

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ШЕСТОГО СОЗЫВА

**ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА от 13.02.2012 № 11
ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ**

13 февраля 2012 г.

34. О проекте федерального закона № 5557-6 "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации" (по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов) - вносят депутаты Государственной Думы Ю.А.Напсо, Я.Е.Нилов, М.С.Рохмистров

Принято решение:

1. Направить указанный проект федерального закона Президенту Российской Федерации, в комитеты, комиссию Государственной Думы, фракции в Государственной Думе, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, Общественную палату Российской Федерации, законодательные (представительные) и высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации для подготовки отзывов, предложений и замечаний, а также на заключение в Правовое управление Аппарата Государственной Думы.

Назначить ответственным в работе над проектом федерального закона Комитет Государственной Думы по транспорту, соисполнителем – Комитет Государственной Думы по земельным отношениям и строительству.

Отзывы, предложения и замечания направить в Комитет Государственной Думы по транспорту до 15 марта 2012 года.

2. Комитету Государственной Думы по транспорту с учетом поступивших отзывов, предложений и замечаний подготовить указанный проект федерального закона к рассмотрению Государственной Думой.

3. Включить указанный проект федерального закона в примерную программу законопроектной работы Государственной Думы в период весенней сессии 2012 года (апрель).

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



С.Е.Нарышкин

Законодательное Собрание
Приморского края
Управление делопроизводства и
ведения электронного документооборота
Входящий № 16/359
Дата: 20.02.2012 Время: 15:46



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ШЕСТОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

10 января 2012 г.

№ ННОА-1385

**Председателю
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации**

Нарышкину С.Е.

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

На основании статьи 104 (часть 1) Конституции Российской Федерации вносим на рассмотрение Государственной Думы в качестве законодательной инициативы проект федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» (по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов).

Просим определить ответственным в работе над законопроектом Комитет Государственной Думы по транспорту, соисполнителями – Комитет Государственной Думы по безопасности и противодействию

Вх. № 1.1-301
10 ЯНВ 2012


Государственная Дума ФС РФ УДИО
Дата 10.01.2012 Время 14:29
№ 5557-6; 1.1

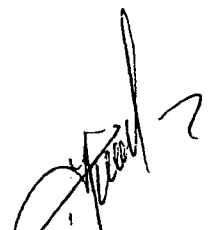
коррупции, Комитет Государственной Думы по обороне и Комитет Государственной Думы по земельным отношениям и строительству.

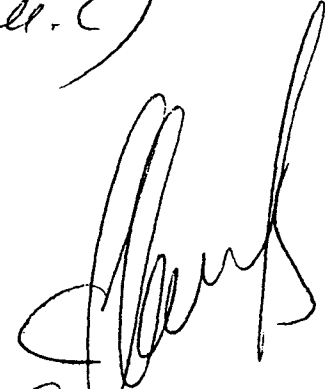
- Приложение:
1. Законопроект на 7 листах.
 2. Пояснительная записка на 4 листах.
 3. Финансово-экономическое обоснование на 1 листе.
 4. Перечень законодательных актов, подлежащих разработке и введению в действие или отмене, в связи с принятием проекта федерального закона на 1 листе.
 5. Заключение Правительства Российской Федерации на 4 листах.
 6. Дискета с законопроектом, пояснительной запиской, финансово-экономическим обоснованием и перечнем законодательных актов, подлежащих разработке и введения в действие или отмене.

С уважением,

Депутаты Государственной Думы:


(Рахимов М. С.)


(Нисов Г. Е.)


(Наисов Н. А.)

Вносится депутатами Государственной Думы
Ю.А.Напсо, Я.Е.Ниловым,
М.С.Рохмистровым

Проект
5554-6

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации

(по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов)

Статья 1

Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607; № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст.ст. 3290, 3291; 2007, № 1, ст. 29; № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075; № 50, ст.ст. 6239, 6244, 6245; 2008, № 29, ст. 3418; № 30, ст.3616; 2009, № 1, ст. 17; № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст.ст. 2019, 2023, 2024) следующие изменения:

1) абзац третий подпункта 4 пункта 1 статьи 14 после слов «организацию потоков воздушного движения» дополнить словами «, при этом не допускаются ночные полеты (в период времени с 23 часов до 7

