Дополненный проект ФЗ "Об аэродромах, аэропортах и аэропортовой деятельности"

Проект

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН  
ОБ АЭРОДРОМАХ, АЭРОПОРТАХ И  АЭРОПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ   
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**С учетом замечаний и дополнений департаментов Минтранса, Ространснадзора, Росавиации, профильных ФГУП и ФГУ, авиационной общественности.**

**Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона**

1. Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие из деятельности гражданской авиации на аэродромах, в аэропортах Российской Федерации, устанавливает порядок строительства, открытия, закрытия, регистрации аэродромов и аэропортов, порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг, а также устанавливает основы государственного регулирования деятельности гражданской авиации на аэродромах и в аэропортах.

2. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации на аэродромах и в аэропортах направлено на обеспечение интересов государства, физических и юридических лиц, безопасности полетов, авиационной и экологической безопасности.

3. Действие настоящего Федерального закона распространяется на все гражданские аэродромы и аэропорты Российской Федерации независимо от их форм собственности и на аэродромы совместного с гражданской авиацией базирования и использования.

**Статья 2. Правовое регулирование отношений связанных с осуществлением аэропортовой деятельности на аэродромах и в аэропортах Российской Федерации**

1. Законодательство об аэродромах и аэропортах основывается на Конституции Российской Федерации, общепризнанных принципах и нормах международного права, международных договорах Российской Федерации.

2. Деятельность гражданской авиации на аэродромах и в аэропортах регулируется Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 8 января 1998 г. N10-ФЗ "О государственном регулировании развития авиации", настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, федеральными авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

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

**Статья 3. Основные понятия и термины, используемые в настоящем Федеральном законе**

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

**авиатопливообеспечение воздушных перевозок** – совокупность организационных мероприятий и деятельности различных хозяйствующих субъектов, направленная на обеспечение эксплуатации и обслуживания воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями (прием, хранение, подготовка, заправка (выдача для заправки) воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями);

**авиационная безопасность** – состояние защищенности гражданской авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области гражданской авиации.

**авиационная деятельность на аэродромах и в аэропортах** – деятельность (организационная, производственная, научная и иная) физических и юридических лиц, направленная на поддержку и развитие авиации, создание и использование аэродромной сети и аэропортов и их объектов, удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках и других авиационных услугах;

**акватория гидроаэродрома** – водное пространство в установленных границах гидроаэродрома;

**аэродром –** определенный участок земной или водной поверхности, включая на нем объекты, в том числе и инженерные системы (инженерную инфраструктуру), а также оборудование, предназначенный полностью или частично для обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки по этой поверхности воздушных судов и других видов летательных аппаратов, а также их технического обслуживания, огражденный (обозначенный) в соответствии с нормами проектирования аэродромов (аэропортов).

К объектам на аэродроме, предусмотренном только на участке земной поверхности (без акватории), также относятся здания, строения, сооружения (включающие, в том числе летное поле, патрульные и технологические дороги, специальные площадки, находящиеся вне летного поля).

Аэродромы могут быть совместного базирования и использования, классифицированными и неклассифицированными, постоянного и временного пользования, и т.п. и использоваться в целях видов авиации или только в целях авиации общего назначения.

**Примечание:** по тексту настоящего федерального закона под понятием аэродром подразумевается, в том числе вертодром, гидроаэродром и аэродромы учебных заведений гражданской авиации;

аэродром временный - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету в установленном порядке;

**аэродромное обеспечение** – комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

**аэронавигационная информация** – официальные сведения, опубликованные в Сборниках аэронавигационной информации (AIP), касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, порядка маневрирования в районе аэродрома, воздушных трасс и их оборудования радио-, электротехническими средствами.

Порядок внесения изменений в Сборник аэронавигационной информации (AIP) определяет уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области гражданской авиации;

**аэропорт** –

комплекс объектов, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие объекты, совокупность объектов инфраструктуры, предназначенный для приема, технического обслуживания и отправки воздушных судов и других летательных аппаратов, обслуживания воздушных перевозок, пассажиров, обработки грузов, багажа, почты, функционирование которого обеспечивает одно или несколько юридических лиц (операторов) независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности и имеющие для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников;

Аэропорты могут быть классифицированными и неклассифицированными, использоваться в целях гражданской авиации и других видов авиации и соотноситься по уровням (местные, региональные и федеральные, международные).

**аэропорт местного значения** – аэропорт, предназначенный в основном для организации воздушного сообщения между поселениями, муниципальными районами и городскими округами и обеспечивающий выполнение воздушных перевозок на местных воздушных линиях.

Решение об отнесении аэропорта к уровню аэропорта местного значения принимается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации;

аэропорт регионального значения – аэропорт, предназначенный в основном для организации воздушного сообщения между субъектами Российской Федерации и не включенный в Перечень аэропортов федерального значения.

Решение об отнесении аэропорта к уровню регионального значения принимается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации;

**аэропорт федерального значения** – аэропорт, являющийся объектом системы национальной безопасности и национальной опорной аэропортовой сети и входящий в Перечень аэропортов федерального значения.

Перечень аэропортов федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации;

**Примечание:** аэродромы аэропортов федерального значения могут находиться только в государственной собственности.

**аэропортовая деятельность –** деятельность, осуществляемая операторами аэропорта по обеспечению взлета, посадки, руления, стоянки воздушных судов, их техническому обслуживанию и обеспечению горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, коммерческому обслуживанию пассажиров, багажа, почты и грузов на территориях аэропорта;

**аэропортовый сбор –** установленная в соответствии с законодательством Российской Федерации плата за услуги, оказанные в аэропорту (аэродроме) при приеме, обслуживании и вылете воздушного судна на гражданских аэродромах и аэропортах Российской Федерации в соответствии с требованиями и правилами, принятыми в гражданской авиации.

**базирование воздушного судна в аэропорту (на аэродроме)** – основное местонахождение воздушного судна в аэропорту (на аэродроме), из которого оно совершает первоначальные вылеты при выполнении рейсов и производстве полетов в соответствии с планом полетов и полетным заданием.

Правоотношения между собственником или владельцем воздушного судна и аэропортом (аэродромом) устанавливаются договором базирования воздушного судна.

**взлетно-посадочная полоса (ВПП)** – часть летной полосы, специально подготовленная и оборудованная для взлета и посадки воздушных судов.

ВПП может иметь искусственное покрытие (ИВПП) или грунтовое (ГВПП).

– основная часть летной полосы аэродрома, предназначенная для обеспечения разбега при взлете и пробега после посадки воздушного судна»

ВПП может быть с искусственным покрытием (ИВПП) или грунтовой (ГВПП);

**виды авиации  в Российской Федерации** – авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную;

**владельцы объектов инфраструктуры** – юридические лица или индивидуальные предприниматели, осуществляющие на законных основаниях эксплуатацию объектов инфраструктуры аэропорта от своего имени независимо от того, являются они собственниками данных объектов или используют их на ином законном основании;

**временные интервалы (слоты) аэропорта** - предоставляемые главным оператором аэропорта эксплуатантам - пользователям аэропорта временные интервалы прибытия и отправления по расписанию воздушных   судов, выделенные и закрепленные за этим авиаперевозчиком на конкретные период (дату) и время;

**гидроаэродром** – комплекс объектов и оборудования на водном участке (акватории) и береговой полосе, предназначенный для взлёта, посадки, стоянки и технического обслуживания гидросамолётов;

**гидротехнические сооружения гидроаэродрома** – инженерно-технические сооружения (берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы, а также подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ), расположенные на территории и (или) акватории гидроаэродрома, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности полетов, маневрирования и стоянки воздушных судов;

**главный оператор гражданского аэродрома, аэропорта (аэропортов)** – хозяйствующий субъект из числа операторов авиационной деятельности на аэродромах и в аэропортах, владеющий сертификатом аэропорта (держатель сертификата) и свидетельством о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации;

**инженерно-авиационное обеспечение -** комплекс мероприятий по своевременному и качественному техническому обслуживанию воздушных судов;

**инфраструктура гражданского аэродрома и аэропорта** – включает в себя объекты аэродромной инфраструктуры, объекты инфраструктуры аэровокзалов (терминалов), объекты коммунальной инфраструктуры, объекты централизованной инфраструктуры наземного обслуживания, другие объекты инфраструктуры (информационных технологий, авиационной безопасности (периметровые ограждения, патрульные дороги, системы), расположенные на территории гражданского аэродрома и аэропорта.

