

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ШЕСТОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

03 декабря 2013г.

№ ГВВ-3/312

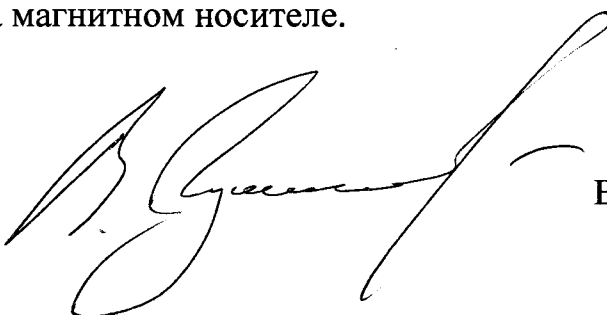
Председателю
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

С.Е.НАРЫШКИНУ

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

В соответствии со статьей 104 Конституции Российской Федерации вношу на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в качестве законодательной инициативы проект федерального закона «О внесении изменений в статью 36 Воздушного кодекса Российской Федерации».

- Приложение:
1. Текст законопроекта на 1 л. в 1 экз.
 2. Пояснительная записка на 5 л. в 1 экз.
 3. Финансово-экономическое обоснование на 1 л. в 1 экз.
 4. Перечень актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием данного закона на 1л. в 1 экз.
 5. Материалы на магнитном носителе.



В.В.Гутенев



Вносится Депутатом
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
В.В.Гутеневым

Проект

№ 399164-6

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в статью 36 Воздушного кодекса Российской Федерации

Статья 1.

Внести в часть первую статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607; 2005, № 13, ст. 1078; 2007, № 1, ст. 29; 2008, № 30, ст. 3616; 2009, № 29, ст. 3616; 2011, № 7, ст. 901) следующие изменения:

дополнить новым вторым предложением следующего содержания:

«Гражданские пассажирские воздушные суда, осуществляющие внутренние воздушные перевозки, допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), выданного уполномоченными органами в соответствии со статьей 6 настоящего Кодекса»;

дополнить абзацем вторым следующего содержания:

«Допуск к эксплуатации, включение в Свидетельство эксплуатанта и использование гражданских пассажирских воздушных судов иностранного производства, имеющих календарный срок службы более 15 лет, для коммерческих воздушных перевозок не допускается».

Статья 2.

Настоящий Федеральный закон вступает в силу в следующие сроки:

абзац третий статьи 1 вступает в силу с 1 января 2015 года;

абзац пятый статьи 1 вступает в силу с 1 января 2017 года.

Президент
Российской Федерации



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 36
Воздушного кодекса Российской Федерации»

С 1999 года в Российской Федерации с принятием соответствующих межправительственных соглашений с рядом государств создана, функционирует и развивается параллельная система обеспечения летной годности воздушных судов зарубежного производства, обладающих иностранной регистрацией и эксплуатируемых отечественными авиационными предприятиями при осуществлении воздушных перевозок.

На сегодняшний день уже не менее 85% от общего объема авиационных коммерческих перевозок в Российской Федерации осуществляется на воздушных судах зарубежного производства с иностранной регистрацией.

Созданная как временное решение и применительно для международных авиаперевозок, данная система в дальнейшем распространила сферу своего действия на воздушные суда зарубежного производства с иностранной регистрацией, но осуществляющих и внутрироссийские воздушные перевозки.

В соответствии с этим, из зоны государственного регулирования и контроля российскими уполномоченными органами оказались исключены вопросы обеспечения летной годности воздушных судов зарубежного производства, обладающих иностранной регистрацией и эксплуатируемых отечественными авиационными предприятиями для осуществления внутрироссийских воздушных перевозок, что наносит ущерб национальным интересам Российской Федерации, а именно:

1. Единая система мер ответственности и контроля по обеспечению безопасности полетов при внутрироссийских воздушных перевозках оказалась разделенной на части, и большая её часть находится вне фактической юрисдикции и технического регулирования со стороны Российской Федерации.

Так, надзор и контроль за летной годностью воздушных судов зарубежного производства с иностранной регистрацией оставлен за страной регистрации самолета, в том числе: разработка требований для поддержания летной годности самолета в процессе его эксплуатации и технического обслуживания; взаимодействие со страной изготовителем; выдача и продление Сертификата летной годности; определение состояния летной годности самолета.

При этом в соответствии с действующими соглашениями единственной ответственностью переданной России со стороны страны регистрации и касающейся летной годности является одобрение линейных станций техобслуживания российских авиакомпаний, используемых вне основной базы. Кроме этого, со стороны стран регистрации самолетов Российской

Федерации переданы права сертификации персонала, надзор за соблюдением правил и законов выполнения полетов, а также эксплуатация самолетов.