этом не допускаются ночные полеты (в период времени с 23 часов до 7 часов) в направлениях с севера на юг, юго-восток и юго-запад, с юга на север, северо-восток и северо-запад»;

2) дополнить статьей 46.1. следующего содержания:

«Статья 46.1. Технические требования, предъявляемые к объектам в районе аэродромов и аэропортов и на резервируемых территориях аэродромов

1. Условиями проектирования, строительства, развития и реконструкции объектов в районе аэродромов и аэропортов и на резервируемых территориях аэродромов и аэропортов являются обеспечение безопасности:

1) полетов воздушных судов;

2) граждан, проживающих на расположенных вблизи аэродромов и аэропортов территориях;

3) экологической безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. В районе аэродромов и на резервируемых территориях аэродромов параметры намечаемых к строительству и реконструкции объектов в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи подлежат согласованию с собственниками аэродромов и уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, в соответствии с ведомственной принадлежностью намечаемых к строительству и реконструкции объектов.

3. В целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов в районе аэродромов и на резервируемых территориях аэродромов не должно быть объектов, имеющие следующие параметры:

1) высоту сто метров и более в пределах круга радиусом пятьдесят километров с центром в контрольной точке аэродрома;

2) превышающих высоту сорок метров и более наиболее высокого объекта аэродрома в пределах круга радиусом десять километров с центром в контрольной точке аэродрома;

3) превышающих высоту десять метров и более наиболее высокого объекта аэродрома в пределах круга радиусом семь километров с центром в контрольной точке аэродрома;

4) превышающих высоту четыре метра и более наиболее высокого объекта аэродрома в пределах полутора километров от ближайшей к объекту точки осевой линии взлетно-посадочной полосы;

4. Согласованию в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи подлежат объекты:

1) имеющие взрывную или радиационную опасность, независимо от места их размещения;

2) создающие радиотехнические, электромагнитные излучения, которые могут создать помехи для нормальной работы радиотехнических средств управления полетами воздушных судов, независимо от места их расположения;

3) способствующие созданию факелов при аварийном сжигании сбрасываемых газов высотой 50 м и более (с учетом максимально возможной высоты выброса пламени) независимо от места их размещения);

4) промышленных и иных предприятий, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районе аэродромов независимо от места их размещения.

5. На землях, прилегающих к территории аэродромов, на расстоянии пятнадцати километров запрещается размещение мест концентрированных выбросов пищевых отходов, свалок, звероводческих, животноводческих ферм, скотобоев, способствующих массовому скоплению птиц.»;

3) пункт 1 статьи 47 дополнить вторым предложением следующего содержания:

«В пределах одного километра от осевой линии взлетно-посадочной полосы аэродрома не должно быть:

1) деревьев высотой более пяти метров;

2) открытых линий электропередач (они должны быть размещены под землей).»;

4) дополнить статьей 51.1. следующего содержания:

«Статья 51.1. Осуществление государственного контроля при развитии и реконструкции аэродромов и аэропортов

1. Уполномоченные федеральные органы исполнительной власти осуществляют государственный контроль обеспечения безопасности при развитии и реконструкции аэродромов и аэропортов.

2. В целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов при осуществлении государственного контроля уполномоченные федеральные органы исполнительной власти должны:

1) осуществлять контроль за соблюдением авиационными предприятиями государственных и отраслевых стандартов, нормативных и других технических документов, федеральных авиационных правил, федеральных правил использования воздушного пространства и иных нормативных правовых актов Российской Федерации при развитии и реконструкции аэродромов и аэропортов;

2) знакомиться с документами, необходимыми для проверки выполнения авиационными предприятиями требований при развитии и реконструкции аэродромов и аэропортов;

3) выдавать авиационным предприятиям предписания по устранению выявленных нарушений требований в соответствии со статьей 46.1 настоящего кодекса;

4) представлять доклады Президенту Российской Федерации и Правительству Российской Федерации о причинах авиационных происшествий и авиационных инцидентов, связанных с развитием и

реконструкцией аэродромов и аэропортов, с рекомендациями авиационным предприятиям по их устранению.

