к безопасности образования	IV.3.24
3.25. Требования к безопасности профессии	IV.3.25
3.26. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.26
3.27. Требования к безопасности здоровья	IV.3.27
3.28. Требования к безопасности имущества	IV.3.28
3.29. Требования к безопасности репутации	IV.3.29
3.30. Требования к безопасности культуры	IV.3.30
3.31. Требования к безопасности религии	IV.3.31
3.32. Требования к безопасности языка	IV.3.32
3.33. Требования к безопасности пола	IV.3.33
3.34. Требования к безопасности возраста	IV.3.34
3.35. Требования к безопасности образования	IV.3.35
3.36. Требования к безопасности профессии	IV.3.36
3.37. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.37
3.38. Требования к безопасности здоровья	IV.3.38
3.39. Требования к безопасности имущества	IV.3.39
3.40. Требования к безопасности репутации	IV.3.40
3.41. Требования к безопасности культуры	IV.3.41
3.42. Требования к безопасности религии	IV.3.42
3.43. Требования к безопасности языка	IV.3.43
3.44. Требования к безопасности пола	IV.3.44
3.45. Требования к безопасности возраста	IV.3.45
3.46. Требования к безопасности образования	IV.3.46
3.47. Требования к безопасности профессии	IV.3.47
3.48. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.48
3.49. Требования к безопасности здоровья	IV.3.49
3.50. Требования к безопасности имущества	IV.3.50
3.51. Требования к безопасности репутации	IV.3.51
3.52. Требования к безопасности культуры	IV.3.52
3.53. Требования к безопасности религии	IV.3.53
3.54. Требования к безопасности языка	IV.3.54
3.55. Требования к безопасности пола	IV.3.55
3.56. Требования к безопасности возраста	IV.3.56
3.57. Требования к безопасности образования	IV.3.57
3.58. Требования к безопасности профессии	IV.3.58
3.59. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.59
3.60. Требования к безопасности здоровья	IV.3.60
3.61. Требования к безопасности имущества	IV.3.61
3.62. Требования к безопасности репутации	IV.3.62
3.63. Требования к безопасности культуры	IV.3.63
3.64. Требования к безопасности религии	IV.3.64
3.65. Требования к безопасности языка	IV.3.65
3.66. Требования к безопасности пола	IV.3.66
3.67. Требования к безопасности возраста	IV.3.67
3.68. Требования к безопасности образования	IV.3.68
3.69. Требования к безопасности профессии	IV.3.69
3.70. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.70
3.71. Требования к безопасности здоровья	IV.3.71
3.72. Требования к безопасности имущества	IV.3.72
3.73. Требования к безопасности репутации	IV.3.73
3.74. Требования к безопасности культуры	IV.3.74
3.75. Требования к безопасности религии	IV.3.75
3.76. Требования к безопасности языка	IV.3.76
3.77. Требования к безопасности пола	IV.3.77
3.78. Требования к безопасности возраста	IV.3.78
3.79. Требования к безопасности образования	IV.3.79
3.80. Требования к безопасности профессии	IV.3.80
3.81. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.81
3.82. Требования к безопасности здоровья	IV.3.82
3.83. Требования к безопасности имущества	IV.3.83
3.84. Требования к безопасности репутации	IV.3.84
3.85. Требования к безопасности культуры	IV.3.85
3.86. Требования к безопасности религии	IV.3.86
3.87. Требования к безопасности языка	IV.3.87
3.88. Требования к безопасности пола	IV.3.88
3.89. Требования к безопасности возраста	IV.3.89
3.90. Требования к безопасности образования	IV.3.90
3.91. Требования к безопасности профессии	IV.3.91
3.92. Требования к безопасности семейного положения	IV.3.92
3.93. Требования к безопасности здоровья	IV.3.93
3.94. Требования к безопасности имущества	IV.3.94
3.95. Требования к безопасности репутации	IV.3.95
3.96. Требования к безопасности культуры	IV.3.96
3.97. Требования к безопасности религии	IV.3.97
3.98. Требования к безопасности языка	IV.3.98
3.99. Требования к безопасности пола	IV.3.99
3.100. Требования к безопасности возраста	IV.3.100

Рисунок 2.11 – Том IV Приложение 10 «Системы наблюдения и предупреждения столкновений»

В томе V «Использование авиационного радиочастотного спектра» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, а также инструктивный материал по использованию авиационных частот. Внешний вид и оглавление представлены на рисунке 2.12.

Международные стандарты  
и Рекомендуемая практика

Приложение 10  
к Конвенции  
о международной гражданской авиации

## Авиационная электросвязь

### Том V Использование авиационного радиочастотного спектра

Настоящий стандарт действует с 15 октября 2017 года.  
Исключая: Стандарты до 15 октября 2017 года.  
Исключая: Стандарты до 15 октября 2017 года.  
Исключая: Стандарты до 15 октября 2017 года.

Содержит: Стандарты  
и Рекомендации  
к применению.

Исключая: Стандарты  
до 15 октября 2017 года.

Международная организация гражданской авиации

## ОГЛАВЛЕНИЕ

	Страницы
ПРЕДИСЛОВИЕ	(iii)
ГЛАВА 1. Определения	1-1
ГЛАВА 2. Авиационные частоты	2-1
2.1 Частоты, используемые для радиопередачи (RTT)	2-2
2.2 Частоты, используемые в авиационной радиосвязи	2-2
ГЛАВА 3. Использование частот ниже 30 МГц	3-1
3.1 Службы связи	3-1
3.2 Назначение частот для НДВ	3-3
ГЛАВА 4. Использование частот выше 30 МГц	4-1
4.1 Использование частот в диапазоне 117,975–117,990 МГц	4-1
4.2 Использование частот в диапазоне 108–117,975 МГц	4-10
4.3 Использование частот в диапазоне 960–1215 МГц для DME	4-12
4.4 Использование частот в диапазоне 960–1215 МГц	4-13

### ДОПОЛНЕНИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ А. Свойства, влияющие на применение высокочастотных и средних частот и распределение частотных слотов	ДОП А-1
ДОПОЛНЕНИЕ В. Процедуры, которые необходимо соблюдать в отношении дальности связи для управления операциями	ДОП В-1

ПРИЛОЖЕНИЕ 10, ТОМ V

00

1431/13

Рисунок 2.12 – Том V Приложение 10 «Использование авиационного радиочастотного спектра»

В томе VI «Системы и правила связи, относящиеся к линии C2 дистанционно пилотируемых авиационных систем» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, касающиеся правил применения линии C2 и систем обеспечения полетов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) [3, 14]. Внешний вид и оглавление представлены на рисунке 2.13.



ИКАО

Международные стандарты  
и Рекомендуемая практика

## Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации

### Авиационная электросвязь

Том VI  
Системы и правила связи, относящиеся к линии C2  
дистанционно пилотируемых авиационных систем  
Изданное первое, июль 2021 года



Настоящий стандарт действует с 15 октября 2021 года.  
Исключая: Стандарты до 15 октября 2021 года.  
Исключая: Стандарты до 15 октября 2021 года.  
Исключая: Стандарты до 15 октября 2021 года.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	Страницы
	(iii)
<b>Часть I. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ЛИНИИ C2</b>	<b>1-1-1</b>
ГЛАВА 1. Определения	1-1-1
ГЛАВА 2. Стандартизация	1-2-1
2.1 Общие положения	1-2-1
2.2 Технические функции	1-2-1
2.3 Процедуры обеспечения безопасности	1-2-2
2.4 Тип обслуживания линии C2	1-2-3
ГЛАВА 3. Правила	1-3-1
3.1 Общие положения	1-3-1
3.2 Установление, обслуживание и мониторинг связи по линии C2	1-3-1
3.3 Установление и обслуживание связи в авиационной радиосвязи	1-3-2
3.4 Процедуры действий в непредвиденных и аварийных ситуациях	1-3-3
3.5 Запасы	1-3-3
3.6 Ресурсы	1-3-3
3.7 Мониторинг	1-3-3
3.8 Учетные документы	1-3-4
<b>Часть II. СИСТЕМЫ ЛИНИИ C2</b>	<b>1-4-1</b>
ГЛАВА 1. Определения (системные ресурсы)	1-4-1
ГЛАВА 2. Общие положения	1-4-1
2.1 Описание системы	1-4-1
2.2 Структура	1-4-1
2.3 Характеристики системы	1-4-1
2.4 Характеристики авиационной системы	1-4-1
2.5 Обеспечение и обслуживание системы (системные ресурсы)	1-4-2
2.6 Процедуры действий в непредвиденных и аварийных ситуациях	1-4-2
2.7 Требования к характеристикам	1-4-2
2.8 Интерфейсы системы (системные ресурсы)	1-4-2
2.9 Учетные документы (системные ресурсы)	1-4-2
2.10 Системные ресурсы (системные ресурсы) связи по линии C2 (C2/SP)	1-4-2

ПРИЛОЖЕНИЕ 10, ТОМ VI

00

24/11/26

Рисунок 2.13 – Том VI Приложение 10 «Системы и правила связи, относящиеся к линии C2 дистанционно пилотируемых авиационных систем»

Хотелось бы отметить, что знание VI томов Приложения 10 к Чикагской конвенции является ключевым для специалиста по радионавигации, радиолокации и связи гражданской авиации, будь то техника, сменного инженера или инженера службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи, так как это знание определяет международные Стандарты и Рекомендуемую практику в области радионавигационных средств и систем связи, которые служат основой для безопасного функционирования авиационно-транспортной системы. Углубленное понимание этих Стандартов и Рекомендуемой практики позволит специалисту по радионавигации, радиолокации и связи гражданской авиации не только отслеживать современные тенденции и технологии в области авиации, но и обеспечивать эффективную техническую эксплуатацию радионавигационных средств и систем связи, что, в свою очередь, гарантирует соответствие национальных процедур международным требованиям. Кроме того, соблюдение этих Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 10 существенно способствует повышению уровня безопасности и надежности выполняемых авиационных работ, что положительно сказывается на безопасности всей авиационно-транспортной системы, от чего зависит не только эффективность работы отдельно взятой компании, но и репутация всей индустрии на международной арене. Поэтому для специалистов нашего профиля постоянное совершенствование знаний в данной области становится не просто необходимостью, а скорее жизненной стратегией, способствующей успешной и безопасной реализации задач гражданской авиации в условиях динамично меняющегося мира.

*Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения»* даёт определение обслуживания воздушного движения, и перечисляются конкретные международные Стандарты и Рекомендуемая практика, применяемые в целях регулирования предоставления такого обслуживания [3, 15].

*Приложение 12 «Поиск и спасание»* приводит положения, касающиеся создания, обеспечения и работы службы поиска и спасания Договаривающимися государствами на своих территориях и в зонах открытого моря. Положения Приложения 12 дополняются материалом, изложенным в трех томах Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (*Doc 9731*), в котором содержатся рекомендации, определяющие общий подход авиации и морского транспорта к организации и обеспечению служб поиска и спасания [3, 16].

*Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»* содержит международные Стандарты и Рекомендуемую практику по расследованию авиационных происшествий и инцидентов [3, 17].

*Приложение 14 «Аэродромы».*

В томе I «Проектирование и эксплуатация аэродромов» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, предписывающие подлежащие обеспечению на аэродромах физические характеристики, поверхности ограничения препятствий и визуальные средства, а также обычно обеспечиваемые на аэродроме средства и технические службы.

В томе II «Вертодромы» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, охватывающие аспекты планирования, проектирования и эксплуатации вертодромов [3, 18].

*Приложение 15 «Службы аэронавигационной информации»* содержит Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, касающиеся служб аэронавигационной информации [19].

*Приложение 16 «Охрана окружающей среды»,* состоящее из IV томов.

В томе I «Авиационный шум» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, регулирующие сертификацию воздушных судов по шуму, а также международные технические требования, касающиеся методов измерения и оценки шума.

В томе II «Эмиссия авиационных двигателей» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, регулирующие сертификацию воздушных судов по эмиссии двигателей.

В томе III «Эмиссия CO<sub>2</sub> самолетов» (часть I «Определения и условные обозначения» и часть II «Стандарт на сертификацию самолетов по эмиссии CO<sub>2</sub>, основанный на потреблении



топлива» содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика, касающиеся сертификации самолетов по эмиссии CO<sub>2</sub> на основе потребления топлива, применимые к классам самолетов, указанным в части II тома, когда такие самолеты заняты в международной аэронавигации.

В томе IV «Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)» (часть I «Определения, сокращения и единицы измерения» и часть II «Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)» содержатся Стандарты, Рекомендуемая практика и инструктивные указания по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии CO<sub>2</sub> эксплуатантов самолетов, а также содержатся Стандарты, Рекомендуемая практика и инструктивные указания по компенсационным обязательствам эксплуатанта самолетов по CO<sub>2</sub>, которые могут быть урегулированы с использованием единиц эмиссии, сформированных в рамках применимых программ [3, 20].