**Примечание**:

**объекты аэродромной инфраструктуры** – летное поле (ВПП, рулежные дорожки, перроны с МС воздушных судов, специальные площадки, в том числе с МС воздушных судов, системы и средства навигационного оборудования и обеспечения, системы управления движением воздушных судов, технологические дороги, системы и объекты авиационной безопасности и контроля, включая периметровое ограждение территории аэродрома, патрульную дорогу и оборудование;

**объекты инфраструктуры аэровокзалов (терминалов)** - аэровокзалы, отдельные пассажирские и грузовые терминалы, привокзальные площади, их охранные системы.;

**объекты коммунальной инфраструктуры** - подъездные пути и эстакады, линии связи, электросети, системы и устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, инженерные коммуникации, здания, строения и сооружения необходимые для осуществления деятельности;

**объекты централизованной инфраструктуры наземного обслуживания** - иные строения и сооружения, которые используются одним и более операторами авиационной деятельности на аэродромах и в аэропортах одновременно в процессе наземного обслуживания воздушных судови других летательных аппаратов, включая топливно-заправочные комплексы;

**контроль качества авиационных горюче-смазочных материалов** – контроль соответствия количественных и (или) качественных характеристик свойств авиационных горюче-смазочных материалов на этапах авиатопливообеспечения полетов воздушных судов, а также в случае авиационного инцидента, путем определения показателей качества продуктов проведением физико-химических анализов;

**контрольная точка аэродрома (КТА)** –условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома;

**летная полоса** – часть летного поля аэродрома, включающая взлетно-посадочную полосу и примыкающие к ней спланированные и в отдельных случаях уплотненные, а также укрепленные грунтовые участки, предназначенные для:

a) уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП;

б) обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки;

**летное поле** – часть аэродрома, как спланированное инженерное сооружение, на котором расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны, отдельные места стоянок для воздушных судов (на аэродромах совместного базирования и использования) и площадки специального назначения;

**международный аэропорт** –аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки **в порядке, определенном Правительством Российской Федерации** и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами и иные виды контроля;

**место стоянки воздушного судна (МС)** - часть перрона (выделенный участок на перроне) или площадки специального назначения аэродрома вне перрона, предназначенные для стоянки воздушного судна с целью его обслуживания, хранения.

МС имеют в соответствии с федеральными авиационными правилами маркировку и нумерацию;

**неавиационная деятельность на аэродромах и в аэропортах** – деятельность на территории гражданских аэродромов и в аэропортах по предоставлению на коммерческой основе сервисных услуг, не относящихся к авиационной деятельности, включая торговлю и общественное питание, услуги по парковке автомашин, почтово-банковским операциям и других услуг и иная любая осуществляемая в аэропортах деятельность, не относящаяся к авиационной деятельность;

**незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации** – противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности гражданской авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна, либо создавшие угрозу наступления таких последствий;

**обеспечение авиационной безопасности** – комплекс режимно-охранных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пассажиров, экипажей воздушных судов, персонала и других физических лиц, находящихся на территориях аэропорта (аэродрома) и их объектах, а также обеспечение безопасного функционирования всей деятельности гражданской авиации;

**обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов** – комплекс организационных и технологических мероприятий, предусмотренных федеральными авиационными правилами и позволяющих при воздушных перевозках осуществлять безопасную посадку (высадку) пассажиров, обработку, хранение багажа, почты и грузов, погрузку (разгрузку) багажа, почты и грузов на борт (с борта) воздушного судна;

**обработка грузов (почты)** – комплексный вид услуг и (или) работ по погрузке (выгрузке), перегрузке (перевалке) грузов (почты) и (или) багажа с одного вида транспорта (тип воздушного судна) на другой вид транспорта (тип воздушного судна) при перевозках в прямом и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, в том числе перемещение грузов (почты) в границах аэродрома или аэропорта и их технологическое накопление и сохранение, или по перегрузке грузов (почты) без их технологического накопления с одного вида транспорта (тип воздушного судна) на другой вид транспорта (тип воздушного судна);

**обслуживание** (управление) **воздушного движения** – комплекс мероприятий по полетно-информационному, консультативному диспетчерскому обслуживанию (управлению) воздушного движения, а также аварийному оповещению;

**операторы авиационной деятельности на аэродромах и в аэропортах** – хозяйствующие субъекты, в том числе субъекты естественной монополии, имеющие требуемые соответствующие сертификаты и лицензии, оказывающие услуги только в сфере авиационной деятельности в аэропортах, а также на территории аэродромов совместного базирования и использования, выделенных для обслуживания воздушных перевозок гражданской авиации.

**оператор аэропорта –** хозяйствующий субъект, осуществляющий авиационную деятельность в аэропорту на основании договора, заключенного с главным оператором аэропорта;

**перрон** - определенная в установленном порядке площадь аэродрома как часть его летного поля, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки, технического обслуживания.

**Примечание:** в случаях если перронов на аэродроме несколько, то они могут отличаться своим назначением и иметь каждый свое название, в том числе с учетом местоположения на территории аэродрома;

**подходы к гидроаэродрому** – внешние рейды и участки водных путей, расположенные в зоне с установленными границами, которая примыкает к акватории гидроаэродрома, в пределах которых суда (морские, речные) должны следовать с особой осторожностью или в установленном для таких участков порядке;

**поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение** - комплекс мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ по спасению пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, в том числе оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия;

**приаэродромная территория** – прилегающий к аэродрому участок земной или водной поверхности, в пределах которого (в целях обеспечения безопасности полетов и исключения вредного воздействия на здоровье людей и деятельность организаций) устанавливается зона с особыми условиями использования территории;

**причал гидроаэродрома** - гидротехническое сооружение, предназначенное для стоянки и технического обслуживания соответствующих воздушных судов, а также для обслуживания пассажиров, осуществления грузовых операций с почтой и грузами;

район аэродрома - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности;

**рулежная дорожка** **(РД)** - часть летного поля аэродрома, специально подготовленная для руления и буксировки воздушных судов.

**Примечание:**

1.РД могут быть магистральные, скоростные, соединительные, вспомогательные и т.д.

2. РД имеют, как правило, свою маркировку (дневную и ночную) под номерами, сторонами света или буквенную (латинскую или русскую) или номерную с буквами.

старший авиационный начальник - должностное лицо, наделенное правами и обязанностями, определенными воздушным законодательством Российской Федерации. Для аэродромов (аэроузлов, вертодромов и посадочных площадок гражданской авиации) старшим авиационным начальником является руководитель организации - главного оператора аэропорта (аэроузла, вертодрома и посадочной площадки гражданской авиации), а для аэродромов государственной и экспериментальной авиации, аэродромов совместного базирования старшим авиационным начальником аэродрома является должностное лицо, назначенное уполномоченным органом, в ведении которого находится такой аэродром;

**территория аэродрома** – огражденные (обозначенные) в соответствии с нормами проектирования участки земли (или акватория), как служебно-техническая территория с расположенными на нем объектами аэродромной инфраструктуры;

**территория аэропорта** – территории, включающие в совокупности территорию аэродрома и прилегающую к ней служебно-техническую территорию (участки земли или часть акватории), на которой располагаются объекты инфраструктуры аэровокзалов (терминалов), объекты коммунальной инфраструктуры, объекты централизованной инфраструктуры наземного обслуживания, другие объекты инфраструктуры (информационных технологий, авиационной безопасности (периметровые ограждения, патрульные дороги, системы), а также иные территории, на которых находятся объекты инфраструктуры, которыми под цели авиационной деятельности управляют операторы аэропорта;

**технологическое накопление грузов** - формирование партий грузов в ожидании подачи транспортных средств, осуществляемое при обработке грузов;

**экологическая безопасность -** состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий.

**Статья 4. Границы аэродрома (вертодрома, гидроаэродрома) и аэропорта**

1. Границами аэродрома (вертодрома,гидроаэродрома) (далее в одном понятии – аэродрома) и аэропорта являются границы его территории, используемые для целей функционирования аэровокзала и других сооружений, предназначенных для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, а в международных аэропортах, в том числе и для осуществления пограничного, таможенного и иных видов контроля..

2.  В международных аэропортах к границам аэропорта могут относиться и границы территорий с объектами отведенных в установленном порядке для осуществления пограничного, таможенного и иных видов контроля.

3. Границы аэродрома и аэропорта, устанавливаются, изменяются в соответствии с законодательством Российской Федерации и в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. Сведения о границах гражданского аэродрома, а также аэропорта содержатся и опубликовываются в установленном в гражданской авиации порядке.

**Статья 5. Классификация гражданских аэродромов**

1. Аэродромы гражданской авиации подразделяются  по длине и видам поверхности ВПП, по характеру использования, по назначению, по расположению и использованию, по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа, по допуску к эксплуатации по минимумам для посадки.

2. Аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д и Е.

Класс аэродрома и методика классификации определяется в соответствии с федеральными авиационными правилами.

3. Аэродромы, имеющие взлетно-посадочные полосы размером менее чем аэродромы класса «Е», относятся к неклассифицированным аэродромам.

**Статья 6. Классификация аэропортов**

1. По назначению аэропорты подразделяются на аэропорты местных воздушных линий, аэропорты регионального значения и аэропорты федерального значения и международные аэропорты.

2. В зависимости от интенсивности движения воздушных судов, объема воздушных перевозок аэропортыподразделяются в соответствии с федеральными авиационными правилами на пять классов: 1, 2, 3, 4 и 5.

Все аэропорты ниже 5-го класса относятся к неклассифицированным аэропортам.

3. Расположение, планировка и классификация аэропортов определяются законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами и нормами технологического проектирования.

4. Международным может быть любой аэропорт, определенный Правительством Российской Федерации для целей международных воздушных перевозок постоянного или временного характера и в котором осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, карантинные (при перевозке животных и растений) и аналогичные процедуры.