3. При выявлении нарушений в деятельности авиационных предприятий, авиационного персонала и (или) других физических и юридических лиц, возникших с развитием и реконструкцией аэродромов и аэропортов, которые привели к авиационному происшествию или авиационному инциденту, приостановление деятельности авиационного предприятия осуществляется в соответствии со статьей 3.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.».

5) в статье 61:

а) пункт 1 изложить в следующей редакции:

«1. В целях настоящего Кодекса под авиационным предприятием понимается юридическое лицо, которое имеет воздушные суда, предназначенные для осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ. Требование к минимальному количеству таких воздушных судов устанавливается Правительством Российской Федерации.»;

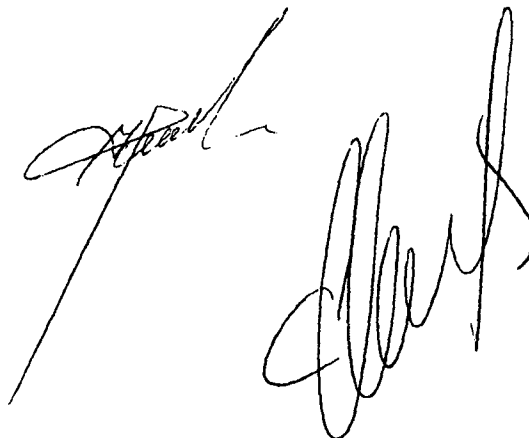
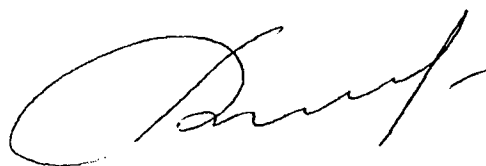
б) дополнить пунктом 6 следующего содержания:

«6. Срок амортизации и эксплуатации воздушных судов, при условии их государственной регистрации в соответствии с законодательством Российской Федерации, не должен превышать тридцать лет.»;

Статья 2

Настоящий федеральный закон вступает в силу по истечении месяца со дня его официального опубликования.

Президент
Российской Федерации



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»

(по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов)

Настоящий проект федерального закона разработан в связи с необходимостью установления правовых норм по содержанию, развитию и реконструкции аэродромов гражданской авиации и аэропортов, которые должны обеспечить государственное регулирование по безопасности полетов воздушных судов.

Необходимость принятия законопроекта "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» диктуется тем, что Воздушный кодекс Российской Федерации в основном определяет государственное регулирование использования воздушного пространства и деятельность по обеспечению потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, обеспечения обороны и безопасности государства, охраны интересов государства по вопросам безопасности полетов воздушных судов, но не регулирует правовые нормы, которые должны предъявляться к содержанию, развитию и реконструкции аэродромов гражданской авиации и аэропортам.

В настоящее время в реестре гражданских аэродромов числятся около 400 аэродромов и аэропортов с различными формами собственности, собственники которых не заботятся о содержании и реконструкции аэродромов и аэропортов, так как в Воздушном кодексе Российской Федерации отсутствуют такие правовые нормы.

Только более 60% аэродромов имеют искусственные взлетно-посадочные полосы (далее – ВВП), остальные – грунтовые. Аэродромы с искусственными покрытиями были построены более двух десятилетий назад и из них только небольшая часть подверглась реконструкции. Более 20% аэродромов с грунтовыми ВВП требуют капитального ремонта. Чуть меньше половины всех аэродромов оборудованы необходимыми светосигнальными системами, которые частично требуют замены.

Если не принять срочных мер, то к 2015 году практически вся аэродромная сеть может быть выведена из эксплуатации.

Отдельным вопросом стоят международные аэропорты, которые являются объектами государственными и их постоянно комиссии проверяют на предмет соответствия стандартам ИКАО, изложенным в Приложении 14 к Чикагской конвенции 1944 года.

Одна из основных проблем - неудовлетворительное состояние покрытия ВВП. Как показали исследования, в аэропортах таких городов, как Анапа, Астрахань, Волгоград, Краснодар, Самара и других городах, из-за неровностей ВВП средний показатель перегрузок составляет 1,46g и более (для сравнения: в Мюнхене эта цифра равна 1,25g). Перегрузки могут привести к авиационным

инцидентам и авиационным катастрофам и необходимо принять срочные меры по реконструкции ВВП и рулежных дорожек аэродромов.