2. Сформированы предпосылки для создания условий, когда может быть утеряна мобилизационная готовность воздушного транспорта на особые периоды военно-политической обстановки и в связи с другими факторами.

Значительное увеличение количества самолетов иностранного производства, приобретаемых отечественными авиакомпаниями, вызывает опасение в связи со снижением уровня национальной безопасности в авиационной сфере. Эти воздушные суда не могут быть на законных основаниях переданы в состав Вооруженных Сил Российской Федерации в период мобилизации. Кроме того, в случае прекращения поставок запчастей для иностранных самолетов произойдет остановка эксплуатации большей части современного авиапарка российских авиакомпаний.

В то же время доля самолетов российского производства в авиапарках отечественных авиакомпаний снижается по причине вывода из эксплуатации устаревающей и неисправной (не подлежащей восстановлению) авиатехники. При этом планы производства новых отечественных гражданских самолетов не обеспечены твердыми заказами в полном объеме.

3. Произошедшие и происходящие трансформации в сфере внутрироссийских воздушных перевозок, связанные с массовым использованием самолетов иностранного производства, обладающих иностранной регистрацией, приводят к существенным негативным социальным процессам, таким, как увольнения летного состава, ранее эксплуатировавшего отечественные воздушные суда, но переучивание которого на иностранные типы самолетов авиакомпаниями признано нецелесообразным. Как следствие, значительная часть квалифицированного авиационного персонала фактически выдавливается из профессии, а на их место предлагается использование иностранных специалистов (пилотов).

С учетом изложенного, законопроектом предлагается установить требование о том, что гражданские пассажирские воздушные суда, осуществляющие внутренние воздушные перевозки, допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), выданного уполномоченными органами Российской Федерации.

Предложенная норма обеспечит возврат полного суверенитета Российской Федерации в поддержании летной годности и безопасности полета на внутренних воздушных линиях, осуществляемых как на отечественных самолетах, так и на воздушных судах зарубежного производства, будет способствовать, в том числе, обеспечению мобилизационной готовности воздушного транспорта, и позволит смягчить социальные вопросы с обеспечением занятости отечественного авиационного персонала, подготовленного и допущенного к эксплуатации самолетов российского производства.

В Российской Федерации к настоящему времени создана и функционирует сертифицированная иностранными уполномоченными органами развитая инфраструктура обеспечения эксплуатации воздушных судов зарубежного производства, позволяющая обслуживать практически весь объем данной авиационной техники, находящейся у отечественных предприятий, и готовить (переучивать) авиационный персонал. Поэтому принятие предлагаемой нормы не потребует существенных дополнительных затрат для авиакомпаний (для проведения процедуры сертификации), а также дополнительных значительных инвестиций в инфраструктуру.

Кроме того, предлагаемая законодательная инициатива имеет и положительные экономические последствия, так как будет способствовать:

повышению эффективности расходов федерального бюджета на авиационную отрасль,

поступлению дополнительных доходов в бюджеты разных уровней,

созданию равных конкурентных условий на внутренних воздушных линиях для продукции отечественных и зарубежных производителей.

На внутреннем рынке поставок самолетов сложилась не имеющая аналогов для стран «большой двадцатки» ситуация, когда в стране с развивающейся национальной авиационной промышленностью созданы такие условия (в том числе авиакомпаниями используются пробелы законодательства), когда в ущерб российской авиапромышленности происходит массовое приобретение отечественными перевозчиками зарубежной гражданской авиационной техники.

Кроме прямого ущерба федеральному и региональным бюджетам, наносится ущерб продажам отечественной авиационной техники, растут риски невозврата долгосрочных бюджетных инвестиций в отрасль, увеличивается себестоимость изделий авиационной промышленности и смежных отраслей по причине отсутствия массового производства.

Более того, фактически эксплуатант иностранных ВС на территории РФ имеет узаконенные экономические преимущества перед авиакомпанией, приобретающей самолеты российского производства. Таким образом, предлагаемая норма во многом обеспечит выравнивание условий вовлечения в хозяйственный оборот самолетов отечественного и зарубежного производства, осуществляющих внутрироссийские авиационные пассажирские перевозки, и устранил существующие при этом явные экономические диспропорции, обусловленные несовершенством текущего законодательства, изначально сформированного для иных условий функционирования воздушного транспорта.

Бюджетная эффективность предлагаемой нормы будет обеспечена ростом налогов в федеральный и региональные бюджеты не только со стороны предприятий воздушного транспорта, а также преимущественно за счет роста объемов производства отечественной авиационной техники и связанных с этим услуг.