**Глава 2**.

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА АЭРОДРОМАХ И В АЭРОПОРТАХ**

**Статья 7. Основные направления государственного регулирования, надзора и контроля деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах**

1. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах), и в аэропортах осуществляется в целях обеспечения:

1) потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках;

2) охраны интересов государства;

3) безопасности полетов воздушных судов и других летательных аппаратов;

4) авиационной и экологической безопасности, в том числе предотвращения загрязнения окружающей среды, соблюдения требований к использованию и охране водных объектов;

5) комплексного развития в государственных интересах и в целях гражданской авиации аэродромной и аэропортовой сети;

6) эффективного использования объектов обеспечения полетов и аэродромной (аэропортовой) инфраструктуры гражданской авиации;

7) безопасной эксплуатации объектов обеспечения полетов на аэродромах (аэропортах) и аэродромной (аэропортовой) инфраструктуры гражданской авиации;

8) требуемого уровня соответствия авиационных услуг на аэродроме и в аэропорту;

9) равного доступа к услугам субъектов естественных монополий на гражданских аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах; аэродромах совместного базирования.

10) равных условий для осуществления авиационной деятельности на гражданских аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах; аэродромах совместного базирования.

11) требуемого уровня эксплуатационной готовности аэродромов и конкурентоспособности аэропортов.

12) организации в аэропорту конкурентных условий авиатопливообеспечения воздушных перевозок.

2. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах), и в аэропортах осуществляется посредством:

1) издания нормативных правовых актов и федеральных авиационных правил, направленныхна повышение эффективности и безопасности деятельности гражданской авиации на аэродромах  (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах;

2) осуществления государственного контроля и надзора деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах;

3) лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на гражданских аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах), и в аэропортах;

4) установления в области гражданской авиации ставокаэропортовых сборов, тарифов за наземное обслуживание в соответствии с перечнем услуг субъектов естественных монополий, определяемым Правительством Российской Федерации;

5) установления порядка сдачи в аренду имущества на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах, находящегося в государственной собственности;

6) открытия и закрытия гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортов для оказания услуг;

7) создания условий для равного доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах;

8) осуществления аэронавигационного, метеорологического  и другого обеспечения;

9) установления порядка сбора, накопления и анализа информации о деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах;

10) проведения государственной экспертизы проектной документации для строительства и реконструкции объектов инфраструктуры гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и в аэропортах;

11) организации мобилизационной подготовки, проведения мобилизации и осуществления мероприятий по гражданской обороне на гражданских аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах;

12) осуществления контроля и надзора за соблюдением международных договоров Российской Федерации, связанных с деятельностью гражданской авиации;

13) установления порядка обязательного страхования ответственности на гражданских аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах), и в аэропортах;

14) определения гражданской ответственности эксплуатантов коммерческой гражданской авиации перед пассажирами за необоснованные задержки вылетов рейсов; главных операторов аэродромов (аэропортов) перед эксплуатантами за необоснованные задержки вылетов рейсов; авиакомпаний перед главными операторами (операторами) аэродромов (аэропортов) за неоплату или не своевременную оплату оказанных услуг;

15) сертификации аэропортов;

16) управления федеральной собственностью;

17) финансирования аэропортов и объектов инфраструктуры аэропортов;

18) выполнения иных предусмотренных законодательством Российской Федерации функций.

3. Под государственным регулированием деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах), и в аэропортах понимается установление государством общих правил осуществления такой деятельности, а также ответственности за их соблюдение.

Государственное регулирование деятельности гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации, а также  в установленных им пределах его структурными подразделениями, территориальными органами, подведомственными государственными учреждениями.

Участниками системы управления государственным имуществом гражданского аэродрома (аэропорта) при наличии полномочий являются государственные федеральные унитарные предприятия, государственные федеральные казенные предприятия, государственные учреждения.

4. Государственный контроль (надзор) осуществляется за соблюдением воздушного законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества работ и услуг, а также за соблюдение сертификационных и других требований, а также соответствием действующей производственной структуры аэропорта, укомплектованности инженерно-техническим и другим авиационным персоналом и контролируемых характеристик сферам деятельности и объемам работ.

Государственный контроль (надзор) за деятельностью гражданской авиации на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах осуществляют соответствующий уполномоченный федеральный орган  исполнительной власти в области гражданской авиации.

5. Содержание, средства и методы государственного регулирования, надзора и контроля, порядок их осуществления, в том числе и при международных полетах определяются и устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6. Органы государственной власти, уполномоченные осуществлять государственное регулирование, надзор и контроль на гражданских аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах не вправе создавать препятствия для осуществления на их территориях не запрещенной законом деятельности или возлагать на лиц, осуществляющих такую деятельность, исполнение каких-либо обязанностей, не предусмотренных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

**Статья 8. Государственные реестры гражданских аэродромов и аэропортов**

1. Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации и Государственный реестр аэропортов Российской Федерации (далее - реестр) представляют собой федеральный информационный ресурс и содержат необходимые сведения о гражданских аэродромах и аэропортах независимо от их форм собственности, назначения и значения.

Гражданские временные аэродромы не подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Российской Федерации.

2. Формирование и ведение реестров осуществляется федеральным уполномоченным органом исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации, в том числе и по представлению своих региональных органов, а также уполномоченных подведомственных федеральных государственных учреждений и предприятий на основании официально оформленных данных учета гражданских аэродромов и аэропортов.

3. Ведение реестров осуществляется на бумажных и электронных носителях. При несоответствии между сведениями на бумажных носителях и электронных носителях приоритет имеют сведения на бумажных носителях.

4. К основным сведениям в реестрах о гражданских аэродромах и аэропортах относятся:

1) наименование гражданского аэродрома, аэропорта;

2) местоположения гражданского аэродрома, аэропорта, четырехбуквенный указатель местоположения (индекс);

3) сведения о собственнике, владельце аэродрома, аэропорта;

4) класс аэродрома, аэропорта;

5) назначение аэродрома (в целях коммерческой гражданской авиации и других видов авиации или в целях авиации общего назначения);

6) уровень и значение аэропорта (местных воздушных линий, регионального  или федерального значения);

7) технические характеристики аэродрома, аэропорта;

8) оборудование аэродрома посадочными и светотехническими системами;

9) типы воздушных судов и виды других летательных аппаратов, разрешенных к использованию на аэродроме, в аэропорту;

Другие сведения определяются формой и порядком ведения соответствующих реестров.

5. При вводе в эксплуатацию аэродрома, аэропорта или изменения сведений, указанных в части 4 настоящей статьи уполномоченный собственником аэродрома или главный оператор аэропорта, в десятидневный срок со дня ввода аэродрома, аэропорта в эксплуатацию или с момента изменения сведений обязаны предоставить соответствующую информацию в уполномоченный орган исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации (его региональные органы).

6. Сведения, содержащиеся в реестре, за исключением сведений, составляющих государственную тайну, могут предоставляться заинтересованным лицам на возмездной основе в виде выписок из реестра по форме, установленной уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации.

7. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти Российской Федерации в области гражданской авиации безвозмездно представляет сведения об аэродромах и аэропортах, содержащиеся в их реестрах:

1) иным государственным органам Российской Федерации;

2) органам государственной власти субъектов Российской Федерации;

Другим государственным организациям и учреждениям сведения об аэродромах и аэропортах, содержащиеся в их реестрах на безвозмездной основе предоставляются по решению уполномоченного федерального органа исполнительной власти Российской Федерации в области гражданской авиации.

**Статья 9. Особенности деятельности и взаимодействия на аэродромах совместного базирования и на аэродромах совместного использования.**

1. Перечень аэродромов совместного базирования определяется Правительством Российской Федерации.

2. Аэродромом совместного использования может быть, как правило, аэродром государственной авиации.

Решение о совместном использовании аэродрома государственной авиации в целях осуществления взлета, посадки, руления и стоянки (без права базирования) гражданских воздушных судов, выполняющих полеты принимает в установленном порядке уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, в ведении которого находится данный аэродром.

3. Эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется по договору заключенному в соответствии с типовым договором.

Типовой договор утверждается Правительством Российской Федерации.

Эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется, как правило, на основе договоров.

4. Иные условия совместной эксплуатации (базирования, использования) могут оговариваться решениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

5. На аэродромах совместного базирования и на аэродромах совместного использования в соответствии с положениями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации назначается старший авиационный начальник аэродрома.

6. На аэродромах совместного базирования:

1) Деятельность видов авиации (государственной и/или гражданской и/или экспериментальной), воздушные суда которых базируются на данном аэродроме, осуществляется с учетом интересов в соответствии требований нормативных правовых актов и ведомственных нормативных документов.

2) При необходимости деятельность видов авиации организуется по единому согласованному плану.

3) Полномочным представителем другого вида авиации в обязательном порядке согласовываются со старшим авиационным начальником аэродрома размещение, строительство и реконструкция зданий, сооружений и средств обеспечения полетов, установка нового оборудования для обеспечения полетов и обслуживания воздушных судов и воздушных перевозок.

4) Профилактические и регламентные работы, а также замена и капитальный (средний) ремонт зданий, сооружений и средств обеспечения полетов проводятся в установленном порядке и сроки по единым планам, согласованными с юридическими и физическими лицами, базирующимися на аэродроме;

5) Аэродромно-техническое обеспечение полетов осуществляется в порядке, предусмотренном договором по эксплуатации аэродрома, заключенным между заинтересованными сторонами.