*Приложение 17 «Авиационная безопасность»* Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся безопасности международного воздушного транспорта, и оно регулярно обновляется с учетом складывающейся угрозы. Оно представляет собой всеобъемлющий документ по осуществлению мер безопасности и включает дополнение с выдержками из других Приложений, Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (*Doc 9284*) и Правил аэронавигационного обслуживания, посвященными действиям, которые должны предприниматься государствами в целях предотвращения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации или в случае, когда такое вмешательство имеет место [3, 21].

*Приложение 18 «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»* содержит общие принципы, регулирующие международные перевозки опасных грузов по воздуху. В целях обеспечения совместимости с другими видами транспорта положения этого Приложения разработаны на основе материалов, подготовленных ООН и Международным агентством по атомной энергии. Общие положения настоящего Приложения дополняются подробными техническими требованиями, содержащимися в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (*Doc 9284*) [3, 22].

*Приложение 19 «Управление безопасностью полетов»* содержит основополагающие положения, относящиеся к функциям управления безопасностью полетов и касающиеся или непосредственно содействующие безопасной эксплуатации воздушных судов, и подчеркивает важность управления безопасностью полетов на уровне государства во всех секторах авиационной отрасли. В дополнение к принципам государственной программы безопасности полетов и системы управления безопасностью полетов, описанным в Приложении, в него также включены положения, касающиеся государственного надзора за безопасностью полетов, сбора, анализа, обмена и защиты информации [3, 23].

## **2.4 Правила аэронавигационного обслуживания**

Правила аэронавигационного обслуживания (*PANS – Procedures for Air Navigation Services*), разработанные в основном специализированными совещаниями ИКАО и утвержденные Советом для применения в международном масштабе. Содержат главным образом рабочие процедуры, которые, как считается, не приобрели достаточной завершенности, чтобы быть принятыми в качестве международных Стандартов и Рекомендуемой практики, или материал более постоянного характера, который не подходит для включения в Приложения или слишком подробен для этого.

*Doc 4444. PANS-ATM – «Организация воздушного движения»* дополняют Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в Приложениях 2 и 11, в этом документе более детальнее, чем в Стандартах и Рекомендуемой практике, описываются действующие правила,

которые должны применяться органами по обслуживанию воздушного движения при предоставлении обслуживания воздушного движения.

*Doc 8168. PANS-OPS* – «Производство полетов воздушных судов» состоит из III томов.

В томе I «Правила производства полетов» приводится описание эксплуатационных правил, рекомендуемых для использования персоналом по производству полетов. Кроме того, в нем описываются различные параметры, которые служат основанием разработки критерием, включенных в том II, чтобы таким образом доказать эксплуатационному персоналу, включая летные экипажи, необходимость строго соблюдать опубликованные процедуры в целях достижения и выдерживания приемлемого уровня безопасности полетов.

Том II «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам» служит руководством для специалистов по построению схем полетов, и в нем приводится описание основных областей и требования к нормированию высоты пролета препятствий, обеспечивающие безопасность и регулярность полетов по приборам. Этот документ служит основным руководством для государств, в которых есть эксплуатанты и организации, занимающиеся подготовкой карт для выполнения полетов по приборам, благодаря чему на всех аэродромах, где выполняются процедуры полетов по приборам, применяется единообразная практика.

Том III «Правила эксплуатации воздушных судов» содержит описание эксплуатационных правил, рекомендуемых для использования персоналом, связанным с производством полетов, и летным экипажем.

*Doc 9868. PANS-TRG* – «Подготовка персонала» содержат материал, обеспечивающий единообразное осуществление профессиональной подготовки, требуемой для выдачи свидетельств и квалификационных отметок пилотов, включая свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL – *Multi-crew Pilot License*) и персонала по техническому обслуживанию. Они также включают положения, касающиеся внедрения обучения с учетом накопленного опыта при переподготовке на тренажерном устройстве имитации полета (FSTD – *Flight Simulation Training Device*) для освоения приемов предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них. Настоящий документ дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в Приложении 1 и в них более подробно излагаются фактические процедуры, подлежащие применению учебными организациями при подготовке авиационного персонала.

*Doc 8400. PANS-ABC* – «Сокращения и коды ИКАО» – сокращения и коды, утвержденные Советом ИКАО для всеобщего применения международной службой авиационной электросвязи и в авиационных информационных документах соответственно, и единообразная сокращенная фразеология для использования в бюллетенях предполетной информации.

*Doc 9981. PANS* – «Аэродромы» дополняют Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в томе I Приложения 14. PANS-Аэродромы конкретизирует более детально в сравнении со Стандартами и Рекомендуемой практикой эксплуатационные правила, которые должны применяться эксплуатантами аэродромов для обеспечения безопасности эксплуатации аэродромов. PANS-Аэродромы определяют процедуры, которые должны применяться регламентирующими органами и эксплуатантами аэродромов при первоначальной сертификации аэродромов и последующем контроле за обеспечением безопасности эксплуатации аэродромов, а также при проведении исследований совместимости аэродром с характеристиками самолетов, в частности в тех случаях, когда полное соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики тома I Приложения 14 невозможно обеспечить.

*Doc 10066. PANS* – «Управление аэронавигационной информацией» Данное руководство призвано способствовать выполнению подробных требований, касающихся сбора аэронавигационных данных и информации, управления такими данными и информацией и их предоставления. В издании содержатся положения, обеспечивающие



переход от основанной на продуктах концепции служб аэронавигационной информации к ориентированной на данные модели управления аэронавигационной информацией [3].

## 2.5 Дополнительные региональные правила

Дополнительные региональные правила (SUPPS – *Regional Supplementary Procedures*) (Doc 7030) содержат рабочие процедуры, дополняющие Приложения и PANS и разработанные главным образом региональными аэронавигационными совещаниями ИКАО для удовлетворения потребностей конкретного региона ИКАО. Они относятся к вопросам, влияющим на безопасность и регулярность международной аэронавигации.

Эти процедуры сведены в единый документ, охватывающий все регионы. Дополнительные региональные правила ИКАО являются частью аэронавигационного плана, разрабатываемого на региональных аэронавигационных совещаниях (RAN – *Regional Air Navigation*) в целях удовлетворения потребностей конкретных районов, не охватываемых всемирными положениями [3].

## 2.6 Технические издания ИКАО

Специализированная информация об аэронавигационной деятельности разбита на подразделы по конкретным областям этой деятельности и содержит:

*Руководства.* Технические руководства содержат инструктивный материал и информацию и призваны содействовать единообразному применению Международных Стандартов и Рекомендуемой практики. Различные части руководства по обучению предназначены для обеспечения единых норм присвоения квалификации персоналу с выдачей соответствующих свидетельств и для достижения высокого уровня профессиональной подготовки в целом.

*Циркуляры.* Издания, предназначенные для распространения среди государств-членов такой специализированной информации, как технические исследования, анализы, копии или выдержки из информационных документов, представленных государствами-членами, отчеты о выполнении Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

Технические издания в разделе «Аэронавигация» сгруппированы по следующим 11 областям (секциям) аэронавигационной деятельности:

AGA (*Aerodrome and Ground Aids*) – аэродромы;

AIG (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) – расследование авиационных происшествий;

ATM (*Air Traffic Management*) – организация воздушного движения;

CMO (*Continuous Monitoring and Control*) – непрерывный мониторинг и контроль;

DGS (*Dangerous Goods*) – опасные грузы;

ИИМ (*Integrated Infrastructure Management*) – комплексное управление инфраструктурой;

SAF (*Safety*) – безопасность полетов;

MED (*Medicine*) – медицина авиационная;

MET (*Meteorology*) – метеорология;

OPS (*Flight Operations*) – производство полетов;

RPAS (*Remotely Piloted Aircraft Systems*) – дистанционно пилотируемые авиационные системы.

Каждая из указанных групп (направлений деятельности) содержит развернутый перечень документов в виде технических руководств и циркуляров [3].

## Вопросы для самоконтроля

1. Когда была основана Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и в результате какого события?
2. Какова основная задача ИКАО в области международной гражданской авиации?
3. Какое количество государств является членами ИКАО на данный момент и где находится штаб-квартира организации?
4. Какие органы составляют структуру ИКАО и каковы их основные функции?
5. Какие права и обязанности присущи Ассамблее ИКАО?
6. Каковы обязанности Совета ИКАО и сколько членов он включает?
7. Кто выбирает Президента Совета ИКАО и каковы его полномочия?
8. Какова роль Генерального секретаря в ИКАО и какие подразделения существуют в рамках секретариата?
9. С какими специализированными учреждениями ООН сотрудничает ИКАО?
10. Какова структура нормативно-правовой базы ИКАО и какие группы документов она включает?
11. Когда и где была подписана Чикагская конвенция о международной гражданской авиации?
12. Какое право на воздушное пространство было признано участниками Чикагской конвенции?
13. Какую поправку в Чикагскую конвенцию внесла Ассамблея ИКАО в 1984 году и что она утверждала?
14. Что такое Стандарт и Рекомендуемая практика (SARPs) согласно международным документам ИКАО?
15. В чем заключается основное различие между Стандартом и Рекомендуемой практикой в контексте международной аэронавигации?



Признаки НПА:

- НПА создается в результате правотворческой деятельности компетентных органов государства или всенародным волеизъявлением (референдумом);
- В НПА содержатся нормы права, обладающие государственной обязательностью, адресованные конкретным категориям лиц, специально оговоренным в правовой норме и рассчитанные на многократное применение;
- НПА оформляется в виде официального государственного документа, который имеет обязательные реквизиты: наименование органа (органов), издавшего акт; наименование вида акта и его название; дата подписания (утверждения) акта и его номер; наименование должности и фамилия лица, подписавшего акт.

Классификация НПА по юридической силе представлена на рисунке 3.2.

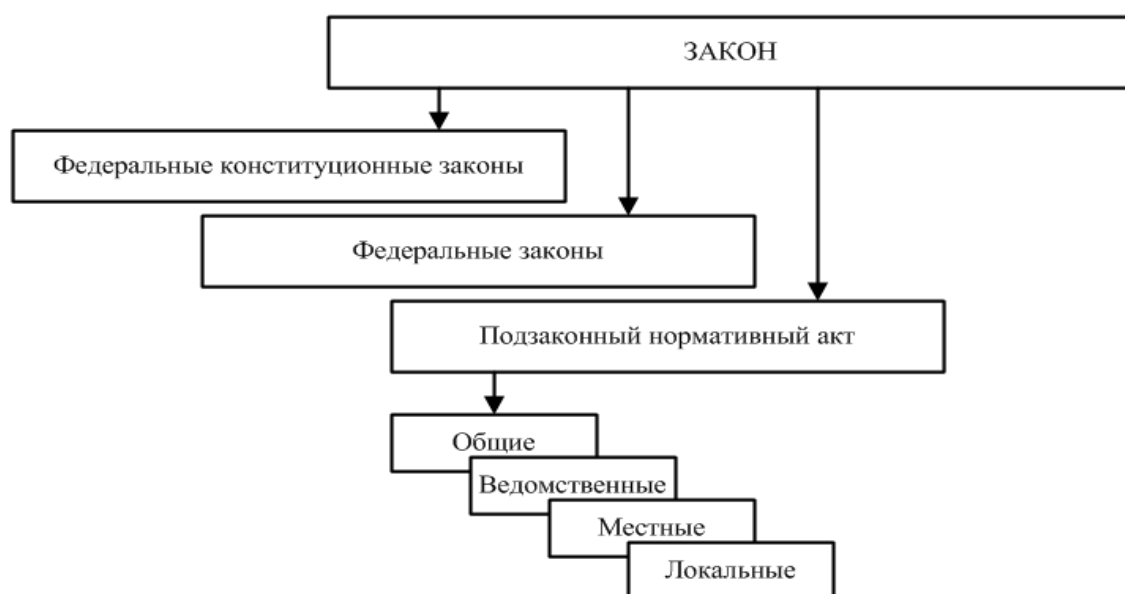


Рисунок 3.2 – Классификация нормативно-правовых актов Российской Федерации

Как видно из рисунка 3.2 По юридической силе НПА классифицируются на:

- законы;
- подзаконные нормативные акты.

Закон – НПА, принимаемый высшим представительным органом государства в особом законодательном порядке, обладающий высшей юридической силой и регулирующий наиболее важные общественные отношения с точки зрения интересов и потребностей населения.

Согласно пункту 2 статьи 4 Конституции Российской Федерации, Конституция Российской Федерации и федеральные законы имеют верховенство на всей территории Российской Федерации.