В настоящее время в гражданской авиации Российской Федерации отмечается последовательный рост объемов пассажирских воздушных перевозок, сопровождаемый массовым ввозом на территорию страны пассажирских самолетов иностранного производства. В результате подавляющая часть (93%) от объема воздушных пассажирских перевозок в Российской Федерации осуществляется на самолетах иностранного производства, зарегистрированных преимущественно за рубежом.

Это обусловлено тем, что в рамках Таможенного союза принят ряд таможенно-тарифных мер, определяющих льготный порядок ввоза на территорию России иностранных гражданских пассажирских самолетов и позволяющих освободить покупателей авиатехники от уплаты таможенной пошлины и НДС. Принятие данных мер должно было способствовать качественному обновлению самолетного парка российских эксплуатантов и существенно повысить эффективность их экономической деятельности.

В итоге за период с июля 2010 года в Российскую Федерацию было ввезено более 330 иностранных самолетов различного назначения, что позволило более чем наполовину изменить (обновить) парк воздушных судов российских авиакомпаний.

При этом, наряду с ввозом новых иностранных воздушных судов, принадлежащих к современному поколению, продолжается поступление в отечественные авиакомпании иностранных самолетов устаревших типов и уже достаточно давно снятых с производства.

В целях обеспечения безопасности полетов и обновления самолетного парка российских эксплуатантов пассажирскими самолетами, относящимися к современному поколению, законопроектом предлагается разрешить допуск к эксплуатации (включение в свидетельство эксплуатанта) и использование гражданских пассажирских воздушных судов иностранного производства для коммерческих воздушных перевозок, имеющих календарный срок службы не более 15 лет.

Законопроект ограничивает сроки эксплуатации только гражданских пассажирских воздушных судов. Другие типы воздушных судов, в том числе воздушные суда государственной и экспериментальной авиации, а также авиации общего назначения и воздушные суда гражданские грузовые, под указанное ограничение не подпадают.

Указанная норма соответствует существующей международной практике. Более 40 стран мира ввели ограничения на импорт (ввоз) и эксплуатацию самолетов, исходя из их календарного срока службы. Как следует из анализа действующих в странах мира ограничений на импорт и эксплуатацию самолетов, исходя из их календарного срока службы, преобладающим является запрет на ввоз самолетов старше 15 лет.

В частности, ограничение импорта и эксплуатации пассажирских самолетов, исходя из их календарного срока службы, введены в странах БРИКС (Китае, Индии и Бразилии).

В Китае имеются «рекомендации», согласно которым календарный срок службы ввозимых воздушных судов не должен превышать 10 лет (для грузовых самолетов - 15 лет). Вместе с тем реальная практика китайских авиакомпаний показывает, что на территорию страны ввозятся только новые самолеты зарубежного производства и, наоборот, воздушные суда устаревших типов выводятся из эксплуатации и передаются в третьи страны.

Применение указанных рекомендаций привело к тому, что средний календарный срок службы пассажирских самолетов в Китае уже длительное время находится на уровне 6-7 лет и, как следствие, страна имеет наилучшие в мире показатели по безопасности полетов.

В Индии введены следующие ограничения на импорт с целью эксплуатации коммерческих воздушных судов:

- возрастные - календарный срок службы не более 15 лет,
- или выработка ресурса в летных часах – не более 75% от назначенного ресурса,
- или выработка ресурса в циклах (полетах) – не более 45000 циклов, в зависимости от того, что наступит раньше.

Эффект от использования в Индии указанных мер таков, что за последние 20 лет произошло кардинальное «омоложение» действующего парка воздушных судов и в настоящее время он является одним из самых «молодых» в мире (менее 5 лет календарной службы).

В Бразилии существует ограничение на введение в эксплуатацию (лизинг) самолетов старше 10-15 лет в зависимости от назначения.

В Турции, где ранее существовало ограничение по календарному сроку службы при импорте пассажирских самолетов, в ноябре 2013 года, было принято решение, устанавливающее запрет не только на импорт, но и на эксплуатацию в стране самолетов старше 15 лет календарной службы.

Принятие законопроекта будет способствовать созданию правовых условий для повышения уровня безопасности полетов гражданской авиации.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ
к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 36
Воздушного кодекса Российской Федерации»

Принятие федерального закона «О внесении изменений в статью 36 Воздушного кодекса Российской Федерации» не повлечет дополнительных расходов из федерального бюджета.

ПЕРЕЧЕНЬ

федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием федерального закона «О внесении изменений в статью 36 Воздушного кодекса Российской Федерации»

Принятие федерального закона «О внесении изменений в статью 36 Воздушного кодекса Российской Федерации» не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия федеральных законов.