6) В случаях принадлежности аэродрома к гражданской авиации, старшим авиационным начальником аэродрома в аэропортуявляется руководитель авиационной администрации главного оператора аэропорта.

7. На аэродромах совместного использования:

1) В целях осуществления взлета, посадки, руления и стоянки (без права базирования) гражданских воздушных судов, выполняющих полеты, а также обслуживания этих гражданских воздушных судов и воздушных перевозок на аэродроме выделяется территория для деятельности гражданской авиации.

Границы территории для деятельности гражданской авиации, условия её пользования включая  строительство, размещение и оборудование необходимых зданий, сооружений, других объектов и технических средств определяются и осуществляются в порядке, предусмотренном договором по эксплуатации аэродрома, заключенным между заинтересованными сторонами;

2) На территорию, выделенную для деятельности гражданской авиации и саму деятельность, распространяются все требования авиационной безопасности.

Охрана и ограждение такой территории организуется силами и средствами организаций гражданской авиации (операторов авиационной деятельности) по согласованию со старшим авиационным начальником аэродрома.

4) Порядок организации, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации на аэродромах совместного использования определяется специальным дополнением к Инструкции по производству полетов на данном аэродроме (Аэронавигационному паспорту аэродрома).

7. Аэродромы совместного базирования при участии в базировке гражданских воздушных судов и аэродромы совместного с гражданской авиацией использования должны отвечать требованиям, предъявляемым к гражданским аэродромам.

**Статья 10. Сертификация аэропортов, гражданских аэродромов.**

1. Сертификация аэропортов, гражданских аэродромов осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации.

2. Порядок обязательной сертификации и сертификационные требования к аэропортам и аэродромам как объектам, предназначенным для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и авиационных работ, а также к аэродромам авиации общего назначения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. К объектам и оборудованию аэропортов, подлежащим обязательной сертификации, относятся: аэродромы, система светосигнального оборудования аэродромов, светосигнальное оборудование аэродромов, радиотехническое оборудование, объекты радионавигации, объекты радиолокации, объекты авиационной электросвязи, поисковое и аварийно-спасательное оборудование, оборудование для обеспечения авиационной безопасности, технические средства, применяемые в технологиях авиатопливообеспечения, наземная авиационная техника, материалы для эксплуатационно-технического содержания и восстановления искусственных покрытий аэродрома, авиационные горюче-смазочные материалы и специальные жидкости.

Перечень объектов и оборудования аэропортов может в установленном порядке дополняться и уточняться уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации.

4. Оплата за работы по сертификации аэропортов, гражданских аэродромов не должна превышать 100 (ста) минимальных размеров оплаты труда в Российской Федерации.

Порядок оплаты и максимальный размер оплаты  в зависимости от класса аэропортов и гражданских аэродромов устанавливается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации.

**Статья 11. Особенности использования аэродромов и аэропортов в условиях чрезвычайного или военного положения**

1. При введении чрезвычайного или военного положения, в отношении   аэродромов и аэропортов независимо от их форм собственности, Правительством Российской Федерации   может устанавливаться особый режим работы в соответствии с целями государственных интересов и обороны.

2. При введении чрезвычайного или военного положения на определенных территориях, его действие распространяется на все гражданские аэродромы и аэропорты, расположенные в их пределах**.**

Регулирование деятельности указанных аэропортов и аэродромов в период действия чрезвычайного положения или военного осуществляется в соответствии с федеральным конституционным законом .

Указанные гражданские аэродромы и аэропорты решением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации могут передаваться в ведение соответствующих федеральных органов исполнительной власти или органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

3. Возмещение убытков, понесенных юридическими лицами в связи с предоставлением в целях обороны и безопасности Российской Федерации гражданских аэродромов и аэропортов, находящихся в их собственности, осуществляется в порядке, определяемом законодательством Российской Федерации.

**Статью 12 Государственные приоритеты**

При возникновении потребности в использовании аэропорта (аэродрома) одновременно двумя и более пользователями право на его использование  предоставляется  в соответствии с  приоритетами,  определенными  Федеральными  правилами  использования  воздушного  пространства Российской Федерации.

**Глава 3.**

**АЭРОПОРТОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

**Статья 13. Виды деятельности на аэродромах в целях гражданской авиации и в аэропортах.**

1. Аэропортовая деятельность на аэродромах в целях гражданской авиации и в аэропортах подразделяется на авиационную и неавиационную деятельности.

2. Перечень видов аэропортовой деятельности, содержание вида деятельности и требования к каждому из них определяются федеральными авиационными правилами.

3. В соответствии с требованиями безопасности полетов и авиационной безопасности отдельные виды аэропортовой деятельности не допускают конкуренции.

Перечень отдельных видов аэропортовой деятельности не допускающих конкуренции устанавливается федеральными авиационными правилами.

4. Специальные требования к видам авиационной деятельности, связанными с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности регламентируются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации и устанавливаются федеральными авиационными правилами.

**Статья 14. Особенности в осуществлении авиационной деятельности.**

1. В целях полного удовлетворения услугами авиационной деятельности  главный оператор обязан содействовать их обеспечению.

2. Порядок, особые условия и минимальный перечень услуг, предоставляемый эксплуатантам, пассажирам, грузоотправителям (грузополучателям) и другим пользователям, в зависимости от класса аэропорта и его назначения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. В целях обеспечения безопасности полетов, авиационной и экологической безопасности, а также эффективной координации, деятельность операторов, привлеченных в установленном порядке других юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляется на основе единой технологии.

Особенности деятельности операторов, других юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также соответствующие им права, обязанности и ответственность устанавливаются федеральными авиационными правилами.

4. Осуществление полетов исключительной важности при выполнении коммерческих воздушных перевозок гражданскими воздушными судами с аэродромов государственной и экспериментальной авиации не являющихся аэродромами совместного базирования и использования возможно только с разрешения федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации после согласовании их выполнения в установленном порядке с федеральным органом исполнительной власти государственной авиации (или экспериментальной), в ведении которого находится аэродром.

**Статья 15. Особенности неавиационной деятельности**

1. Размещение объектов инфраструктуры неавиационной деятельности (далее – сервиса) аэропорта осуществляется в соответствии с документацией по планировке территории (генеральный план развития аэропорта) и других, регламентированных в установленном порядке требований.

2. Минимально необходимые для обслуживания пользователей требования к обеспеченности аэропортов объектами сервиса, размещаемые в границах  аэропорта (с указанием количества и вида объектов аэропортовой инфраструктуры и (или) сервиса), а также перечень минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах аэропортов, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Обеспечение аэропортов объектами сервиса не должно ухудшать требуемые условия безопасности полетов, авиационной и экологической безопасности, а также негативно влиять на содержание аэропортов и расположенных на их территориях сооружений, иных объектов и их использование.

4. В случаях строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов сервиса аэропортов, размещаемых в границах аэропорта  федерального, регионального или местного значения, разрешение на строительство выдается в порядке, установленном Градостроительным кодексом Российской Федерации.

5. Объекты аэропортового сервиса – привокзальные площади в аэропортах должны быть оборудованы, в том числе местами остановки транспортных средств, а также подъездами, съездами и примыканиями в целях обеспечения доступа к ним с подъездных дорог к аэропорту.

Автомобильные подъезды и съезды должны быть оборудованы и обустроены с учетом требований обеспечения авиационной безопасности и безопасности дорожного движения.

6. Операторы, собственники и владельцы объектов аэропортовой инфраструктуры обязаны осуществлять их эксплуатацию в соответствии с требованиями, установленными в гражданской авиации, требованиями обеспечения промышленной, экологической и пожарной безопасности.

**Статья 16. Взаимодействие с государственными органами и организациями в аэропорту.**

Организации и государственные органы, обеспечивающие использование воздушного пространства, организацию воздушного движения, таможенный, пограничный, санитарный, карантинный и другие виды контроля, а также органы, обеспечивающие охрану общественного порядка и авиационную безопасность в аэропорту, обязаны осуществлять свою деятельность в соответствии с законодательными и подзаконными нормативными актами при соблюдении установленной главным оператором единой технологии работы в аэропорту.

Расходы, связанные с содержанием помещений (коммунальные, **арендные и иные платежи**.) предоставленных федеральным органам исполнительной власти, осуществляющим таможенный, пограничный, санитарный, карантинный и другие виды контроля, а также организациям, обеспечивающие охрану общественного порядка  и авиационную безопасность подлежат возмещению из средств федерального бюджета.

**Статья 17. Учетно-отчетное время в аэропортах.**

В целях обеспечения непрерывного управления перевозочным процессом в аэропортах, непосредственно участвующих в перевозках пассажиров, багажа и грузов, независимо от их местонахождения на территории Российской Федерации устанавливается единое учетно-отчетное  время - местное.

**Статья 18. Язык общения, используемый в аэропортах**

1. В аэропортах Российской Федерации применяется русский язык, как государственный язык Российской Федерации.

2. Информация в аэропортах и других местах обслуживания пассажиров,   грузоотправителей   и   грузополучателей наряду с государственным языком может предоставляться и на других языках народов России с учетом интересов местного населения.

3. При выполнении международных воздушных перевозок наряду с русским  языком   допускается сообщение информации на иностранных языках.