В соответствии со статьей 76 Конституции Российской Федерации законы подразделяются:

- на федеральные конституционные законы (принимаемые по предметам ведения Российской Федерации и по вопросам, предусмотренным Конституцией Российской Федерации);
- на федеральные законы (принимаемые по предметам ведения Российской Федерации и совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации);
- на законы субъектов Российской Федерации (принимаемые по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации).

Федеральные законы не могут противоречить федеральным конституционным законам, а законы субъектов Российской Федерации не могут противоречить федеральным законам.

Признаки закона:

- регулирует наиболее важные общественные отношения;
- принимается в особом законодательном порядке (принимается большинством голосов депутатов Государственной Думы и более чем 50 процентов голосов членов Совета Федерации, подписывается Президентом Российской Федерации, официально публикуется).

Принятый федеральный закон:

- в течение пяти дней направляется Президенту Российской Федерации для подписания и обнародования в течение четырнадцати дней;
- обладает верховенством, то есть высшей юридической силой по отношению к другим НПА, которые должны исходить из него и не противоречить ему;
- не подлежит утверждению каким-либо другим государственным органом, может быть изменен или отменен в строго определенном порядке и только органом, принявшим его.

В соответствии со статьей 15 Конституции Российской Федерации законы подлежат официальному опубликованию. Неопубликованные законы в Российской Федерации не применяются [24].

На основании федерального закона от 14 июня 1994 года № ФЗ-5 «О порядке опубликования и вступления в силу федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов палат федерального собрания» (ред. от 01.05.2019 г.) Федеральные конституционные законы, федеральные законы, акты палат Федерального Собрания вступают в силу одновременно на всей территории Российской Федерации по истечении десяти дней после дня их официального опубликования, если самими законами или актами палат не установлен другой порядок вступления их в силу.

Датой принятия федерального конституционного закона считается день, когда он одобрен палатами Федерального Собрания в порядке, установленном Конституцией Российской Федерации.

Датой принятия Федерального закона считается день принятия его Государственной Думой в окончательной редакции.

Федеральные конституционные законы, федеральные законы подлежат официальному опубликованию в течение 7 дней после дня их подписания Президентом Российской Федерации. Акты палат Федерального Собрания публикуются не позднее 10 дней после дня их принятия.

Официальным опубликованием федерального конституционного закона, федерального закона, акта палаты Федерального Собрания считается первая публикация его полного текста в «Парламентской газете», «Российской газете», «Собрании законодательства Российской Федерации» или первое размещение (опубликование) на «Официальном интернет-портале правовой информации» ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)).

Федеральные конституционные законы, федеральные законы, акты палат Федерального Собрания могут быть опубликованы в иных печатных изданиях, а также доведены до всеобщего сведения (обнародованы) по телевидению и радио, разосланы государственным органам, должностным лицам, предприятиям, учреждениям, организациям, переданы по каналам связи, распространены в машиночитаемой форме [25].

Подзаконный нормативный акт – НПА, издаваемый органом государственной власти, в пределах его компетенции, на основании и во исполнение закона, развивая и конкретизируя его положения.

Подзаконные нормативные акты обладают следующими основными свойствами:

- обладают меньшей юридической силой по сравнению с законами, так как базируются на юридической силе законов и не могут им противоречить;
- конкретизируют и развивают основные положения законов применительно к отдельным общественным положениям;

- пределы и полномочия подзаконных нормативных актов ограничиваются полномочиями и компетенцией органов, их издающих.

Система подзаконных нормативных актов строится на их строгой иерархии, а юридическая сила зависит от положения органа, издавшего данный акт. В зависимости от органа, принимающего подзаконные нормативные акты, они классифицируются на:

- общие НПА;
- ведомственные НПА;
- местные и локальные НПА.

Общие подзаконные НПА издаются правотворческими органами общей компетенции, действие которых распространяется на соответствующих субъектов права. С помощью таких актов осуществляется оперативное государственное решение экономических, политических и социальных вопросов.

Главное место в системе общих подзаконных НПА принадлежит указам и распоряжениям Президента Российской Федерации, как главы государства, которые обладают наибольшей юридической силой после закона, издаются на основе Конституции Российской Федерации, регламентируют основные направления внешней и внутренней политики государства и обязательны для исполнения на всей территории Российской Федерации.

Указы и распоряжения Президента Российской Федерации не должны противоречить Конституции Российской Федерации и Федеральным законам.

К общим подзаконным НПА относятся также постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, решающие оперативные вопросы управления и издаваемые на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных законов, а также указов Президента Российской Федерации.

Постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации в случае их противоречия Конституции Российской Федерации, федеральным законам и указам Президента Российской Федерации могут быть отменены Президентом Российской Федерации.

Ведомственные подзаконные НПА принимаются федеральными органами исполнительной власти (федеральными министерствами, службами, агентствами) в пределах их компетенции и регулируют отношения, складывающиеся внутри соответствующих ведомств.

В соответствии с «Правилами подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 года № 1009 (ред. от 15.11.2024 г.) федеральные органы исполнительной власти издают ведомственные подзаконные нормативные акты на основе и во исполнении:

- федеральных конституционных законов и федеральных законов;
- указов и распоряжений Президента Российской Федерации;
- постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации;
- по своей инициативе в пределах своей компетенции.

Подзаконные НПА федеральных органов исполнительной власти могут издаваться в виде:

- постановлений;
- приказов;
- правил;
- инструкций;
- положений.

Подготовка проекта НПА возлагается на одно или несколько структурных подразделений федерального органа исполнительной власти с учетом их функций и компетенции. При этом определяются круг должностных лиц, ответственных за подготовку

указанного проекта, срок его подготовки, а при необходимости – организации, привлекаемые к этой работе.

Одновременно с разработкой проекта нормативного правового акта должны быть подготовлены предложения об изменении или признании утратившими силу соответствующих ранее изданных актов или их частей.

Подготовленный проект НПА до его подписания (утверждения) должен быть проверен на соответствие законодательству Российской Федерации, а также правилам русского языка и завизирован руководителем юридической службы федерального органа исполнительной власти.

Нормативные правовые акты, созданные на бумажном носителе, подписываются (утверждаются) руководителем федерального органа исполнительной власти или лицом, исполняющим его обязанности, собственноручно, а созданные в форме электронных документов, – с использованием усиленной квалифицированной электронной подписи.

Государственной регистрации подлежат НПА, затрагивающие права, свободы и обязанности человека и гражданина, устанавливающие правовой статус организаций, имеющие межведомственный характер, независимо от срока их действия, в том числе акты, содержащие сведения, составляющие государственную тайну, или сведения конфиденциального характера.

Государственная регистрация НПА осуществляется Министерством юстиции Российской Федерации, которое ведет Государственный реестр нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти.

Акт, признанный Министерством юстиции Российской Федерации, не нуждающимся в государственной регистрации, подлежит опубликованию в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, утвердившим акт. При этом порядок вступления данного акта в силу также определяется федеральным органом исполнительной власти, издавшим акт.

Федеральный орган исполнительной власти направляют для исполнения НПА, подлежащие государственной регистрации, только после их регистрации и официального опубликования [26].

В соответствии с указом Президента Российской Федерации от 23 мая 1996 года № 763 «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативно-правовых актов федеральных органов исполнительной власти» (с изменениями на 03.03.2022 г.) Указы и распоряжения Президента Российской Федерации и акты Правительства Российской Федерации в течение 10 дней после дня их подписания подлежат официальному опубликованию в «Российской газете», Собрании законодательства Российской Федерации и на «Официальном интернет-портале правовой информации» ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)).

Акты Президента Российской Федерации, имеющие нормативный характер, вступают в силу одновременно на всей территории Российской Федерации по истечении семи дней после дня их первого официального опубликования.

Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти вступают в силу одновременно на всей территории Российской Федерации по истечении десяти дней после дня их официального опубликования, если самими актами не установлен другой порядок вступления их в силу [27].

В соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14 июня 2022 года № 225 «О порядке вступления в силу актов Министерства транспорта Российской Федерации, признанных Министерством юстиции Российской Федерации не нуждающимися в государственной регистрации» установлено, что НПА Министерства транспорта Российской Федерации, признанные Министерством юстиции Российской Федерации не нуждающимися в государственной регистрации, за исключением актов, содержащих сведения, составляющие государственную тайну, или сведения

конфиденциального характера, вступают в силу со дня их размещения (опубликования) на «Официальном интернет-портале правовой информации» ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)), если самими актами не установлен иной срок или порядок вступления в силу [28].

Местные подзаконные НПА принимаются соответствующими комиссиями, состоящими из представителей различных ведомств, для урегулирования отношений, складывающихся в связи с определенным видом деятельности на соответствующей территории и обязательны для всех лиц, занимающихся этой деятельностью на данной территории.

Примером местного подзаконного НПА является инструкции по производству полетов (ИПП) в районе аэродрома, которая разрабатывается соответствующими службами, обеспечивающими выполнение полетов, органами, осуществляющими организацию воздушного движения, заинтересованными пользователями, утверждается старшим авиационным начальником аэродрома и является НПА, требования которого подлежат исполнению всеми лицами, связанными с выполнением и обеспечением полетов в районе данного аэродрома.

Локальные (внутриорганизационные) подзаконные НПА принимаются дирекцией предприятий (администрацией учреждений, организаций) для регулирования их внутренней деятельности и распространяются на работников (членов) соответствующих предприятий (учреждений, организаций).

Для персонала обслуживающего воздушное движение и службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС), центров обслуживания воздушного движения (ОВД) локальными подзаконными НПА являются приказы, указания, распоряжения начальников служб движения и ЭРТОС, начальников центров ОВД (отделений), директоров филиалов и генеральной дирекции ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

### 3.2 Федеральные законы Российской Федерации

Федеральный закон Российской Федерации – федеральный нормативный правовой акт Российской Федерации, принимаемый Государственной Думой и подписывается Президентом России, в соответствии с Конституцией Российской Федерации по предметам ведения Российской Федерации и по предметам совместного ведения Российской Федерации и её субъектов. На рисунке 3.3 представлены Федеральные законы, регламентирующие деятельность в гражданской авиации Российской Федерации.

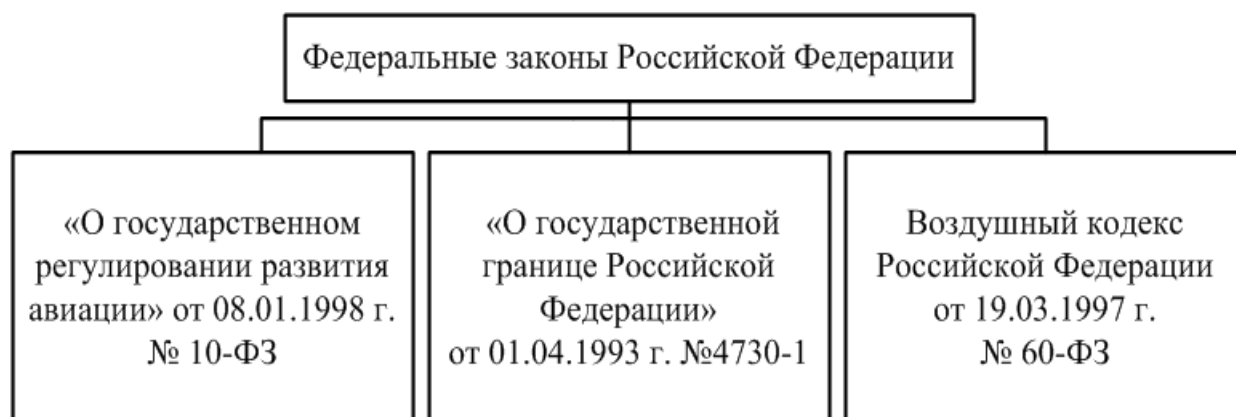


Рисунок 3.3 – Федеральные законы в гражданской авиации Российской Федерации

Федеральный закон Российской Федерации «О государственном регулировании развития авиации» от 08 января 1998 года № 10-ФЗ устанавливает основы государственного регулирования развития в области гражданской авиации. Под государственным



регулированием развития авиации понимается – система экономического и правового регулирования развития авиации и авиационной деятельности, государственной поддержки и защиты российских разработчиков, производителей, эксплуатантов и собственников авиационной техники. Целью государственного регулирования развития авиации является содействие экономическому развитию Российской Федерации, а также укрепление обороны и обеспечение безопасности Российской Федерации. Приоритетами являются развитие научно-технического потенциала, удовлетворение потребностей населения и организаций в авиаперевозках, а также защита их прав на безопасные и качественные услуги. Важным аспектом является модернизация авиационной техники, обеспечение ее конкурентоспособности и создание аэродромов, отвечающих мировым стандартам. Помимо этого, государство стремится к созданию эффективного рынка авиационных работ и услуг, а также к формированию благоприятной системы лизинга российской авиатехники. Эти меры, в свою очередь, способствуют созданию новых рабочих мест и привлечению инвестиций в авиационную отрасль [29].