Одной из причин необходимости совершенствования, развития и реконструкции аэродромной сети и аэропортов являются существующие ограничения использования ВВП различными воздушными судами (по различным причинам, но в основном из-за длины ВВП). В соответствии с приказом № 339 от 1998 г. администрация каждого конкретного аэропорта самостоятельно и независимо может определить, допустить или не допустить определенный тип воздушного судна на свой аэродром, хотя аэродром по его существующим характеристикам и по характеристикам воздушных судов может быть пригоден.

Подобная ситуация существует и в иностранных аэропортах («Паро» в Бутане, «Бара» в Шотландии, «Тонконтин» в Годурасе, «Им. Джона Кеннеди» в США, «Мадейры» в Португалии и др.). Чтобы успешно посадить воздушное судно необходимо совершить исключительно правильные маневры над жилыми домами и горами и любые непогодные условия заставляют пилотов отказываться от посадки в указанных аэропортах. В различные годы в перечисленных аэропортах происходили и до сих пор происходят авиационные катастрофы с многочисленными человеческими жертвами.

Аналогичная ситуация складывается и в российских аэропортах, так как не все аэропорты подходят для посадки воздушных судов, например, "Boeing - 767" или "А-320". При выполнении внутреннего рейса из Петропавловска-Камчатского в Москву на "Boeing -767" можно использовать только два запасных аэродрома: Домодедово и Адлер. Первый расположен на расстоянии 50 км от Шереметьево, до второго лететь два часа.

Это говорит о существующей проблеме содержания, развития и реконструкции аэродромной сети и аэропортов, а для этого необходимо иметь правовую базу с требованиями, предъявляемыми к аэродромам и аэропортам, а также правовыми нормами по государственному контролю за качеством аэродромов и аэропортов и соблюдении мер безопасности по высоте, прилегающих объектов в районе аэродромов и аэропортов, что может обеспечить безопасность полетов воздушных судов, особенно при их посадке.

Министерство транспорта Российской Федерации неоднократно рассматривало предложение о передаче в собственность субъектов Федерации более 300 аэропортов, оставив в федеральной собственности около 70 аэропортов.

Начавшийся процесс приобретения российских аэропортов российскими и иностранными собственниками, преподносимая как приход в аэропорт стратегического инвестора, отражает устремление крупного российского капитала установить контроль над самыми прибыльными аэропортами страны. К таковым относятся аэропорты с пассажиропотоками свыше миллиона человек в год. Это три московских аэропорта, аэропорты в Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Сочи, Красноярске, Краснодаре, Самаре и Хабаровске. Заведомо убыточные, обремененные долгами и так называемые социальные аэропорты частному капиталу безынтересны.

Самой распространенной формой приватизации западных аэропортов является схема, когда частной компании не продается, а передается по концессионному соглашению право на строительство и последующее коммерческое использование в течение ряда лет того или иного объекта в аэропорту (терминала, автостоянки, цеха бортпитания и т. д.). За годы эксплуатации временный собственник с лихвой перекрывает понесенные расходы, а государство, не производя никаких затрат, не только расширяет технологические возможности аэропорта, но в итоге становится собственником этого объекта.

Предлагаемый проект федерального закона включает изменения статей 14, 47 и 61 и редакцию двух новых статей 46.1 «Технические требования, предъявляемые к объектам в районе аэродромов и аэропортов и на резервируемых территориях аэродромов» и 51.1 «Осуществление государственного контроля при развитии и реконструкции аэродромов и аэропортов».

Условиями проектирования, строительства, развития и реконструкции аэродромов и аэропортов должна, в первую очередь, обеспечиваться безопасность полетов воздушных судов, безопасность и здоровье граждан, проживающих в районе аэродрома или аэропорта, и обеспечиваться экологическая безопасность.

В Воздушный кодекс Российской Федерации авторами законопроекта предлагается включить требования по высоте возведенных и возводимых объектов в зависимости от расстояния от контрольной точки аэродрома, которая может определяться как центр взлетно-посадочной полосы. Чем ближе к контрольной точке аэродрома - тем высота объектов должна быть меньше и авторы законопроекта предлагают высоту объектов ограничить 4 метрами, превышающим наиболее высокие объекты аэродрома (в пределах 1,5 км от ближайшей к объекту точки осевой линии ВВП). Одновременно в пределах одного километра от осевой линии взлетно-посадочной полосы аэродрома не должно быть деревьев, превышающих 5 метров и также открытых высоковольтных линий электропередач (ЛЭП). На этих участках ЛЭП должна быть расположена под землей.