**Статья 19. О правилах оказания авиационных услуг на гражданском аэродроме и в аэропорту**

Правила и условия оказания авиационныхуслуг на гражданском аэродроме и в аэропорту представляют собой подготовленные уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации и изданные в установленном порядке нормативные правовые акты, которые регулируют условия оказания услуг и, при необходимости, сопровождающие их технологические процессы и являются обязательными для участников регулируемых данными правилами правоотношений.

**Статья 20. Сборы за аэронавигационное обслуживание  воздушных судов иностранных эксплуатантов и эксплуатантов Российской Федерации, осуществляемое организациями гражданской авиации в районе аэродрома**

1. Аэронавигационные сборы устанавливаются за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов при выполнении ими регулярных и нерегулярных полетов в воздушном пространстве районов аэродромов Российской Федерации, которое в установленном порядке определено для гражданских аэродромов и аэропортов.

2. Сбор устанавливается за аэронавигационное обслуживание воздушных судов при посадке на аэродром на этапах снижения для посадки, захода на посадку, посадки и руления до места стоянки и при вылете с аэродрома на этапах руления с места стоянки, взлета и набора высоты до выхода на воздушную трассу или маршрут спрямления воздушной трассы, включая выполнение следующих работ (услуг):

организацию воздушного движения;

планирование и координацию использования воздушного пространства;

предоставление средств навигации, радиотехнического обеспечения и связи, каналов связи;

аварийное оповещение и координацию полетов при проведении поиска и спасания;

передачу экипажам оперативной аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке;

предоставление экипажам метеорологической информации.

Указанный сбор может быть установлен единым для аэродромов одного аэроузла.

3. Взимание аэронавигационных и аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов производятся по ставкам, опубликованным в Сборнике аэронавигационной информации (AIP).

При обслуживании воздушных судов иностранных эксплуатантов в аэропортах, ставки сборов которых не опубликованы в Сборнике аэронавигационной информации (AIP), применяются соответствующие ставки сборов, установленные для обслуживания российских эксплуатантов воздушных судов.

Указанные аэронавигационные сборы не взимаются с иностранных эксплуатантов при выполнении ими полетов, связанных с поиском и спасанием людей и воздушных судов, терпящих бедствие, и из-за чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

4. Сборы за аэронавигационное обслуживание взимаются организациями, предоставляющими услуги по аэронавигационному обслуживанию полетов воздушных судов.

5. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в части установления порядка взимания аэронавигационных сборов за аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства Российской Федерации и установления ставок сборов определяется Правительством Российской Федерации.

**Статья 21. Ставки аэропортовых сборов, тарифы за наземное обслуживание**

1. Аэропортовые сборы и тарифы за наземное обслуживание устанавливаются за услуги, оказываемые при приеме, обслуживании и вылете воздушного судна на гражданских аэродромах и аэропортах Российской Федерации в соответствии с требованиями и правилами, принятыми в гражданской авиации.

Часть аэропортового сбора должна использоваться на подержание эксплуатационного состояния и ремонта имущественных объектов аэропортовой инфраструктуры.

Перечень аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Оказание главным оператором аэропорта (оператором) аэропортовых услуг и услуг наземного обслуживания воздушных судов эксплуатантов осуществляется на платной основе в соответствии со ставками аэропортовых сборов и тарифами, официально действующими на дату оказания услуги.

Главный оператор аэропорта вправе устанавливать концессионные сборы за право ведения неавиационной деятельности в аэропорту, а также инфраструктурные сборы за пользование централизованной инфраструктурой наземного обслуживания.

2. Стоимостная основа регулируемых государствомаэропортовых сборов, тарифов определяется на основе калькуляции экономически обоснованных затрат по соответствующему сбору, виду услуг, включая расходы на развитие и содержание объектов инфраструктуры, внедрение инновационных технологий, привлечение финансирования, арендную плату оператора (арендатора) за пользование объектами аэродромной инфраструктуры балансодержателю (арендодателю), а также нормативной прибыли, рассчитанной в установленном порядке.

Арендная плата за пользование имущественными объектами аэродромной инфраструктуры рассчитывается в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

Величина сбора (тарифа) должна обеспечивать покрытие расходов аэропорта на оказываемые услуги с учетом объема этих услуг.

            Срок принятия решения об установлении (изменении) тарифов (сборов) не должен превышать трех месяцев с момента получения регулирующим органом письменной заявки аэропорта (субъекта естественной монополии) по вопросу установления (изменения) тарифов на оказываемые услуги.

3. Перечень услуг субъектов естественных монополий, осуществляющих свою деятельность в сфере услуг аэропортов, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством, **устанавливается** Правительством Российской Федерации.

4. Перечень субъектов естественных монополий, осуществляющих свою деятельность в сфере услуг аэропортов, перечень подлежащих регулированию услуг субъектов естественных монополий; ставки сборов и тарифы на регулируемые услуги; правила применения сборов и тарифов, их регистрации определяют и регулируют уполномоченные федеральные органы исполнительной власти.

5. При наличии в аэропорту 2-х и более аэровокзалов (терминалов), объектов инфраструктуры, ставки сбора могут устанавливаться для каждого аэровокзала (терминала) отдельно.

6. Взимание аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов производится по ставкам, опубликованным в Сборнике аэронавигационной информации (AIP).

7. Ставки аэропортовых сборов и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов в аэропортах Российской Федерации являются предельными максимальными.

Субъекты естественных монополий, осуществляющие свою деятельность в сфере услуг аэропортов, вправе применять ставки аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание воздушных судов на уровне или ниже предельного максимального уровня.

8. Изменения в Сборник аэронавигационной информации (AIP) по размерам аэропортовых сборов вносятся только после их утверждения в установленном порядке.

9. Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации и обоснованию субъекта Российской Федерации, на территории которого находится аэропорт, главного оператора этого аэропорта могут устанавливаться целевые аэропортовые сборы для развития аэропорта.

10. В случае оказания аэропортовых услуг несколькими операторами аэропорта на едином товарном рынке в условиях конкуренции, аэропортовые тарифы и сборы, применяемые в данных аэропортах, не являются регулируемыми и устанавливаются субъектами, осуществляющими хозяйственную деятельность самостоятельно, но не могут быть выше предельно допустимых.

**Статья 22. Иные сборы в аэропорту**

1. Платежи за услуги аэропорта взимаются также в виде:

- концессионных сборов;

- инфраструктурных сборов;

- прочих платежей.

2. Концессионный сбор представляет собой платеж за право осуществления неавиационной деятельности в аэропорту.

Концессионные сборы подлежат уплате главному оператору аэропорта, операторами аэропорта и иными лицами, осуществляющими оказание услуг на гражданском аэродроме и в аэропорту.

3. Инфраструктурный сбор представляет собой платеж за право пользования централизованными объектами инфраструктуры наземного обеспечения аэропорта.

Инфраструктурные сборы подлежат уплате главному оператору аэропорта операторами аэропорта.

4. Эксплуатанты уплачивают инфраструктурные сборы в случае, когда они выступают в аэропорту в качестве операторов.

5. Главный оператор аэропорта, операторы аэропорта и иные лица, владеющие объектами инфраструктуры и/или оказывающие услуги в аэропорту, не указанные в частях 2 - 4 настоящей статьи взимают иные платежи за пользование указанными объектами инфраструктуры или оказываемые услуги в соответствии с гражданским законодательством.

**Статья 23. Условия воздушной перевозки**

Условия воздушной перевозки пассажиров, вещей пассажира, включая вещи, находящиеся при пассажире, и ручную кладь, перевозимых на борту воздушного судна на основании договора воздушной перевозки пассажира (далее - багаж), имущества, принятого к перевозке на основании грузовой накладной (далее - груз), права и обязанности перевозчика, других лиц, участвующих в организации и обеспечении воздушных перевозок, а также пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей определяются федеральными авиационными правилами "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей".

**Статья 24. Особенности функционирования операторов авиационной деятельности**

1. Функционирование операторов авиационной деятельности (далее – операторов) осуществляется в целях удовлетворения потребностей эксплуатантов и других заинтересованных в авиационной деятельности юридических лиц и граждан.

2. Все виды деятельности, осуществляемые операторами в аэропорту, производятся на основании договоров с главным оператором аэропорта и в соответствии с требованиями федеральных законов, настоящего Федерального закона, других нормативных правовых актов и федеральных авиационных правил.

3. Операторы с целью удовлетворения потребностей авиационного рынка:

1) Соблюдают гарантии равных возможностей в предоставлении услуг настоящим и потенциальным будущим пользователям аэропорта (эксплуатантам, другим заинтересованным юридическим лицам и гражданам).

2) Гарантированно обеспечивают требуемый в установленном порядке минимум в предоставлении услуг.

3) Обеспечивают эффективную эксплуатацию и расширение при необходимости производственных мощностей с применением новейших технологий и оборудования и международного опыта, исходя из обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, защиты имущественных интересов пользователей, соблюдения действующих в Российской Федерации норм и правил в аэропортовой деятельности.

4. Операторы, для обеспечения своих установленных функций в аэропортовой деятельности:

- используют принадлежащ**ие им** на праве собственности либо полученные в пользование, владение или в управление по договорам аренды, концессии, лизинга и другим, предусмотренным законодательством Российской Федерации, земельные участки с находящимися на них объектами недвижимости;

- поддерживают в эксплуатационном состоянии имущественные объекты.