Федеральный закон Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» от 01 апреля 1993 года № 4730-1 устанавливает правовые основы защиты и охраны государственной границы Российской Федерации. Данный закон регулирует вопросы реализации государственной пограничной политики Российской Федерации. На основе положений данного закона сформулированы требования НПА воздушного законодательства, регулирующие вопросы пересечения Госграницы воздушными судами, экипажами и пассажирами, перемещения через Госграницу грузов, товаров и животных [30].

Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области гражданской авиации.

В системе воздушного законодательства Российской Федерации он занимает главенствующее место. Все решения Правительства Российской Федерации, Министерств и федеральных служб по вопросам, отнесенным к сфере их компетенции, должны приниматься в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации. Все изменения и дополнения к Воздушному кодексу Российской Федерации вводятся в действие соответствующими федеральными законами.

Воздушный кодекс Российской Федерации (далее ВК РФ) принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года, одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года, утвержден Указом Президента Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ и введен в действие с 01 апреля 1997 года, и состоит из 18 глав и 137 статей.

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, экологической безопасности.

Рассмотрим основные статьи «Воздушного кодекса Российской Федерации» от 19 марта 1997 № 60-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025).

*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.

#### *Статья 3. Международные договоры Российской Федерации*

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены ВК РФ, 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*

1. 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.

2. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

#### *Статья 6. Понятие уполномоченных органов*

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 оказания услуг;

6) наземное оборудование, необходимое для предоставления поставщиками услуг 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 требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также сверхлёгких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг 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 лётной годности выдаётся на основании сертификата типа или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к лётной 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 взлётной массой 30 кг и менее;

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.

2. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.

3. Юридические лица, осуществляющие аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, 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.

4. Ведение реестров сертификатов и документов, подтверждающих соответствие требованиям федеральных авиационных правил, оформляемых в соответствии с пунктами 1 и 3 настоящей статьи, возлагается на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению

государственным имуществом в сфере гражданской авиации, в порядке, установленном 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, приостановления действия аттестата аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, сокращения области аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, аннулирования аттестата аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий и осуществления контроля за деятельностью 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*

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

Глава II ВК РФ посвящена вопросам государственного регулирования использования воздушного пространства, поэтому приводиться полностью.

#### *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 нерегулярных воздушных перевозок, выполнение авиационных работ;

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

13) осуществление регулярных воздушных перевозок грузов и почты;

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.

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.

#### *В статье 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*

1. 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.

2. Регистрация нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации ведется оперативными органами единой системы организации воздушного движения в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

#### *Статья 17. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства*

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

2. Порядок разработки, установления, введения и снятия временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

#### *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 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 ВК РФ посвящена вопросам Государственного регулирования деятельности в области авиации.

*Статья 20. Виды авиации*

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

*Статья 21. Гражданская авиация*

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

Гражданская авиация, не используемая в целях 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. *Безопасность полетов в гражданской авиации* – состояние авиационной транспортной системы, при котором риски, связанные с деятельностью в области гражданской авиации, относящейся к эксплуатации гражданских воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, в том числе с деятельностью юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, указанных в подпункте 4 пункта 1 и пункте 3 статьи 8 настоящего Кодекса, снижены до приемлемого уровня безопасности полетов. Показатели приемлемого уровня безопасности полетов в гражданской авиации утверждаются Правительством Российской Федерации.

1.1. Программа безопасности полетов – совокупность правил и мероприятий, нацеленных на повышение безопасности полетов в гражданской авиации. Программа безопасности полетов утверждается Правительством Российской Федерации.

1.2. Программа безопасности полетов определяет государственную политику и цели в области безопасности полетов гражданских воздушных судов, мероприятия по управлению рисками для безопасности полетов, мероприятия по повышению уровня безопасности полетов для достижения указанных целей и реализации данных мероприятий, задач, популяризации безопасности полетов на государственном уровне. Правительство Российской Федерации ежегодно обновляет программу безопасности полетов по результатам ежегодного проведения оценки эффективности обеспечения безопасности полетов федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

1.3. Реализация программы безопасности полетов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации посредством реализации плана мероприятий по безопасности полетов, являющегося составной частью программы безопасности полетов.

1.4. Фактор опасности – состояние или объект, которые могут вызвать авиационное происшествие или инцидент либо способствовать их возникновению.

1.5. Риск для безопасности полетов – предполагаемая вероятность наступления факторов опасности и серьезность последствий воздействия факторов опасности.

1.6. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор, регистрацию и анализ данных о факторах опасности и рисках для безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных, обмен ими в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации и ежеквартально предоставляет эти данные в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере 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, авиационных двигателей, воздушных винтов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов, поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными

системами и контроля беспилотных авиационных систем, 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. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, указанные в пункте 2 настоящей статьи, предоставляют в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, данные о факторах опасности и рисках для безопасности полетов гражданских воздушных судов в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации. Состав и формат данных о факторах опасности и рисках для безопасности полетов гражданских воздушных судов устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Далее рассмотрим основную статью Главы IV Федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации.

*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 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 № 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.

6.1. В случае выявления в результате осуществления постоянного рейда нарушений обязательных требований федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации, в пределах полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации, обязан составить акт и выдать предписание об устранении выявленных нарушений с указанием разумных сроков их устранения и (или) о проведении мероприятий по предотвращению причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

7. Организация и осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации регулируются ФЗ от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

Далее рассмотрим основные статьи Главы 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 кг, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 кг.

3. Сверхлегкое воздушное судно – воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 кг 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 обеспечения взлета и посадки, средства управления полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов и контроля за полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов, 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 кг и менее, и пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг 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. 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.

Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг, сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115

кг 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 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.

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 действительного сертификата летной годности допускаются:

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

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

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 01 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 01 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.

2.1. Ведение реестров сертификатов летной годности на гражданское воздушное судно возлагается на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по



оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

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 ФЗ 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.

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.

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 каждой 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.

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.

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 кг, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

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. Соблюдение ограничений и процедур, указанных в настоящем пункте, в случае заключения договора аренды (фрахтования на время) гражданского воздушного судна с экипажем в соответствии со статьей 104.1 настоящего Кодекса возлагается на эксплуатанта, являющегося арендодателем по такому договору.

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

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 37.3. Обязательное подтверждение соответствия обязательным требованиям юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих 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*

1. Федеральные авиационные правила, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, и устанавливающие обязательные требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим 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 (далее в настоящей статье соответственно – техническое обслуживание, организации по техническому обслуживанию), и правила технического обслуживания должны содержать в том числе:

1) форму заявления на получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил, и требования к структуре и содержанию прилагаемых к данному заявлению документов;

2) виды и категории разрешенных работ по техническому обслуживанию, порядок их определения и порядок ограничения сферы деятельности организаций по техническому обслуживанию федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации (далее в настоящей статье – уполномоченный орган);

3) случаи и порядок согласования уполномоченным органом выполнения технического обслуживания и одобрения уполномоченным органом методов выполнения технического обслуживания;

4) порядок утверждения уполномоченным органом программ подготовки персонала организации по техническому обслуживанию;

5) порядок согласования уполномоченным органом руководства по деятельности организации по техническому обслуживанию и вносимых в него изменений;

6) порядок хранения и учета уполномоченным органом документов, подтверждающих соответствие организаций по техническому обслуживанию требованиям федеральных авиационных правил, включая требования к сроку хранения данных документов;

7) виды оборудования, инструментов и материалов, получаемых и используемых организацией по техническому обслуживанию, а также требования к ним;

8) формы документов, подтверждающих выполнение технического обслуживания;

9) требования к сроку действия документа, подтверждающего соответствие организации по техническому обслуживанию.

#### *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.

Далее рассмотрим основные статьи Главы VI Аэродромы, аэропорты и объекты единой системы организации воздушного движения.

#### *Статья 40. Аэродромы и аэропорты*

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

*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.

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

*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.

*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.

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

*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.

*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*

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.

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.

#### *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 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.

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 и государственных воздушных судов и аэродромы совместного использования должны отвечать требованиям, предъявляемым к гражданским аэродромам.

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 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.

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.

*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*

1. 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.

2. Федеральные авиационные правила, устанавливающие требования к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, должны содержать в том числе:

1) классификацию аэродромов, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, включая классификацию взлетно-посадочных полос, перечень классов таких аэродромов и критерии отнесения к таким аэродромам, а также требования к таким аэродромам в зависимости от класса;

2) перечень объектов, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов и расположенных на аэродроме, и требования к данным объектам;

3) порядок введения мер, обеспечивающих эквивалентный уровень безопасности полетов гражданских воздушных судов при невозможности выполнения обязательных



требований к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, включая порядок согласования этих мер с сертификационным центром и уполномоченным органом, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), в том числе требования к плану мероприятий по устранению нарушений (за исключением вызванных географическими особенностями и рельефом местности) с указанием сроков их устранения, в случае:

- наличия географических особенностей аэродрома и рельефа местности;
- необходимости проведения капитального ремонта аэродрома и (или) замены его оборудования для устранения нарушения;
- невыполнения требований, установленных статьей 51 настоящего Кодекса, третьими лицами;

4) требования к составу, расположению сертифицированного светосигнального и метеорологического оборудования, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, а также классификации светосигнального оборудования;

5) требования к маркировке объектов, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов и расположенных на аэродроме;

6) требования к поверхностям ограничения препятствий и осуществлению контроля за препятствиями;

7) требования к электроснабжению объектов аэродрома, осветительному оборудованию на местах стоянок воздушных судов.

#### *Статья 49. Эксплуатация аэродромов, вертодромов и посадочных площадок*

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

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.

Требования к оператору 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.

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.

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

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.

Федеральные авиационные правила, устанавливающие правила эксплуатации аэродромов гражданской авиации, вертодромов гражданской авиации 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 должны содержать в том числе:

1) порядок аэродромного обеспечения полетов, эксплуатационного содержания и текущего ремонта аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации, посадочной площадки, в том числе в зависимости от характеристик обслуживаемых воздушных судов;

2) требования к лицам, осуществляющим деятельность на аэродроме гражданской авиации, вертодроме гражданской авиации, посадочной площадке;

3) порядок организации движения воздушных судов, специального транспорта, средств механизации по аэродрому гражданской авиации;

4) порядок обновления маркировки аэродромов гражданской авиации, вертодромов гражданской авиации, посадочных площадок, препятствий и иных объектов, определенных федеральными авиационными правилами;

5) требования к материалам для эксплуатационного содержания и текущего ремонта аэродрома гражданской авиации и методы их испытаний;

6) требования к эксплуатации электрического оборудования, осветительного оборудования на местах стоянок воздушных судов, а также к эксплуатации систем светосигнального и метеорологического оборудования, радиотехнического оборудования;

7) форму технологии взаимодействия аэродромной службы с органом обслуживания воздушного движения, функционирующим на аэродроме гражданской авиации, вертодроме гражданской авиации и посадочной площадке, и другими наземными службами, обеспечивающими полеты воздушных судов, и требования к содержанию данной технологии;

8) формы журнала учета и контроля выполняемых работ по текущему ремонту элементов летного поля аэродрома гражданской авиации, журнала учета состояния летного поля аэродрома гражданской авиации, альбома технологических карт на снегоуборочные и льдоуборочные работы, порядок их подготовки, заполнения и ведения;

9) форму акта выявленных дефектов искусственных покрытий элементов летного поля аэродрома гражданской авиации, порядок подготовки и заполнения данного акта;

10) порядок предоставления сведений о состоянии летного поля аэродрома гражданской авиации, требования к форме предоставления таких сведений, заполнению необходимых документов, структуре и содержанию таких документов;

11) порядок проведения измерений коэффициента сцепления на взлетно-посадочной полосе аэродрома гражданской авиации, измерений прочности грунтовых элементов летного поля аэродрома гражданской авиации, измерений прочности снега;

12) требования к структуре и содержанию плана зимнего содержания аэродрома гражданской авиации, его форму, порядок ведения и заполнения данного плана;

13) порядок обустройства аэродромов гражданской авиации и посадочных площадок, расположенных в акватории;

14) порядок организации эвакуации воздушного судна, потерявшего способность двигаться.

*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.

Далее рассмотрим основные статьи Главы VII Авиационный персонал, в которой указываются требования к авиационному персоналу.