СМИ неоднократно поднимают вопрос о незаконном возведении вокруг аэропортов высотных зданий, которые значительно превосходят самые высокие объекты аэродрома и граждане вынуждены обращаться в суды различной инстанции, чтобы предотвратить возведение таких строений. Собственники аэропортов не принимают никаких мер, чтобы обеспечить безопасность полетов воздушных судов. В Омске только вмешательством центрального суда и транспортного прокурора временно приостановлено возведение выставочно-ярмарочного, административно-гостиничного комплекса многоэтажных зданий (до получения разрешения на строительство). Если бы были подобные правовые нормы в Воздушном кодексе Российской Федерации, то этот вопрос бы и не подымался.

Дефицит дорогостоящих свободных участков заставляет столичных инвесторов изыскивать все новые и новые территории под застройку и, конечно, изыскиваются огромные пространства вокруг аэродромов и

ближайшем Подмосковье. Начинается застройка окрестности аэропорта Шереметьево (районы Кожухово, Косино-Ухтоминское и Молжаниново, расположенные в непосредственной близости от аэропорта), а затем наступит очередь других московских аэродромов.

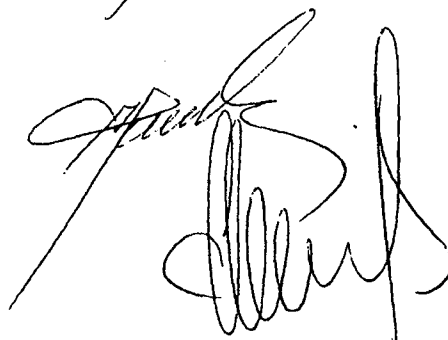
Собственникам аэродромов и аэропортов необходимо активно участвовать во всех природоохранных комиссиях в регионах, отстаивая свои интересы при разработке планов на проектирование и освоение новых и реконструируемых объектов в районах аэродромов и аэропортов. Несмотря на наличие подзаконного акта Российской Федерации «Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации» собственники аэродромов и аэропортов не ведут контроль за состоянием строительства на приаэродромных территориях и воздушных трассах. С принятием предлагаемого законопроекта контролю будет подлежать любое строительство объектов, наличие которых ухудшит условия обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Действующие в настоящее время нормативы в части определения допустимого уровня шума, влияющего на здоровье граждан, регламентируются Строительными нормами и правилами (СНИП) и Санитарными правилами и нормами (СанПиН), которые устанавливают нормативы шума днем не более 40 дБ, ночью – 30 дБ. При полете воздушного судна на высоте 200 метров уровень шума превышает 200 дБ.

Расходы на реализацию данного законопроекта могут быть связаны только при наличии федеральных целевых программ, предусматривающих развитие и реконструкцию аэродромов гражданской и государственной авиации, аэродромов экспериментальной авиации и аэропортов федерального значения, при этом расходы должны быть включены в федеральный закон о федеральном бюджете на очередной год.

В доработанном законопроекте учтены замечания Правительства Российской Федерации, указанные в заключении от 21 ноября 2011 года исх. № 5944п-П9.

Принятие законопроекта потребует внесения необходимых изменений в Федеральные законы "О государственном регулировании развития авиации", "Об охране окружающей среды", Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и в другие федеральные законы, касающиеся вопросов обеспечения безопасности авиационной деятельности.



ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

проекта федерального закона

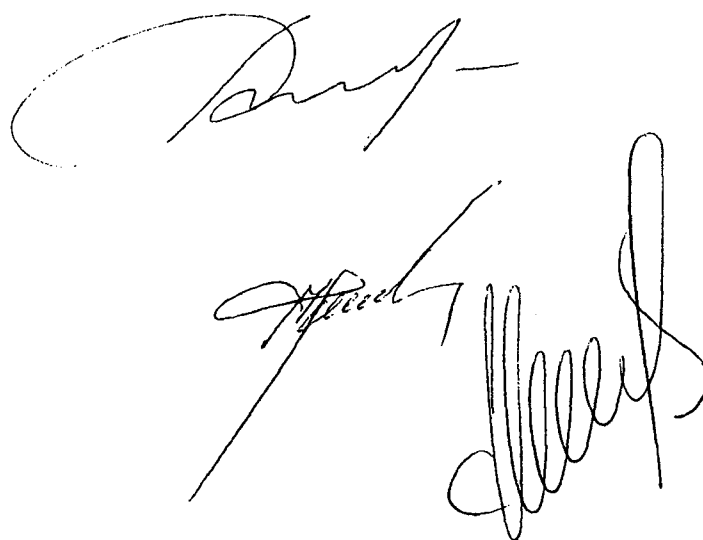
«О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»

(по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов)

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» (по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов) может повлечь расходы, покрываемых за счет федерального бюджета, так как новые статьи 46.1. и 51.1, а также изменения в статье 47 потребуют дополнительные средства, покрываемых за счет федерального бюджета и собственников аэродромов и аэропортов, что может также потребовать увеличения численного состава уполномоченных федеральных органов исполнительной власти по государственному контролю при развитии и реконструкции аэропортов.

Расходы на реализацию данного законопроекта, предусмотренные в статьях 46.1 и 51.1, могут быть связаны только при наличии федеральных целевых программ, предусматривающих развитие и реконструкцию определенных аэродромов гражданской авиации.

Учитывая, что увеличение длины взлетно-посадочных полос аэродромов, расширение полосы безопасности за счет изменения параметров объектов (высоты), изменения высоты деревьев в пределах одного километра от взлетно-посадочных полос, размещения под землей открытых линий электропередач проблема сугубо индивидуальная для каждого аэродрома и аэропорта, требующая обоснования и реальных расчетов, ориентировочная стоимость работ может составить в пределах около 1-5 миллиардов рублей на каждый аэродром и аэропорт. Учитывая, что количество аэродромов гражданской авиации достигает около 200-250, то общие расходы в течение 10 лет могут составить 2 – 3 триллиона рублей.



П Е Р Е Ч Е Н Ь

законодательных актов, подлежащих разработке и введению в действие или отмене, в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»

(по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов)

В случае принятия федерального закона "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» (по вопросу установления правовых норм по содержанию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов) потребуются внесения изменений в Федеральные законы "О государственном регулировании развития авиации", "Об охране окружающей среды", Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в другие законодательные акты Российской Федерации, а также в федеральные авиационные правила и федеральные правила использования воздушного пространства.





**ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

« 21 » ноября 2011 г.
№ 5944п-п9
МОСКВА

✓ Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

Ю.А.Напсо

Государственная Дума
Федерального Собрания
Российской Федерации

На № НЮА-1342 от 17 августа 2011 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

на проект федерального закона "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации", вносимый депутатами Государственной Думы Ю.А.Напсо, Ю.В.Коганом, М.С.Рохмистровым, Е.Н.Тепляковым

В соответствии с частью 3 статьи 104 Конституции Российской Федерации в Правительстве Российской Федерации рассмотрен представленный проект федерального закона с учетом финансово-экономического обоснования.

Как отмечается в пояснительной записке, законопроект разработан в связи с необходимостью установления правовых норм по содержанию, развитию и реконструкции аэродромов и аэропортов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Однако значительное количество положений законопроекта выходит за рамки предмета его правового регулирования, в частности пункты 1, 3, 5, 6 статьи 1 законопроекта.

Законопроект содержит положения, дублирующие нормы, закрепленные законодательством Российской Федерации, или противоречащие им.

Пунктом 2 статьи 1 законопроекта предлагается дополнить Воздушный кодекс Российской Федерации (далее - Кодекс) статьей 46¹, устанавливающей технические требования, предъявляемые к аэродромам и аэропортам.

Государственная Дума ФС РФ УДЮ
Дата 22.11.2011 Время 19:28
№ 634247-5: 33

21110777.doc



Предложенное наименование новой статьи Кодекса не соотносится с ее содержанием, так как, по существу, предлагаемая статья Кодекса устанавливает технические требования не к аэродромам и аэропортам, а к объектам в районе аэродромов и на резервируемых территориях аэродромов.