Допускается в установленном порядке с учетом  целей и перспектив развития аэропорта, использовать под функции конкретного оператора резервируемые  земли приаэродромной (приаэропортовой) территории.

5.  Операторы имеют право вводить экономически, технологически, или иным образом обусловленныемеры дискриминационного экономического воздействия и ограничения на осуществление прав пользователей услуг аэропортовой деятельности, когда такие ограничения касаются защиты прав и законных интересов других лиц в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности

6. Операторы не вправе заниматься неавиационной деятельностью.

**Статья 25. Главный оператор гражданского аэродрома и аэропорта**

1. Административно-властные и иные полномочия на территории гражданской авиации на аэродромах совместного базирования и использования в пределах имеющихся полномочий и в аэропортах, установленные настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и нормативно-правовыми актами Правительства Российской Федерации, осуществляются главными операторами аэропортов (далее – главный оператор).

2. Руководитель администрации главного оператора является должностным лицом, осуществляющим установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, включая федеральные авиационные правила, административно-властные и иные полномочия.

3. Обязательными требованиями к руководителю администрации главного оператора, являются наличие высшего профессионального образования и стаж работы не менее пяти лет на руководящих должностях эксплуатанта коммерческой авиации и/или оператора авиационной деятельности на аэродромах и в аэропортах.

4. Главным оператором на территории гражданской авиации на аэродромах совместного базирования и использования, не принадлежащих гражданской авиации, может являться хозяйствующий субъект естественной монополии из числа операторов авиационной деятельности, который имеет практические возможности как минимум обеспечения обслуживания пассажиров, багажа и грузов при внутренних и международных воздушных перевозках.

5.Главный оператор не вправе заниматься неавиационной деятельностью.

**Статья 26. Основные функции главного оператора аэропорта**

К основным функциям главного оператора аэропорта относятся:

1) Обеспечение требований безопасности полетов, авиационной безопасности и экологической безопасности в авиационной деятельности на территории гражданской авиации на аэродромах совместного базирования и использования и в аэропортах, а также требуемого уровня обеспечения воздушных перевозок и предоставляемых при выполнении полетов и обслуживании воздушных судов услуг.

2)  Осуществление установленных процедур согласования при осуществлении градостроительной и хозяйственной деятельности, в том числе на приаэродромной территории

3) Обеспечение установленных правил, условий и сроков эксплуатации аэродрома и аэропорта в целом, а также его сооружений, коммуникаций, сетей, систем и др. объектов в пределах своей компетенции.

4) Поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение в аэропорту и в пределах своей компетенции на территории гражданской авиации на аэродромах совместного базирования и использования.

5) Взаимодействие с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти и их региональными, структурными подразделениями по вопросам осуществления государственного аэропортового, таможенного, пограничного, иммиграционного, санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного, экологического и иных предусмотренных законодательством Российской Федерации видов государственного контроля и надзора, а также безопасного функционирования аэропортовой деятельности на аэродромах и в аэропортах.

6)  Осуществление контрольных мероприятий по предотвращению загрязнения на вверенных территориях аэродрома и в аэропортах отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами и ликвидации последствий такого загрязнения. Издание распорядительных актов, обязательных для исполнения всеми лицами, осуществляющими деятельность на территории аэропорта (аэродрома), о предотвращении или ликвидации указанных загрязнений.

7) Обеспечение выполнения требуемых мер по защите от актов незаконного вмешательства на территории гражданских аэродромов и в аэропортах, а также объектов их инфраструктуры.

8) Обеспечение выполнения своевременных мер по предупреждению чрезвычайных ситуаций на аэродромах (вертодромах, гидроаэродромах) и в аэропортах, с непосредственным участием в организации работ по ликвидации таких ситуаций.

9) Организация при чрезвычайных ситуациях спасания (эвакуации) людей, членов экипажей воздушных судов, багажа, грузов, почты.

10) Поддержание в эксплуатационном состоянии имущественных объекты, участвующие в целях аэропортовой инфраструктуры.

11) Проведение требуемых мобилизационных мероприятий.

12) Выполнение иных функций в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативными актами уполномоченного федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации.

**Статья 27. Акты главного оператора**

1. В целях осуществления функций, установленных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, главный оператор может издавать акты, содержащие правила поведения и осуществления деятельности и подлежащие исполнению всеми лицами, которые находятся и (или) осуществляют деятельность на территории гражданской авиации на аэродромах совместного базирования и использования и в аэропорту и которым указанные акты адресованы.

2. Акты главного оператора не должны противоречить Конституции Российской Федерации, международным договорам Российской Федерации, воздушному законодательству Российской Федерации, настоящему Федеральному закону, другим федеральным законам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

3. В целях осуществления функций, установленных настоящим Федеральным законом, главный оператор устанавливает порядок приостановления (прекращения) оказания услуг эксплуатантам в случае систематической ненадлежащей оплаты последними оказанных им услуг, а также в случае грубого **нарушения потребителями** услуг аэропорта (аэродрома) требований законодательства Российской Федерации и отраслевых нормативных актов.

**Статья 28. Фирменное наименование главного оператора**

1. Главный оператор должен иметь полное фирменное наименование и вправе иметь сокращенное фирменное наименование на русском языке.

Главный оператор аэропорта (аэродрома) вправе иметь также полное фирменное наименование и (или) сокращенное фирменное наименование на языках народов Российской Федерации и (или) иностранных языках.

2. Фирменное наименование главного оператора должно содержать указание на характер его деятельности путем использования слова "аэропорт".

Фирменное наименование главного оператора на русском языке и языках народов Российской Федерации может содержать иноязычные заимствования в русской транскрипции или в транскрипциях языков народов Российской Федерации, за исключением терминов и аббревиатур, отражающих организационно-правовую форму главного оператора.

3. Использование в фирменном наименовании главного оператора слов “Россия“, "Российская Федерация", "государственный", "федеральный", «региональный», «узловой», а также образованных на их основе слов и словосочетаний допускается в порядке, установленном федеральными законами.

4. Иные требования к фирменному наименованию главного оператора аэропорта (аэродрома) устанавливаются Гражданским кодексом Российской Федерации».

**Статья 29. Права главного оператора**

1. Главный оператор самостоятельно либо с привлечением иного оператора(ов) и владельцев объектов инфраструктуры аэропорта:

1) Осуществляет на законных основаниях права владения и использования аэропорта в совокупности его объектов и обеспечивает готовность аэропорта к приему и выпуску воздушных судов, обслуживанию воздушных перевозок и к требуемой (оговоренной) аэропортовой деятельности.

2) Разрабатывает суточный план по приемке и отправке воздушных судов, обеспечивает его выполнение, ведет учет и анализ регулярности воздушных перевозок, предоставляет слоты в соответствии с федеральными авиационными правилами.

3) Имеет исключительное право закрытия аэродрома в аэропорту для приема и отправки воздушных судов в связи с техническими и (или)  метеорологическими условиями, угрожающими безопасности полетов воздушных судов.

4) Осуществляет организацию,  управление  и контроль всеми видами авиационной деятельности, которые осуществляет самостоятельно, либо путем их передачи на договорных условиях в ведение других юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, имеющих требуемые сертификаты и лицензии.

5) В пределах полномочий контролирует неавиационную деятельность.

6) Имеет право передачи без конкурса, по согласованию с арендодателем в аренду (субаренду),  концессию, доверительное управление или на иных договорных условиях имущество, находящееся в его собственности или во владении в соответствии с законодательством Российской Федерации.

7) Имеет право направлять часть средств, получаемых от сдачи имущества аэропорта в аренду (субаренду), концессию, доверительное управление, в том числе на повышение качества авиационных услуг, развитие действующих и строительство новых аэропортовых комплексов.

8) Обеспечивает в пределах полномочий разработку генерального плана развития аэропорта.

9) осуществляет и контролирует установленную процедуру согласования застройки на территории аэропорта, приаэродромной территории, а также на иных территориях в соответствии с требованиями законодательства.

10) Предоставляет в целом по аэропортовой деятельности и деятельности аэропортового комплекса годовые и иные отчеты, а также др. информацию в порядке, предусмотренном действующим законодательством.

11) Разрабатывает и утверждает единую технологию работы аэропорта.

12) Приостанавливает обслуживание воздушных судов эксплуатантов, в случае систематической ненадлежащей оплаты последними оказанных им услуг, а также в случае грубого нарушения потребителями услуг требований законодательства Российской Федерации и отраслевых нормативных актов.

2. Иные права, обязанности, а также ответственность главного оператора устанавливаются федеральными авиационными правилами.

**Статья 30. Единая технология работы в аэропорту**

1. В целях обеспечения безопасности полетов, авиационной, экологической безопасности, координации деятельности в аэропортах деятельность операторов, владельцев инфраструктуры и потребителей услуг осуществляется на основе единой технологии, утверждаемой Главным оператором аэропорта и обязательной к применению всеми хозяйствующими субъектами и другими лицами, осуществляющими свою деятельность в аэропорту

2. Единая технология работы аэропорта представляется как совокупность  форм  и  методов  осуществления авиационной деятельности в аэропорту,  включающая технологические графики обслуживания воздушных судов, порядок взаимодействия и разграничение ответственности, табель аэропортовой информации, обеспечивающие системы управления и связи, обязательные к исполнению организационно-технологические документы.