*Статья 52. Понятие авиационного персонала*

1. К авиационному персоналу относятся лица, которые имеют профессиональную подготовку, осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов, 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.

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

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 07 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.

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).

3.4. 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 07 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.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, с учетом норм трудового законодательства.

*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 кг и менее и беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным гражданским воздушным судном с максимальной взлетной массой 30 кг 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.

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.

1.3. Члены летного экипажа пилотируемого гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 кг и менее, члены экипажа беспилотного гражданского воздушного судна, за исключением беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, диспетчеры управления воздушным движением в целях определения их годности к выполнению работ по соответствующим должностям и выполнению функций, предусмотренных свидетельствами, 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-летней экспертизе (далее – врачебно-летняя экспертная комиссия).

Члены летного экипажа пилотируемого гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 кг и менее, и диспетчеры управления воздушным движением при приеме на работу проходят профессиональный отбор.

Порядок проведения профессионального отбора лиц, указанных в настоящем пункте, в том числе порядок определения их психофизиологических качеств, порядок психофизиологического обследования указанных лиц, устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

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-летней экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.

2. Центральная врачебно-летняя 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-летней экспертной комиссии и врачебно-летних 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 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации*

1. Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, форма заявления, предоставляемого указанными организациями в целях подтверждения их соответствия требованиям федеральных авиационных правил, включая требования к структуре и содержанию прилагаемых к заявлению документов, и срок действия документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, требованиям федеральных авиационных правил, устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки и контроля профессиональных навыков специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, к применению 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, которые должны содержать в том числе:

1) форму заявления, предоставляемого в целях допуска к применению тренажерных устройств имитации полета, включая требования к структуре и содержанию прилагаемых к заявлению документов;

2) перечень тренажерных устройств имитации полета, в отношении которых федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, осуществляется допуск к их применению;

3) порядок проведения оценки тренажерных устройств имитации полета, включая их летную и техническую оценки;



4) требования к документам, оформляемым по результатам оценки тренажерных устройств имитации полета, включая формы таких документов;

5) требования к документам, предоставляемым в целях получения допуска к применению тренажерных устройств имитации полета, включая требования к их содержанию.

6.1. Требования к тренажерным устройствам имитации полета и порядок их применения устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, которые должны содержать в том числе:

1) уровни имитации условий полета и работы систем гражданского воздушного судна;

2) уровни имитации условий полета и работы систем воздушного судна тренажеров самолетов и виды подготовки специалистов авиационного персонала гражданской авиации по типам тренажеров самолетов;

3) уровни имитации условий полета и работы систем воздушного судна тренажеров вертолетов и виды подготовки специалистов авиационного персонала гражданской авиации по типам тренажеров вертолетов;

4) типы тренажеров, указанных в настоящем пункте, а также виды подготовки и контроля профессиональных навыков специалистов авиационного персонала гражданской авиации, определяемые по уровню имитации характеристик;

5) минимальные требования к составу тренажеров и их характеристикам для каждого типа тренажера самолета и тренажера вертолета;

6) требования к допустимым значениям условий полета и работы систем воздушного судна, имитируемых тренажерами и измеряемых техническими средствами измерения значений;

7) требования к техническим средствам, в том числе к средствам измерения, и методам измерения значений характеристик, имитируемых тренажерами;

8) критерии летных оценок на соответствие типу тренажеров самолетов и тренажеров вертолетов.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

Далее рассмотрим основные статьи Главы 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 кг 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.

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.

#### *Статья 57. Командир воздушного судна*

1. Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 кг и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

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 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 правоохрательным 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 подразделений транспортной безопасности, осуществляющих защиту от актов незаконного вмешательства, указанную в пункте 2 статьи 5 настоящего Кодекса, командир воздушного судна имеет право проводить досмотр, предусмотренный законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности;

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 58.2. Права членов экипажа воздушного судна в случае совершения противоправных действий на борту воздушного судна*

1. Члены экипажа воздушного судна 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 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, члены экипажа воздушного судна имеют право применять специальные средства сдерживания, указанные в подпункте 2 пункта 1 статьи 58 настоящего Кодекса.

3. Порядок действий членов экипажа воздушного судна 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.

*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).

Далее рассмотрим основную статью Главы IX *Авиационные предприятия*, предъявляющую требования к авиационному предприятию и эксплуатанту.

*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.

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

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.

5. Федеральные авиационные правила, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, и устанавливающие требования к эксплуатанту, осуществляющему коммерческие воздушные перевозки, и

порядок выдачи ему документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил, должны содержать в том числе:

1) форму заявления, предоставляемого эксплуатантом в целях подтверждения его соответствия требованиям федеральных авиационных правил, включая требования к структуре и содержанию прилагаемых к заявлению документов;

2) случаи и порядок проведения оценки финансово-экономического состояния эксплуатанта, показатели, используемые для такой оценки, и перечень сведений о данных показателях;

3) перечень международных, иностранных и иных организаций, по договору воздушной перевозки груза с которыми эксплуатант осуществляет перевозку грузов;

4) требования к сроку действия документа, подтверждающего соответствие эксплуатанта требованиям федеральных авиационных правил.

6. Федеральные авиационные правила, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, и устанавливающие требования к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы, и порядок выдачи ему документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил, должны содержать в том числе:

1) форму заявления, предоставляемого эксплуатантом в целях подтверждения его соответствия требованиям федеральных авиационных правил, включая требования к структуре и содержанию прилагаемых к заявлению документов;

2) требования к сроку действия документа, подтверждающего соответствие эксплуатанта требованиям федеральных авиационных правил.

7. Федеральные авиационные правила, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, и устанавливающие требования к эксплуатанту, выполняющему полеты в целях авиации общего назначения (далее в настоящей статье – эксплуатант авиации общего назначения), и порядок выдачи ему свидетельства (за исключением эксплуатантов, выполняющих полеты с использованием легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения), подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, должны содержать в том числе:

1) форму заявления, предоставляемого эксплуатантом авиации общего назначения в целях подтверждения его соответствия требованиям федеральных авиационных правил, включая требования к структуре и содержанию прилагаемых к заявлению документов;

2) форму свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения и требования к сроку его действия;

3) порядок приостановления действия свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения, аннулирования свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения, а также порядок возобновления и продления его действия;

4) порядок внесения изменений в свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения.

Далее рассмотрим основные статьи Главы 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.

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 в электронном виде или на бумажном носителе:

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;

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.

*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 полётов 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 спасение), 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.

Порядок предоставления метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов устанавливается федеральными авиационными правилами, утверждаемыми

уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, и должен содержать в том числе:

- 1) требования к метеорологической информации, предоставляемой для обеспечения полетов воздушных судов, аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов, включая требования к содержанию такой метеорологической информации в зависимости от лиц, которым она предоставляется, а также к условиям ее предоставления;
- 2) требования к инструкции по метеорологическому обеспечению полетов, включая требования к ее содержанию, порядок согласования и утверждения;
- 3) виды сообщений о результатах регулярных и специальных наблюдений за состоянием погоды на аэродроме;
- 4) содержание местных регулярных и специальных сводок, аэродромных климатических сводок;
- 5) требования к авиационной климатологической информации;
- 6) требования к аэродромным климатологическим таблицам, включая требования к их содержанию.

#### *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.

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 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.

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.

Далее рассмотрим Главу 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. Оповестительные 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.

Далее рассмотрим основные статьи Главы 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 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 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.

Далее рассмотрим основную статью Главы 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.

Далее рассмотрим основные статьи Главы 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 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.

В Главах XVI, XVII и XVIII ВК РФ статьи посвящены воздушным перевозкам, авиационным работам, ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя и заключительные положения [31].

### **3.3 Указы Президента Российской Федерации**

Указы Президента Российской Федерации издаются, как правило, по стратегическим вопросам развития государства, экономики, социальной сферы, промышленности, транспорта, в т.ч. авиации.

В настоящее время изданы следующие, указы Президента Российской Федерации, касающиеся использования воздушного пространства Российской Федерации и другой деятельности в области авиации [32-34]:

- «О мерах по совершенствованию государственного регулирования в области авиации» от 11 сентября 2009 года № 1033;
- «Об организации и обеспечении выполнения особо важных, специальных и подконтрольных рейсов (полетов) воздушных судов и контроле за их осуществлением» от 21 мая 2011 года № 658;
- «О структуре федеральных органов исполнительной власти» от 21 января 2020 года № 21.

### **3.4 Постановления Правительства Российской Федерации**

Постановление Правительства Российской Федерации – акт нормативного характера, издаваемый Правительством Российской Федерации на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, указов, распоряжений и поручений Президента Российской Федерации. НПА воздушного законодательства Российской Федерации, утвержденные постановлениями Правительства Российской Федерации [35-43]:

- Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 года № 138, утрачивает силу с 01 ноября 2026 г;
- Положение о Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2015 года № 901;
- Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 396;
- Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609;
- Авиационные правила 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, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2023 года № 301, утрачивает силу с 01 сентября 2030 г;

- Правила государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2019 года № 658, утрачивает силу с 01 марта 2028 г;

- Правила проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа и функции 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, функции сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также выдачи, приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 17 февраля 2022 года № 193, утрачивает силу с 01 сентября 2028 г;

- Требований 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 правил оснащения пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием, предусмотренным пунктом 1 статьи 78.3 Воздушного кодекса Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2024 года № 1701.

- Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 398.

### **3.5 Федеральные авиационные правила**

Помимо вышеуказанных федеральных правил, федеральные авиационные правила также являются нормативно-правовыми актами федерального уровня, и регулируют отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации Российской Федерации.

Федеральные авиационные правила являются подзаконными нормативными актами, изданными в пределах своей компетенции органами исполнительной власти, осуществляющими государственное регулирование авиационной деятельности.

В настоящее время в гражданской авиации применяются следующие федеральные авиационные правила [44-85]:

- «Объекты единой системы организации воздушного движения», утв. приказом Минтранса России от 18 апреля 2005 года № 31;

- «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утв. приказом Минтранса России от 31 июля 2009 года № 128, утрачивает силу с 01 сентября 2029 г.;



- «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утв. Приказом Минтранса России от 28 июня 2007 года № 82;
- «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь в гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 20 октября 2014 года № 297;
- «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации», утв. приказом Минтранса России от 16 января 2012 года № 6;
- «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 года № 147, утрачивает силу с 01 сентября 2026 г.;
- «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта», утв. приказом Минтранса России от 19 ноября 2020 года № 494, утрачивает силу с 01 января 2027 г.;
- «Организация воздушного движения в российской Федерации», утв. приказом Минтранса России от 25 ноября 2011 года № 293;
- «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-лётной экспертной комиссией и врачебно-лётными экспертными комиссиями членов лётного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлёгкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлётной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов лётного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением», утв. приказом Минтранса России от 10 декабря 2021 года № 437, утрачивает силу с 01 сентября 2028 г.;
- «Порядок проведения обязательной сертификации радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения. Порядок проведения обязательной сертификации деятельности юридических лиц, осуществляющих изготовление радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификатов», утв. приказом Минтранса России от 04 апреля 2022 года № 116, утрачивает силу с 01 сентября 2028 г.;
- «Требования к юридическим лицам, осуществляющим аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц указанным требованиям», утв. приказом Минтранса России от 14 июля 2015 года № 216;
- «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утв. приказом Минтранса России от 26 сентября 2012 года № 362;

- «Порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 19 августа 2015 года № 250;
- «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов», утв. приказом Минтранса России от 03 марта 2014 года № 60;
- «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам», утв. приказом Минтранса России от 26 ноября 2009 года № 216;
- «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения», утв. приказом Минтранса России от 18 июня 2003 года № 147;
- «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утв. приказом Минтранса России от 17 июня 2019 года № 184, утрачивает силу с 01 сентября 2029 г.;
- «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил», утв. приказом Минтранса России от 29 сентября 2015 года № 289;
- «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил», утв. приказом Минтранса России от 12 января 2022 года № 10, утрачивает силу с 01 сентября 2028 г.;
- «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утв. приказом Минтранса России от 02 ноября 2022 года № 441, утрачивает силу с 01 марта 2029 г.;
- «Форма и порядок оформления сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов на основании акта оценки беспилотного гражданского воздушного судна на его соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов», утв. приказом Минтранса России от 28 февраля 2023 года № 61, утрачивает силу с 01 сентября 2029 г.;
- «Правила борьбы с опасностью, создаваемой объектами животного мира на аэродромах гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 02 октября 2023 года № 331, утрачивает силу с 01 сентября 2030 г.;
- «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утв. приказом Минтранса России от 4 марта 2011 года № 69;