Требования, устанавливаемые пунктом 2 статьи 1 законопроекта, являются предметом Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утверждаемых Правительством Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Кодекса, в связи с чем не требуют дополнительного закрепления в Кодексе.

Пунктом 5 статьи 61 Кодекса в редакции законопроекта закрепляется понятие "авиационное предприятие". Однако данный термин уже раскрыт в пункте 1 статьи 61 Кодекса и дополнительного пояснения не требует.

Пунктом 4 статьи 1 законопроекта предлагается дополнить Кодекс статьей 51¹ "Осуществление государственного контроля при развитии и реконструкции аэродромов и аэропортов".

Следует отметить, что статья 28 Кодекса содержит положения, связанные с государственным надзором в области гражданской авиации.

Кроме того, из содержания статьи 51¹ Кодекса в редакции законопроекта следует приостановление деятельности авиационного предприятия по решению уполномоченного федерального органа исполнительной власти. Предложенный подход противоречит требованиям статьи 3.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях как в отношении случаев, в которых применяется данная мера, так и в отношении того, что данная мера должна назначаться судьей.

Пунктом 5 статьи 1 законопроекта предлагается дополнить статью 58 Кодекса положением, согласно которому при сложной метеорологической обстановке решение на посадку воздушного судна может быть принято только после выполнения указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения, при этом запрещается посадка воздушного судна на усмотрение командира воздушного судна. Однако такое дополнение образует внутреннее противоречие с иными положениями статьи 58 Кодекса о том, что командир воздушного судна имеет право принимать окончательное решение о 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.



По результатам проведения антикоррупционной экспертизы в законопроекте выявлены коррупциогенные факторы.

Так, пунктом 1 статьи 1 законопроекта предлагается ограничить ночные полеты в определенных направлениях. При этом в представленных материалах отсутствует обоснование указанного ограничения.

Ни законопроект, ни законодательство Российской Федерации не содержат определение понятия "ночной полет" либо указание на временной промежуток, когда полет будет являться "ночным".

Аналогичное замечание относится к пунктам 2 и 3 новой статьи 46¹ Кодекса ("резервируемые территории аэродрома"), к пункту 3 статьи 1 законопроекта ("осевая линия взлетно-посадочной полосы").

Согласно финансово-экономическому обоснованию к законопроекту его принятие может повлечь дополнительные расходы федерального бюджета, а также собственников аэродромов и аэропортов в связи с реализацией статей 46¹, 51¹ и статьи 47 Кодекса в редакции законопроекта в размере 1 - 5 миллиардов рублей на каждый аэропорт и аэродром, а общая величина расходов на указанные цели в течение 10 лет может составить 2 - 3 триллиона рублей.

Вместе с тем в представленных материалах отсутствует информация об источниках финансирования предлагаемых решений, а также не представлены экономические расчеты и обоснования указанных расходов.

Федеральным законом "О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов", а также проектом федерального закона "О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов" бюджетные ассигнования на указанные цели не предусмотрены.

При этом согласно статье 83 Бюджетного кодекса Российской Федерации в случае принятия закона либо другого нормативного правового акта, предусматривающего увеличение расходных обязательств по существующим видам расходных обязательств или введение новых видов расходных обязательств, которые до его принятия не исполнялись ни одним публично-правовым образованием, указанный нормативный правовой акт должен содержать нормы, определяющие источники и порядок исполнения новых видов расходных обязательств, в том числе в случае необходимости порядок передачи финансовых ресурсов на новые виды расходных обязательств в соответствующие бюджеты бюджетной системы Российской Федерации; выделение бюджетных ассигнований на принятие новых видов расходных обязательств или исполнение существующих видов расходных обязательств может осуществляться только с начала очередного финансового года при



условии включения соответствующих бюджетных ассигнований в закон (решение) о бюджете либо в текущем финансовом году после внесения соответствующих изменений в закон (решение) о бюджете при наличии соответствующих источников дополнительных поступлений в бюджет и (или) при сокращении бюджетных ассигнований по отдельным статьям расходов бюджета.

С учетом изложенного Правительство Российской Федерации представленный законопроект не поддерживает.

Заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации -
Руководитель Аппарата Правительства
Российской Федерации



В.Володин