Единая технология работы аэропорта разрабатывается, утверждается и внедряется главным оператором по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации.

**Статья 31. Выделение временных интервалов авиаперевозчикам в аэропортах**

1. Временные интервалы прибытия и отправления по расписанию воздушных   судов (далее - слоты), выделенные аэропортом предоставляются эксплуатантам для планирования и выполнения полетов в определенный период (дни и часы).

2. Слоты определяются главным оператором  по согласованию с органами управления воздушным движением и с учетом пропускной способности объектов аэропорта и их фактической загрузки.

3. В случае отсутствия возможности предоставить авиаперевозчику затребованный им слот, главный оператор аэропорта обязан предложить ближайший **свободный** временной интервал (слот).

 4. Переуступка подтвержденных слотов между авиаперевозчиками не допускается.

5. Пользователи аэропорта (осуществляющие воздушные перевозки) могут обмениваться любым количеством подтвержденных слотов с соблюдением условий  -  один на один с согласия главного оператора аэропорта.

6. При отказе эсплуатанта позднее 28 февраля на летний сезон и позднее 30 сентября на зимний сезон от ранее согласованных слотов и/или использовании менее 80% предоставленных аэропортом временных интервалов в сезоне, главный оператор вправе потребовать от эксплуатанта возмещения ущерба, включая упущенную выгоду, по действующим ставкам и тарифам на дату, когда такие услуги должны были быть оказаны, исходя из полной загрузки запланированного типа воздушного судна на маршруте.

**Статья 32. Страхование ответственности оператора, главного оператора**

1. Оператор, главный оператор обязаны страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им, установленной авиационной деятельности.

2. Объектом страхования являются имущественные интересы оператора, главного оператора, связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный им личности или имуществу физического или юридического лица вследствие осуществления своей деятельности в аэропорту.

3. Страхованию подлежит риск ответственности по обязательствам, возникающим у оператора, главного оператора, обеспечивающих обслуживание воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов, почты на аэродромах и в аэропортах перед соответствующими пользователями аэропорта и третьими лицами в результате:

- причинение вреда жизни и здоровью (включая смерть) физических лиц;

- утраты (гибели), недостачи или повреждения (порчи) имущества (включая животных) физических и юридических лиц,

при условии, что указанный вред причинен в связи с производственной деятельностью главного оператора и/или операторов, за исключением случаев причинения вреда в результате воздействия шума, ударной волны и загрязнения окружающей среды.

4. Минимальный размер страховой суммы, определяемый в установленном порядке, на момент заключения договора страхования при страховании ответственности оператора, главного оператора, обеспечивающих обслуживание воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов, почты в аэропортах и на аэродромах, устанавливается на дату заключения этого договора страхования.

5. Контроль за исполнением оператором, главным оператором установленной настоящей статьей обязанности по страхованию указанной ответственности, осуществляется федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области гражданской авиации.

6. Страхование ответственности авиационных предприятий и других эксплуатантов за вред, который может быть причинен главному оператору аэропорта и/или операторам аэропорта, является обязательным.

Объектом страхования являются имущественные интересы авиационного предприятия или другого эксплуатанта, связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный им главному оператору аэропорта и/или операторам аэропорта, вследствие осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и/или выполнения авиационных работ.

Страхование производится в пользу главного оператора аэропорта и/или операторов аэропорта, которым может быть причинен вред авиационными предприятиями и другими эксплуатантами вследствие осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и/или выполнения авиационных работ.

При страховании ответственности авиационных предприятий и других эксплуатантов минимальный размер страховой суммы на момент заключения договора страхования не может быть менее среднегодового размера выплат, осуществленных авиационным предприятием и другим эксплуатантом за вред, причиненный главному оператору аэропорта и/или операторам аэропорта, в течение трех календарных лет, предшествующих дате заключения договора страхования.

**Статья 33. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации об аэропортах и аэропортовой деятельности**

1. В случаях и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, лица, нарушившие законодательство Российской Федерации об аэропортах и аэропортовой деятельности, несут гражданско-правовую, административную, уголовную и иную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Действия (бездействия) органов государственной власти или органов местного самоуправления в области использования аэродромов и (или) аэропортов и осуществления аэропортовой деятельности, либо должностных лиц этих органов могут быть обжалованы гражданами и юридическими лицами в судебном порядке и, в предусмотренных федеральными законом случаях, в административном порядке.

3. Контроль за исполнением настоящего Федерального закона осуществляется соответствующими должностными лицами федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

**Глава 4**

**ОСОБЕННОСТИ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ, ОБРАБОТКЕ ГРУЗОВ, БАГАЖА, ПОЧТЫ НА ТЕРРИТОРИЯХ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОДРОМОВ И В АЭРОПОРТАХ**

**Статья 34. Особенности обеспечения обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов на гражданских аэродромах и в аэропортах**

1. Аэровокзалы должны быть оборудованы визуальной **и/или** акустической информацией, в том числе:

о времени отправления и прибытия воздушных судов;

о месте, времени начала и окончания регистрации на рейс, указанный в билете;

о месте, времени начала и окончания посадки пассажиров в воздушное судно;

о задержке или отмене рейса и о причинах задержки или отмены рейса;

о способе проезда до ближайшего населенного пункта и ближайшего аэропорта;

о правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа;

об общих правилах выполнения пассажирами требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации;

о месте нахождения комнат матери и ребенка;

о месте нахождения служебных помещений ответственных должностных лиц аэропорта, ведомств и представительств авиакомпаний, осуществляющих из/в аэропорт воздушные перевозки.

2. Расписание движения воздушных судов должно отражать следующую информацию по каждому регулярному рейсу:

аэропорт отправления;

аэропорт назначения;

аэропорт(ы), расположенный по маршруту перевозки, в котором по расписанию движения воздушных судов предусмотрена посадка воздушного судна;

код перевозчика;

номер рейса;

дни недели выполнения рейса;

время отправления (местное);

время прибытия (местное);

период выполнения рейса;

тип(ы) воздушного судна.

Расписание движения воздушных судов может содержать другую информацию.

3. В целях совершенствования обеспечения обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов на гражданских аэродромах и в аэропортах должны предусматриваться планы их развития и формирования систем комплексного обслуживания, включающие в том числе:

создание единых информационных систем обслуживания на основе IT-технологий и внедрение единых стандартов мирового уровня;

совершенствование транспортного сообщения  с близлежащими населенными пунктами, их железнодорожными-авто-речными вокзалами и морскими портами;

формирование конкурентных условий по наземному обслуживанию воздушных перевозок и воздушных судов;

повышение транспортной доступности аэропортов (аэродромов) для пассажиров с ограниченными возможностями с учетом принятых международных стандартов.

4. Пассажир, грузоотправитель, грузополучатель обязаны соблюдать законодательство Российской Федерации, международные договоры Российской Федерации и законодательство страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка пассажиров, багажа и грузов, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и грузов, выполнения требований по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, а также требования, связанные с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5. Пассажир должен заблаговременно, не позднее установленного перевозчиком времени прибыть к месту регистрации пассажиров и оформления багажа для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и (или) другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра и т.п. и выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также к месту посадки на борт воздушного судна.

Регистрация пассажиров и оформление багажа на рейсы в аэропорту заканчиваются не ранее чем за 40 минут до времени отправления воздушного судна по расписанию или по плану (графику) чартерных перевозок.

Время окончания регистрации в пунктах регистрации, расположенных за пределами аэропорта, устанавливается с учетом времени, необходимого для доставки (прибытия) пассажиров и багажа в аэропорт отправления для посадки (погрузки) в воздушное судно и прохождения предполетных формальностей и требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Регистрация пассажиров и оформление багажа производятся на основании билета и документа, удостоверяющего личность пассажира, а также при необходимости иных документов, предусмотренных законодательством Российской Федерации,

Посадка пассажира на борт воздушного судна производится при предъявлении пассажиром посадочного талона на соответствующий рейс. На каждого пассажира оформляется отдельный билет. Билет может быть оформлен в электронной форме или на бумажном носителе.

Пассажир может получить оформленный билет или маршрут/квитанцию электронного билета непосредственно в пункте продажи перевозок перевозчиком или уполномоченным агентом либо выбрать способ доставки, согласованный с перевозчиком, или уполномоченным агентом, либо получить маршрут/квитанцию электронного билета самостоятельно в порядке, установленном перевозчиком или уполномоченным агентом.

Пассажир должен прибыть к выходу на посадку на борт воздушного судна не позднее времени окончания посадки на рейс, указанного в посадочном талоне.

Пассажиру, опоздавшему ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа или посадки в воздушное судно может быть отказано в перевозке данным рейсом. Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру.

При наличии возможности посадки на рейс опоздавшего пассажира оператор вправе предоставить эту услугу за плату (вознаграждение).

При международных перевозках пассажир должен иметь оформленные в установленном порядке выездные, въездные и другие документы, требуемые в соответствии с законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой будет осуществляться перевозка.