- «Требования к радиотехническому оборудованию и оборудованию авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения», утв. приказом Минтранса России от 22 мая 2024 года № 178, утрачивает силу с 01 сентября 2030 г.;
- «Порядок проведения для гражданской авиации наземных и летных проверок 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, необходимого для предоставления поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем», утв. приказом Минтранса России от 07 октября 2024 года № 354, утрачивает силу с 01 марта 2031 г.;
- «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды», утв. приказом Минтранса России от 30 июля 2020 года № 273;
- «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 5 сентября 2008 года № 141;
- «Правила государственной регистрации аэродромов гражданской авиации и вертодромов гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 19 августа 2015 года № 251;
- «Порядок проведения обязательной сертификации светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов. Порядок привлечения сертификационных центров и испытательных лабораторий для проведения обязательной сертификации светосигнального оборудования. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата типа на типовую конструкцию светосигнального оборудования и сертификата единичного экземпляра светосигнального оборудования», утв. приказом Минтранса России от 14 ноября 2024 года № 403, утрачивает силу с 01 сентября 2030 г.;
- «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. Часть 145», утв. приказом Минтранса России от 18 октября 2024 года № 367, утрачивает силу с 01 марта 2031 г.;
- «Порядок проведения обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов», утв. приказом Минтранса России от 07 ноября 2020 года № 415, утрачивает силу с 01 сентября 2027 г.;
- «Требования к светосигнальному и метеорологическому оборудованию, устанавливаемому на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утв. приказом Минтранса России от 16 ноября 2023 года № 381, утрачивает силу с 01 сентября 2030 г.;
- «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями. форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя, осуществляющих заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями, требованиям федеральных авиационных правил», утв. приказом Минтранса России от 17 февраля 2023 года № 48, утрачивает силу с 01 сентября 2030 г.;

- «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года № 32;

- «Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 02 октября 2017 года № 399;

- «Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов вертодромам», утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 года № 518, утрачивает силу с 09 февраля 2027 г.;

- «О воздушной перевозке оружия и патронов», утв. приказом Минтранса России от 16 августа 2021 года № 275, утрачивает силу с 01 марта 2028 г.;

- «Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов», утв. приказом Федеральной аэронавигационной службы от 28 ноября 2007 года № 119;

- «Требования к операторам вертодромов гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 13 марта 2017 года № 92;

- «Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов», утв. приказом Минтранса России от 26 ноября 2020 года № 517, утрачивает силу с 01 января 2027 г.;

- «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утв. приказом Минтранса России от 25 августа 2015 года № 262;

- «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна», утв. приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 года № 519, утрачивает силу с 01 сентября 2025 г.;

С 01 сентября 2025 года в законную силу вступают следующие федеральные авиационные правила [86]:

- «Порядок подтверждения соответствия конструкции беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, пилотируемых гражданских воздушных судов, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, утвержденной типовой конструкции таких воздушных судов, форма сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, пилотируемых гражданских воздушных судов, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее. Порядок его оформления, приостановления действия, аннулирования, возобновления действия и внесения в него изменений»;

- «Подтверждение соответствия юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, требованиям федеральных авиационных правил»;

- «Порядок допуска перевозчиков к выполнению регулярных и чартерных международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты»;

- «Порядок организации и обеспечения функционирования линий управления беспилотными авиационными системами контроля беспилотных авиационных систем для беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами».

В свою очередь деятельность государственной авиации и экспериментальной авиации регулируется своими Федеральными авиационными правилами и другими НПА воздушного законодательства Российской Федерации.

На сайте Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ) федеральные авиационные правила классифицированы по следующим категориям: по поддержанию летной годности; по сертификации; по летной эксплуатации; по аэронавигационному, метеорологическому и радиотехническому обеспечению полетов/авиационно-космическому поиску и спасанию; по аэродромам и аэропортам; по воздушным перевозкам [87].

Также хотелось бы отметить, что в соответствии со статьей 3 Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» от 31 июля 2020 года № 247-ФЗ Положения НПА, устанавливающих обязательные требования, должны вступать в силу либо с 1 марта, либо с 1 сентября соответствующего года, но не ранее чем по истечении девяноста дней после дня официального опубликования соответствующего нормативного правового акта, если иное не установлено федеральным законом, Указом Президента Российской Федерации или международным договором Российской Федерации, предусматривающими установление обязательных требований [88]. В связи с этим важно периодически отслеживать дополнения и изменения вносимые в действующие НПА.

### **3.6 Другие нормативно-правовые акты Российской Федерации, применяемые в области гражданской авиации**

Дадим характеристику других НПА Российской Федерации, применяемые в области гражданской авиации [89-99].

Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ. ГК РФ – основной НПА гражданского законодательства Российской Федерации – регулирует договорные и другие отношения, гарантирует неприкосновенность собственности, свободу договора, недопустимость вмешательства кого-либо в частные дела, беспрепятственное осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебную защиту, в том числе регулирует отношения между провайдерами услуг – органами обслуживания воздушного движения и пользователями их услуг – пользователями воздушного пространства.

Трудовой кодекс Российской Федерации (ТК РФ) от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ. ТК РФ – основной НПА трудового законодательства – регулирует трудовые и социально-трудовые отношения сторон трудового договора, вопросы охраны труда, профподготовки, переподготовки, повышения квалификации, трудоустройства, социального партнерства; устанавливает права, обязанности и ответственность работника и работодателя; устанавливает государственные гарантии трудовых прав и свобод граждан, создание благоприятных условий труда, защиту прав и интересов работников и работодателей. Нормы ТК РФ распространяются, разумеется, и на отношения между работниками и работодателями всех авиационных предприятий.

Закон «О защите прав потребителей» от 07 февраля 1992 года № 2300-1. Настоящий закон регулирует отношения между исполнителями услуг и их потребителями, в том числе между органами обслуживания воздушного движения, предоставляющими услуги по аэронавигационному обслуживанию и пользователями данных услуг – пользователями воздушного пространства.

Федеральный закон «Об обороне» от 31 мая 1996 года № 61-ФЗ. Данный закон определяет основы и организацию обороны Российской Федерации. На основе положений данного закона сформулированы требования НПА воздушного законодательства, регулирующие вопросы организации взаимодействия гражданской, государственной и экспериментальной авиации при использовании воздушного пространства Российской Федерации и другой деятельности в области авиации, вопросы организации взаимодействия органов обслуживания воздушного движения с войсками противовоздушной и противоракетной обороны Воздушно-космических сил.

Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ. Этот закон регулирует отношения, возникающие при разработке, принятии, применении и исполнении обязательных требований к продукции, при оценке соответствия, т.е. применительно к авиации – вопросы сертификации.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ – основной закон Российской Федерации, регулирующий деятельность по обеспечению транспортной, в т.ч. авиационной безопасности.

Федеральный закон «О стандартизации в Российской Федерации» от 29 июня 2015 года № 162-ФЗ. Этот закон устанавливает правовые основы стандартизации в Российской Федерации, в том числе функционирования национальной системы стандартизации, и направлен на обеспечение проведения единой государственной политики в сфере стандартизации. Данный закон регулирует отношения в сфере стандартизации, включая отношения, возникающие при разработке (ведении), утверждении, изменении (актуализации), отмене, опубликовании и применении документов по стандартизации.

Федеральный закон «О полиции» от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ – основной закон Российской Федерации, регулирующий деятельность полиции в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан, противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и для обеспечения общественной безопасности. Закон регулирует вопросы организации взаимодействия всех авиационных органов с полицией.

Закон «О прокуратуре Российской Федерации» от 17 января 1992 года № 2202-1 – основной закон Российской Федерации, регулирующий деятельность прокуратуры по надзору за соблюдением Конституции Российской Федерации и исполнением законов Российской Федерации, в том числе по надзору за соблюдением воздушного законодательства.

Уголовный кодекс Российской Федерации (УК РФ) от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ. УК РФ – основной НПА уголовного законодательства Российской Федерации – регулирует уголовную ответственность граждан, в т.ч. за нарушение воздушного законодательства.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ – основной НПА законодательства об административных правонарушениях – регулирует административную ответственность граждан, в т.ч. за нарушение воздушного законодательства.

### **3.7 Федеральные органы исполнительной власти в гражданской авиации**

Конституция Российской Федерации (пункт «и» статьи 71) относит управление федеральным транспортом и путями сообщения к ведению Российской Федерации. Это положение является основополагающим при правовом регулировании деятельности любого вида транспорта, в том числе авиационного [24]. Управление федеральным транспортом и путями сообщения возложено на Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта, которым является Министерство транспорта Российской Федерации.

В ведении Министерства транспорта Российской Федерации также находится Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (ФСНСТ, Ространснадзор), которая осуществляет функции по федеральному государственному контролю (надзору) в том числе и в гражданской авиации.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации), внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

С 14 мая 2024 года Министерство транспорта Российской Федерации возглавляет Роман Владимирович Старовойт (рисунок 3.4).



Рисунок 3.4 – Министр транспорта Российской Федерации  
Роман Владимирович Старовойт

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет также координацию и контроль деятельности подведомственного ему Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) [100].

Федеральное агентство воздушного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

С 15 сентября 2023 года руководителем Федерального агентства воздушного транспорта является Дмитрий Викторович Ядров (рисунок 3.5).



Рисунок 3.5 – Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Ядров Дмитрий Викторович

Федеральное агентство воздушного транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно, а также через свои территориальные органы и подведомственные организации во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями [87].

### **Вопросы для самоконтроля**

1. Когда был принят и одобрен Воздушный Кодекс РФ?
2. Какова цель Воздушного Кодекса?
3. На решение каких задач направлено государственное регулирование воздушного пространства?
4. Каков суверенитет РФ над воздушным пространством?
5. Что понимается под воздушным пространством РФ?
6. Что включает воздушное законодательство РФ?
7. Что такое Федеральные правила и федеральные авиационные правила?
8. Что регулирует воздушное законодательство РФ?
9. Какие объекты ГА подлежат обязательной сертификации?
10. Какой орган осуществляет сертификацию и аттестацию в гражданской авиации?
11. Где устанавливаются требования к сертификации, аттестации и регистрации?
12. Кто может быть пользователем воздушного пространства?
13. Каковы приоритеты в использовании воздушного пространства?
14. Что предусматривает организация использования воздушного пространства?
15. Кем осуществляется организация использования воздушного пространства?



16. Что входит в структуру воздушного пространства?
17. Каков может быть порядок использования воздушного пространства?
18. Какие виды авиации предусматривает Воздушный Кодекс РФ?
19. Что такое гражданская авиация?
20. Что такое коммерческая гражданская авиация?
21. Что такое авиация общего назначения?
22. Каким органом осуществляется государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации?
23. Что такое воздушное судно?
24. Что такое легкое воздушное судно?
25. Что такое сверхлегкое воздушное судно?
26. Каков порядок государственной регистрации гражданских воздушных судов?
27. Каков порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов?
28. Какое воздушное судно приобретает национальную принадлежность РФ?
29. Кем выдается сертификат типа?
30. Что такое аэродром?
31. Что такое аэропорт?
32. Что такое международный аэропорт?
33. Какие лица относятся к авиационному персоналу?
34. Чем определяются требования к специалистам авиационного персонала?
35. Что является условием допуска к выполнению функций авиационного персонала?
36. Чем определяются требования к образовательным учреждениям, осуществляющим подготовку специалистов авиационного персонала?
37. Кто входит в экипаж воздушного судна?
38. Кто может быть командиром воздушного судна?
39. Какие основные задачи командира воздушного судна?
40. Что такое авиационное предприятие?
41. Кто такой эксплуатант?
42. Что такое международный полет воздушного судна?
43. Какое воздушное судно признается терпящим бедствие?
44. Какое воздушное судно признается потерпевшим бедствие?
45. Каковы цели расследования авиационного происшествия или инцидента?

## 4 Правонарушения и юридическая ответственность на объектах воздушного транспорта

Правонарушения, влияющие на безопасность воздушного транспорта, к сожалению, являются неотъемлемой составляющей развития гражданской авиации. Причем некоторые правонарушения совершаются во время полета воздушного судна и могут повлечь за собой серьезные последствия.

Наибольшее распространение получило деление видов ответственности по предмету правового регулирования. По этому основанию различают ответственность уголовную, административную, гражданско-правовую, материальную, дисциплинарную. Указанные виды юридической ответственности, как правило, имеют свои особенности (таблица 4.1).

Таблица 4.1 – Виды юридической ответственности и порядок привлечения

Вид юридической ответственности	Вид правонарушения	Нормативно-правовое регулирование	Субъект привлечения к ответственности	Вид наказания	Правоприменительный акт
Уголовная	Преступление	Уголовный кодекс РФ	Суд	Лишение свободы; штраф; Исправительные работы; принудительные работы и др.	Приговор
Административная	Административное правонарушение	КоАП РФ;	Суд; должностные лица органов исполнительной власти и др.	Предупреждение; штраф; административный арест и др.	Постановление о привлечении к административной ответственности
Гражданская	гражданско-правовой деликт	Гражданский кодекс РФ	Суд	Возмещение вреда; выплата неустойки	Решение
Дисциплинарная	Дисциплинарный проступок	Трудовой кодекс РФ	Работодатель	Замечание; выговор; увольнение по соответствующим основаниям	Приказ об увольнении; приказ о наложении дисциплинарного наказания

Юридическая ответственность представляется неразрывно связанной с государством нормами права, обязанностью и противоправным поведением граждан и их объединений. Кроме того, государство, издавая нормы права, определяет и юридическую ответственность субъектов независимо от их воли и желания, она носит государственно-принудительный характер.

Таким образом, юридическая ответственность может наступать в форме лишений личного, организационного либо имущественного характера.

Кроме того, следует сказать, что юридическая ответственность преследует определенные цели (рисунок 4.1), и для их достижения она должна осуществляться на основе определенных принципов, которыми являются: законность, справедливость, целесообразность и неизбежность.

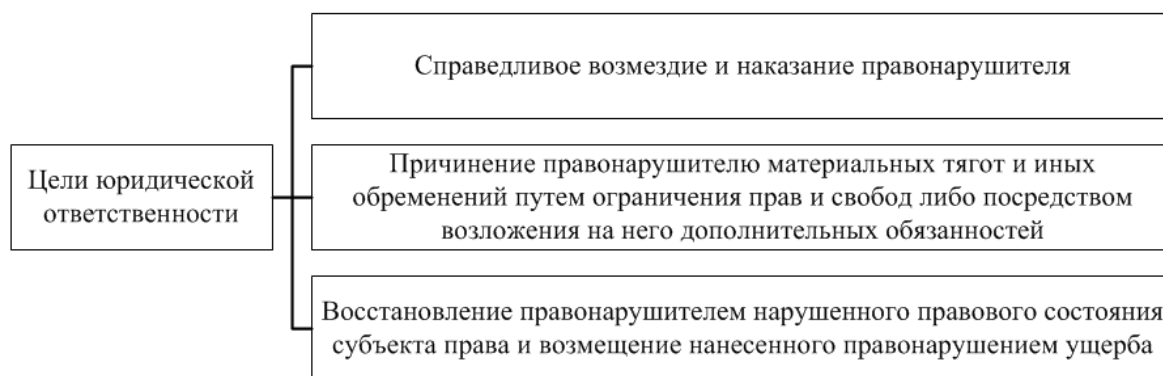


Рисунок 4.1 – Цели юридической ответственности

*Принцип законности* юридической ответственности охватывает соблюдение следующих правил:

- 1) к лицам, совершившим правонарушение, могут применяться только те санкции, которые предусмотрены законом;
- 2) право на их применение имеют только соответствующие лица или органы, определенные законом;
- 3) при использовании санкций следует придерживаться установленного порядка их реализации.

*Принцип справедливости.* Действующее законодательство устанавливает ряд правил, имеющих целью обеспечить справедливость (обоснованность) того или иного вида юридической ответственности. Суть данного принципа заключается в том, что наказание должно быть справедливым, т. е. за совершение более тяжкого правонарушения должно быть назначено более строгое наказание. Нельзя за действия, не являющиеся дисциплинарным проступком, устанавливать и применять дисциплинарные санкции. За один дисциплинарный проступок можно применить только одно дисциплинарное взыскание.

Привлечение к юридической ответственности должно быть целесообразным. *Принцип целесообразности* предполагает:

- если цель юридической ответственности достигнута раньше, чем предполагалось, ответственность следует смягчить;
- если же она может быть достигнута без привлечения к ответственности, наказание может вообще не применяться.

Ответственность за правонарушение должна быть *неизбежной*. Неуклонное ее установление за совершение последнего усиливает принудительное и воспитательное значение наказания, предоставляет ему необходимую реальность и действенность.

Говоря о видах правонарушения, стоит иметь в виду, что четкая и устоявшаяся классификация правонарушений в юридической науке отсутствует. Тем не менее существует традиционный взгляд, согласно которому все правонарушения делятся по методу правового регулирования (рисунок 4.2).



Рисунок 4.2 – Основные виды правонарушений

На сегодняшний день существует несколько видов правонарушений, которые классифицируются по предмету правового регулирования. Проще говоря, все правонарушения по степени общественной опасности подразделяются на преступления и проступки, где первые – это виновные противоправные действия или бездействия лица, причиняющие вред обществу, государству или отдельным лицам, а вторые – это все остальные правонарушения, не признанные преступлениями [101].

#### 4.1 Административная ответственность на воздушном транспорте

*Административная ответственность* относится к публично-правовым формам юридической ответственности и направлена на обеспечение интересов всего общества. Данный вид ответственности наступает за совершение административных проступков, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ).

Сегодня КоАП РФ содержит перечень административных правонарушений, за которые устанавливается административная ответственность в сфере воздушного транспорта (таблица 4.2). Кроме того, в отношении административных правонарушений, совершенных на воздушном транспорте, необходимо отметить, что они наносят серьезный вред работе транспорта – способствуют созданию аварийных ситуаций, причиняют большой материальный ущерб, ухудшают качество обслуживания пассажиров. Опасность административных правонарушений на объектах воздушного транспорта обусловлена особенностями его деятельности, требующей крайне строгого соблюдения установленного порядка, высокой дисциплинированности работников транспорта, пассажиров и иных граждан.

Таблица 4.2 – Общая характеристика административных правонарушений на воздушном транспорте [98]

Статья КоАП РФ	Часть	Правонарушение
Ст. 11.3 Действия, угрожающие безопасности полетов	ч. 1	Размещение в районе аэродрома, вертодрома или посадочной площадки знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, вертодромов или посадочных площадок
	ч. 2	Применение на территории аэропорта, аэродрома, вертодрома или посадочной площадки либо в полосе воздушных подходов к аэродрому, вертодрому или посадочной площадке пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома, вертодрома или посадочной площадки
	ч. 3	Повреждение оборудования аэродрома, вертодрома или посадочной площадки, аэродромных знаков либо воздушного судна
	ч. 4	Проход либо проезд без разрешения по территории аэропорта (за исключением аэровокзала) или аэродрома либо объекта радио- или светообеспечения полетов
	ч. 5	Нарушение порядка организации движения специального транспорта и средств механизации на аэродроме
	ч. 6	Невыполнение правил размещения на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании или других объектах дневных и ночных маркировочных знаков и устройств, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов

Продолжение таблицы 4.2

Статья КоАП РФ	Часть	Правонарушение
Ст. 11.3.1 Нарушение требований авиационной безопасности	ч. 1	Невыполнение либо нарушение норм, правил или процедур авиационной безопасности
	ч. 2	Непринятие мер по содержанию ограждений контролируемой территории или зоны ограниченного доступа либо наземных сооружений аэропорта, аэродрома или вертодрома
	ч. 3	Непринятие мер по недопущению проникновения на борт воздушного судна лиц, ручной клади или багажа, груза, почты, бортовых запасов, не прошедших досмотра, либо предметов или веществ, запрещенных к перевозке воздушными судами
	ч. 4	Доставка либо содействие в доставке на борт воздушного судна лиц, ручной клади или багажа, груза, почты, бортовых запасов, не прошедших досмотра, либо предметов или веществ, запрещенных к перевозке воздушными судами
Ст. 11.4 Нарушение правил использования воздушного пространства	ч. 1	Нарушение пользователем воздушного пространства федеральных правил использования воздушного пространства, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния (ст. 271.1 УК РФ)
	ч. 2	Нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния (ст. 271.1 УК РФ)
Ст. 11.5 Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов	ч. 1	Нарушение порядка допуска к выполнению полетов воздушных судов либо правил подготовки и выполнения полетов, за исключением случаев, предусмотренных ч. 3-9 ст. 11.5 КоАП РФ, если эти действия по неосторожности повлекли причинение легкого вреда здоровью потерпевшего
	ч. 2	Нарушение порядка допуска к выполнению полетов воздушных судов либо правил подготовки и выполнения полетов, за исключением случаев, предусмотренных ч. 3-9 ст. 11.5 КоАП РФ, если эти действия по неосторожности повлекли причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего
	ч. 3	Взлет на воздушном судне при наличии неисправностей, с которыми запрещено начинать выполнение полета без разрешения уполномоченного органа, либо с нарушением норм пассажировместимости (грузовместимости) или ограничений по полетной массе или центровке воздушного судна
	ч. 4	Управление воздушным судном лицом, не имеющим права управления им
	ч. 5	Управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации, либо не поставленным на государственный учет, либо не имеющим государственного и регистрационного опознавательных знаков или учетного опознавательного знака, либо имеющим заведомо подложные государственный и регистрационный опознавательные знаки или заведомо подложный учетный опознавательный знак
	ч. 6	Управление воздушным судном, на котором отсутствует судовая и полетная документация, предусмотренная законодательством РФ, либо управление воздушным судном членом летного экипажа, не имеющим при себе документов на право управления данным типом воздушного судна
	ч. 7	Управление воздушным судном лицом, находящимся в состоянии опьянения, либо уклонение лица, управляющего воздушным судном, от прохождения в установленном порядке медицинского освидетельствования на состояние опьянения, либо передача управления воздушным судном лицу, находящемуся в состоянии опьянения

Продолжение таблицы 4.2

Статья КоАП РФ	Часть	Правонарушение
	ч. 8	Допуск к полету воздушного судна, которое не прошло государственной регистрации, либо которое не поставлено на государственный учет, либо которое не имеет государственного и регистрационного опознавательных знаков или учетного опознавательного знака, либо которое имеет заведомо подложные государственный и регистрационный опознавательные знаки или заведомо подложный учетный опознавательный знак, либо на котором отсутствует судовая и полетная документация, предусмотренная законодательством РФ, либо на котором не укомплектован летный или cabinный экипаж, либо которое имеет неисправности, с которыми запрещена его эксплуатация без разрешения, выдаваемого уполномоченным органом, либо на котором нарушены нормы пассажировместимости (грузовместимости) или ограничения по полетной массе или центровке воздушного судна, а равно допуск к управлению воздушным судном или его обслуживанию лица, не имеющего на то права или находящегося в состоянии опьянения, либо обслуживание воздушного судна лицом, не имеющим на то права или находящимся в состоянии опьянения
	ч. 9	Выполнение полетов воздушными судами, на борту которых отсутствуют поисковые и аварийно-спасательные средства, предусмотренные законодательством РФ
Ст. 11.15.1 Нарушение требований в области транспортной безопасности	ч. 1	Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния (ст. 263.1 УК РФ)
	ч. 2	Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ
	ч. 3	Действие (бездействие), предусмотренное ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ, совершенное умышленно
Ст. 11.15.2 Нарушение установленных в области обеспечения транспортной безопасности порядков и правил	ч. 1	Нарушение правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к подразделениям транспортной безопасности, порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности и порядка аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, правил проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, совершенное по неосторожности
	ч. 2	Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 настоящей статьи
	ч. 3	Действие (бездействие), предусмотренное ч. 1 ст. 11.15.2 КоАП РФ, совершенное умышленно
Ст. 11.16 Нарушение требований пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте	ч. 1	Нарушение установленных на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте требований пожарной безопасности

#### Окончание таблицы 4.2

Статья КоАП РФ	Часть	Правонарушение
Ст. 11.17 Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте	ч. 4	Нарушение правил фотографирования, видео- и киносъемки либо пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна
	ч. 6	Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна

Анализ совершенных на воздушных судах правонарушений показал, что хулиганские действия авиапассажиров в состоянии алкогольного опьянения зачастую создают опасность для лиц, находящихся на борту воздушного судна, негативно влияют на обеспечение авиационной безопасности, ограничивают право других граждан на свободное передвижение.

Необходимо отметить, что вопросы непосредственного противодействия таким угрозам в настоящее время недостаточно урегулированы правом. На практике решение о перевозке пассажиров, имеющих признаки алкогольного опьянения, принимает перевозчик (сотрудники авиакомпании).

Обеспечивающие права пассажиров адекватные меры воздействия на нарушителей общественного порядка на воздушном судне, находящемся в полете, могут быть реализованы при условии наличия на борту соответствующего уполномоченного должностного лица. Однако указанное должностное лицо должно не только обладать определенным объемом властных полномочий, но и быть способно своими действиями предотвратить соответствующие административные правонарушения и преступления, возможность совершения которых существует на борту воздушного судна.

Представляется, что в качестве таких должностных лиц наиболее эффективно могут выступить сотрудники полиции, которые при сопровождении воздушных судов будут обеспечивать охрану общественного порядка на борту, а в случае выявления правонарушений – составлять процессуальные документы и применять меры административного принуждения.

Таким образом, административная ответственность в сфере обеспечения авиационной безопасности – это мера административного принуждения, которое применяется за совершение административного правонарушения на воздушном транспорте. За нарушение правил авиационной безопасности предусматривается обычно такое наказание, как административный штраф.

## 4.2 Уголовная ответственность на воздушном транспорте

Это наиболее суровый вид ответственности. Она наступает за совершение преступлений и в отличие от других видов ответственности устанавливается только законом. Никакие иные нормативные акты не могут определять общественно опасные деяния как преступные и устанавливать за них меры ответственности. В Российской Федерации исчерпывающий перечень преступлений зафиксирован в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее УК РФ).

Порядок привлечения к уголовной ответственности регламентируется Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации.

Полномочиями привлечения к уголовной ответственности обладает только суд. Никто не может быть признан виновным в совершении преступления, а также подвергнут уголовному наказанию иначе как по приговору суда.

Меры уголовного наказания – наиболее жесткие формы государственного принуждения, воздействующие преимущественно на личность виновного: лишение свободы,

исправительные работы, штраф и т. д. В основе процессуальной формы уголовной ответственности, как говорилось, лежит презумпция невиновности.

Тем не менее главы 24 и 27 УК РФ затрагивает ряд преступлений, которые совершаются на воздушном транспорте (таблица 4.3).

Таблица 4.3 – Уголовно-правовая характеристика преступлений на воздушном транспорте [99]

Статья УК РФ	Часть	Характеристика преступления
Ст. 211 Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава	ч. 1	Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно захват такого судна или состава в целях угона
	ч. 2	Те же деяния, совершенные: а) группой лиц по предварительному сговору; в) с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия; г) с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия
	ч. 3	Деяния, предусмотренные ч. 1 или 2 ст. 211 УК РФ, если они совершены организованной группой либо повлекли по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия
	ч. 4	Деяния, предусмотренные ч. 1, 2 или 3 ст. 211 УК РФ, сопряженные с совершением террористического акта либо иным осуществлением террористической деятельности
Ст. 213 Хулиганство	ч. 1	Хулиганство, то есть грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное: а) с применением насилия к гражданам либо угрозой его применения; б) по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы; в) на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования
Ст. 263 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена	ч. 1	Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ, а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба
	ч. 1.1	Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного, морского и внутреннего водного транспорта лицом, управляющим легким (сверхлегким) воздушным судном или маломерным судном, за исключением случаев, предусмотренных ч. 1 ст. 263 и ст. 271.1 УК РФ, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба
	ч. 1.2	Деяния, предусмотренные ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, совершенные лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека
	ч. 2	Деяния, предусмотренные ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, повлекшие по неосторожности смерть человека



Продолжение таблицы 4.3

Статья УК РФ	Часть	Характеристика преступления
Ст. 263 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена	ч. 2.1	Деяния, предусмотренные ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, совершенные лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшие по неосторожности смерть человека
	ч. 3	Деяния, предусмотренные ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц
	ч. 4	Деяния, предусмотренные ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, совершенные лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц
Ст. 263.1 Нарушение требований в области транспортной безопасности	ч. 1	Неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого здоровью человека либо причинение крупного ущерба
	ч. 2	Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба
	ч. 3	Деяния, предусмотренные ч. 1 или 2 ст. 263.1 УК РФ, совершенные группой лиц по предварительному сговору либо повлекшие по неосторожности смерть человека
	ч. 4	Деяния, предусмотренные ч. 1 или 2 ст. 263.1 УК РФ, совершенные организованной группой либо повлекшие по неосторожности смерть двух и более лиц
Ст. 267.1 Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств		Совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств
Ст. 271 Нарушение правил международных полетов		Несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов
Ст. 271.1 Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации	ч. 1	Использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека
	ч. 2	Деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 271.1 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц

## **Вопросы для самоконтроля**

1. Каковы основные виды юридической ответственности, применяются на объектах воздушного транспорта?
2. Что подразумевается под юридической ответственностью и как она связана с государственными нормами права?
3. Какие цели преследует юридическая ответственность?
4. В чем заключается принцип законности юридической ответственности?
5. Как влияет принцип справедливости на назначение наказания за правонарушения?
6. Какие критерии включает в себя принцип целесообразности в контексте юридической ответственности?
7. Какова разница между преступлениями и проступками в классификации правонарушений?
8. Что такое административная ответственность, и каковы её основные характеристики?
9. Какова суть уголовной ответственности на воздушном транспорте и как она регулируется?
10. Каков порядок привлечения к уголовной ответственности, согласно Уголовному кодексу Российской Федерации?

## Список использованных источников

1. Электронная библиотека Международной организации гражданской авиации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> (дата обращения 05.02.2025).
2. Конвенция о международной гражданской авиации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://goo.su/n5qiEh1> (дата обращения 05.02.2025).
3. Продукция и услуги каталог 2024 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://store.icao.int/> (дата обращения 05.02.2025).
4. Конвенция о Международной гражданской авиации.
5. Приложение 1 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
6. Приложение 2 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
7. Приложение 3 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
8. Приложение 4 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
9. Приложение 5 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
10. Приложение 6 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
11. Приложение 7 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
12. Приложение 8 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
13. Приложение 9 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
14. Приложение 10 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
15. Приложение 11 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
16. Приложение 12 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
17. Приложение 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
18. Приложение 14 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
19. Приложение 15 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
20. Приложение 16 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
21. Приложение 17 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
22. Приложение 18 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
23. Приложение 19 к Конвенции о Международной гражданской авиации.
24. Конституция Российской Федерации.
25. Федеральный закон «О порядке опубликования и вступления в силу федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов палат федерального собрания» от 14 июня 1994 года № 5-ФЗ.
26. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации» от 13.08.1997 года № 1009.
27. Указ Президента Российской Федерации «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативно-правовых актов федеральных органов исполнительной власти» от 23 мая 1996 года № 763.
28. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «О порядке вступления в силу актов Министерства транспорта Российской Федерации, признанных Министерством юстиции Российской Федерации не нуждающимися в государственной регистрации» от 14 июня 2022 года № 225.
29. Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» от 08 января 1998 года № 10-ФЗ.
30. Закон «О государственной границе Российской Федерации» от 01 апреля 1993 года № 4730-1.
31. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ.
32. Указ Президента Российской Федерации «О структуре федеральных органов исполнительной власти» от 21 января 2020 года № 21.

33. Указ Президента Российской Федерации «О мерах по совершенствованию государственного регулирования в области авиации» от 11 сентября 2009 года № 1033.

34. Указ Президента Российской Федерации «Об организации и обеспечении выполнения особо важных, специальных и подконтрольных рейсов (полетов) воздушных судов и контроле за их осуществлением» от 21 мая 2011 года № 658.

35. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении федеральных правил 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» от 22 февраля 2023 года № 301.

36. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении положения о федеральном агентстве воздушного транспорта» от 30 июля 2004 года № 396.

37. Постановление Правительства Российской Федерации «О Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации» от 28 августа 2015 года № 901.

38. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» от 18 июня 1998 года № 609.

39. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» от 11 марта 2010 года № 138.

40. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» от 25 сентября 2019 года № 658.

41. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа и функции 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, функции сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также выдачи, приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств» от 17 февраля 2022 года № 193.

42. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Требований 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 правил оснащения пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием, предусмотренным пунктом 1 статьи 78.3 Воздушного кодекса Российской Федерации» от 30 ноября 2024 года № 1701.

43. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» от 30 июля 2004 года № 398.

44. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» от 31 июля 2009 года № 128.

45. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» от 25 ноября 2011 года № 293.

46. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации» от 16 января 2012 года № 6.

47. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» от 28 июня 2007 года № 82.

48. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» от 26 сентября 2012 года № 362.

49. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» от 12 сентября 2008 года № 147.

50. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов 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, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением» от 10 декабря 2021 года № 437.

51. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, осуществляющим аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства российской федерации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц указанным требованиям» от 14 июля 2015 года № 216.

52. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта» от 19 ноября 2020 года № 494.

53. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательной сертификации радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения. Порядок проведения обязательной сертификации деятельности юридических лиц, осуществляющих изготовление радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификатов» от 04 апреля 2022 года № 116.

54. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения» от 18 июня 2003 года № 147.

55. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам» от 26 ноября 2009 года № 216.

56. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к светосигнальному и метеорологическому оборудованию, устанавливаемому на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов» от 16 ноября 2023 года № 381.

57. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь в гражданской авиации» от 20 октября 2014 года № 297.

58. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями. форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя, осуществляющих заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями, требованиям федеральных авиационных правил» от 17 февраля 2023 года № 48.

59. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к радиотехническому оборудованию и оборудованию авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения» от 22 мая 2024 года № 178.

60. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» от 5 сентября 2008 года № 141.

61. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Правила государственной регистрации аэродромов гражданской авиации и вертодромов гражданской авиации» от 19 августа 2015 года № 251.

62. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов» от 03 марта 2014 года № 60.

63. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации» от 19 августа 2015 года № 250.

64. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Объекты единой системы организации воздушного движения» от 18 апреля 2005 года № 31.

65. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды», утв. приказом Минтранса России от 30 июля 2020 года № 273.

66. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил» от 12 января 2022 года № 10.

67. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Форма и порядок оформления сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов на основании акта оценки беспилотного гражданского воздушного судна на его соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов» от 28 февраля 2023 года № 61.

68. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил» от 29 сентября 2015 года № 289.

69. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» от 17 июня 2019 года № 184.

70. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «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. Часть 145» от 18 октября 2024 года № 367.

71. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок проведения для гражданской авиации наземных и летных проверок 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, необходимого для предоставления поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем» от 07 октября 2024 года № 354.

72. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации», утв. приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года № 32.

73. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «О воздушной перевозке оружия и патронов» от 16 августа 2021 года № 275.

74. Приказ Федеральной аэронавигационной службы Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов» от 28 ноября 2007 года № 119.

75. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Правила борьбы с опасностью, создаваемой объектами животного мира на аэродромах гражданской авиации» от 02 октября 2023 года № 331.

76. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории» от 4 марта 2011 года № 69.

77. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательной сертификации светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов. Порядок привлечения сертификационных центров и испытательных лабораторий для проведения обязательной сертификации светосигнального оборудования. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата типа на типовую конструкцию светосигнального оборудования и сертификата единичного экземпляра светосигнального оборудования» от 14 ноября 2024 года № 403.

78. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил» от 02 ноября 2022 года № 441.

79. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации» от 02 октября 2017 года № 399.

80. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов» от 26 ноября 2020 года № 517.

81. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов вертодромам» от 27 ноября 2020 года № 518.

82. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов» от 07 ноября 2020 года № 415.



83. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к операторам вертодромов гражданской авиации» от 13 марта 2017 года № 92;

84. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов» от 25 августа 2015 года № 262.

85. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна» от 27 ноября 2020 года № 519.

86. Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://regulation.gov.ru/> (дата обращения 05.02.2025).

87. Федеральное агентство воздушного транспорта [Электронный ресурс]: сайт Федерального агентства воздушного транспорта URL: <https://favl.gov.ru/> (дата обращения 05.02.2025).

88. Федеральный закон «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» от 31 июля 2020 года № 247-ФЗ.

89. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ.

90. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ.

91. Федеральный закон «Об обороне» от 31 мая 1996 года № 61-ФЗ.

92. Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ.

93. Федеральный закон «О стандартизации в Российской Федерации» от 29 июня 2015 года № 162-ФЗ.

94. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ.

95. Закон «О защите прав потребителей» от 07 февраля 1992 года № 2300-1.

96. Федеральный закон «О полиции» от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ.

97. Закон «О прокуратуре Российской Федерации» от 17 января 1992 года № 2202-1.

98. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ.

99. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ.

100. Министерство транспорта российской Федерации [Электронный ресурс]: сайт Федерального агентства воздушного транспорта URL: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения 05.02.2025).

101. Самусевич, А. Г. Авиационное законодательство: учебное пособие / А.Г. Самусевич. – Иркутск: ИРНТУ, 2021. – 122 с. – ISBN 978-5-8038-1692-8. – Текст: электронный // Лань: электронно-библиотечная система. – URL: <https://e.lanbook.com/book/325472> (дата обращения: 01.03.2025).