6. В аэропорту авиаперевозчик или обслуживающая организация (оператор) обеспечивает:

регистрацию пассажиров и оформление багажа к перевозке;

доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию их посадки в воздушное судно;

доставку багажа к месту стоянки воздушного судна, погрузку, размещение и крепление багажа на борту воздушного судна;

обеспечение выхода пассажиров из воздушного судна, доставку пассажиров в здание аэровокзала;

7. Прием груза к перевозке осуществляется авиаперевозчиком, оператором или уполномоченным агентом и включает в себя следующие виды работ:

взвешивание и обмер груза;

проверка соответствия фактического состояния груза сведениям, указанным в заявке грузоотправителя, а в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, также в документах на опасные грузы;

оформление документации по приему-передаче груза и обеспечение финансовых расчетов с грузоотправителем за выполнение перевозки груза;

оформление грузовой накладной.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации

8. Грузы, требующие особых условий перевозки, принимаются к перевозке, если они допущены к перевозке международными договорами Российской Федерации, нормативными правовыми актами Российской Федерации, законодательством страны, на территории, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка таких грузов.

9. Случаи и особенности правил перевозок отдельных категорий пассажиров предусматриваются в федеральных авиационных правилах.

**Статья 35. Договор обработки груза, багажа, почты**

1. Услуги по обработке грузов, багажа, почты оказываются операторами грузовых терминалов (включая складов) на основании договора обработки груза.

2. По договору обработки груза, в том числе опасного груза, одна сторона (оператор грузового терминала) обязуется осуществить за вознаграждение перевалку груза и выполнить другие определенные договором обработки груза услуги и работы, а другая сторона (заказчик) обязуется обеспечить своевременное предъявление груза для его обработки в соответствующем объеме и (или) своевременное получение груза и его вывоз.

По договору обработки груза заказчиком может выступать грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, экспедитор либо иное физическое или юридическое лицо.

3. В договоре обработки груза определяются объем, сроки обработки груза и другие условия оказания услуг и выполнения работ оператором грузового терминала, условия предъявления заказчиком груза для обработки, а также иные условия, признаваемые сторонами существенными условиями для организации и осуществления процесса обработки груза.

4. По договору обработки груза оператором грузового терминала могут осуществляться погрузка, выгрузка, перемещение в границах гражданского аэродрома и в аэропорту, технологическое накопление груза.

Договором обработки груза может быть предусмотрено оформление документов на грузы, подлежащие обработке, а также осуществление иных дополнительных услуг и работ.

**Статья 36. Особенности приема и сдачи грузов при смешанных видах перевозок**

1. Прием и сдача грузов операторами грузовых терминалов и перевозчиками осуществляются в расположенных на территории гражданского аэродрома и в аэропорту местах погрузки, выгрузки грузов для соответствующих транспортных средств.

2. Местами погрузки грузов в вагоны, выгрузки грузов из вагонов являются части (ветки) железнодорожных путей не общего пользования, предназначенные для таких погрузки, выгрузки грузов и расположенные на складах и (или) примыкающие к ним, и (или) часть железнодорожных путей общего пользования.

3. Прием грузов для перевозки морским (речным) перевозчиком от грузоотправителя (отправителя) и сдача грузов морским (речным) перевозчиком грузополучателю (получателю) на гидроаэродроме осуществляются в трюме или у борта судна либо на палубе судна.

4. В случае, если договором обработки груза на оператора грузового терминала возложена обязанность принять груз от перевозчика и (или) сдать груз перевозчику для продолжения перевозки груза, перевозчик при наличии договора перевозки груза обеспечивает сдачу груза оператору грузового терминала и (или) прием груза от оператора грузового терминала с проверкой его состояния посредством внешнего осмотра, а также с проверкой массы груза и количества его мест.

**Статья 37. Обеспечение вывоза грузов с территории гражданского аэродрома и аэропорта**

1. Своевременный вывоз грузов с территории гражданского аэродрома и аэропорта обеспечивается заказчиком или управомоченным заказчиком на получение грузов от оператора грузового терминала лицом.

2. Срок, в течение которого грузы должны быть вывезены с территории гражданского аэродрома и аэропорта, определяется договором обработки груза в соответствии с установленными правилами оказания услуг по обработке грузов на гражданском аэродроме и в аэропорту.

3. Действия оператора грузового терминала в случае, если грузы не вывезены с территории гражданского аэродром и аэропорта в установленный срок, определяются настоящей статьей и правилами оказания услуг по обработке грузов на гражданском аэродроме и в аэропорту.

4. Оператор грузового терминала должен принять меры, доступные в сложившихся обстоятельствах и направленные на обеспечение сохранности грузов, не вывезенных с территории гражданского аэродрома и аэропорта в установленный срок.

5. Оператор грузового терминала должен уведомить в письменной форме заказчика об истечении срока, установленного договором обработки груза для вывоза грузов из морского порта, если иной порядок уведомления не предусмотрен таким договором.

6. Если иное не предусмотрено договором обработки груза, в отношении грузов, не вывезенных с территории гражданского аэродром и аэропорта в установленный срок, оператором грузового терминала может быть использовано право удержания грузов в соответствии со статьей 49 настоящего Федерального закона.

7. Оператор грузового терминала на основании соответствующего договора передает таможенному органу или уполномоченному им лицу грузы, находящиеся под таможенным контролем и не вывезенные с территории гражданского аэродрома и аэропорта в установленный срок, для вывоза на склад временного хранения.

**Статья 38. Право удержания грузов**

1. Если иное не предусмотрено договором обработки груза, оператор грузового терминала имеет право удерживать грузы (за исключением грузов, изъятых из оборота или ограниченных в обороте в соответствии с федеральными законами, а также грузов, предназначенных для нужд обороны страны, безопасности государства и обеспечения правопорядка) в случае неуплаты ему предусмотренных договором обработки груза и (или) настоящим Федеральным законом платежей.

В этом случае требования оператора грузового терминала, осуществляющего удержание грузов, удовлетворяются за счет стоимости грузов, реализуемых в порядке, установленном настоящей статьей.

Оператор грузового терминала вправе удерживать грузы до погашения в полном объеме заказчиком задолженности по платежам, предусмотренным договором обработки груза и (или) настоящим Федеральным законом, с учетом расходов оператора грузового терминала, связанных с удержанием грузов.

2. В случае если в течение срока, предусмотренного договором обработки груза, сданные оператору грузового терминала грузы не востребованы и (или) не вывезены с территории гражданского аэродрома и аэропорта, либо заказчиком не погашена задолженность перед оператором грузового терминала по платежам, предусмотренным договором обработки груза и (или) настоящим Федеральным законом, грузы могут быть полностью или частично реализованы оператором грузового терминала на основании судебного решения.

Судебный порядок реализации грузов не распространяется на случаи, установленные частью 5 настоящей статьи.

3. Контейнеры, поддоны или подобные приспособления для транспортировки или упаковки грузов, если такие приспособления принадлежат на праве собственности заказчику, могут быть полностью или частично реализованы оператором грузового терминала на основании судебного решения.

Судебный порядок реализации таких приспособлений не распространяется на случаи, установленные частью 5 настоящей статьи.

4. О предстоящей самостоятельной реализации продовольственных и (или) скоропортящихся грузов, а также приспособлений для их транспортировки или упаковки, принадлежащих на праве собственности заказчику, оператор грузового терминала должен уведомить в письменной форме заказчика, если иной порядок уведомления не предусмотрен договором обработки груза.

5. В случае непринятия в течение четырех суток после уведомления заказчиком решения о судьбе продовольственных и (или) скоропортящихся грузов, оператор грузового терминала имеет право самостоятельно реализовать такие грузы, а также приспособления для их транспортировки или упаковки, принадлежащие на праве собственности заказчику (за исключением грузов, изъятых из оборота или ограниченных в обороте в соответствии с федеральными законами, и грузов, предназначенных для нужд обороны страны, безопасности государства и обеспечения правопорядка), в соответствии с договором купли-продажи, исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате их стоимости или при отсутствии таких документов соответствующим договором, либо исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки.

Экспертная оценка стоимости грузов осуществляется субъектами оценочной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации об оценочной деятельности или посредством проведения экспертизы в соответствии с законодательством Российской Федерации о гражданском судопроизводстве или законодательством Российской Федерации о судопроизводстве в арбитражных судах либо законодательством Российской Федерации о третейских судах.

6. Порядок учета реализуемых оператором грузового терминала грузов и расчетов за них определяется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации.

7. Средства, полученные от реализации грузов, за вычетом причитающихся оператору грузового терминала платежей и связанных с удержанием и реализацией грузов расходов подлежат перечислению заказчику.

В случае если средств, полученных от реализации грузов, недостаточно для покрытия причитающихся оператору грузового терминала платежей и связанных с удержанием и реализацией грузов расходов, оператор грузового терминала вправе требовать в судебном порядке полного возмещения причиненных ему убытков.

8. В случае реализации грузов, изъятых уполномоченными на то государственными органами, а также грузов, от которых лицо, управомоченное распоряжаться   грузами, отказалось в пользу государства, платежи, предусмотренные договором обработки груза и (или) настоящим Федеральным законом, перечисляются оператору грузового терминала за счет средств, полученных от реализации грузов, если заказчик не оплатил оператору грузового терминала стоимость оказанных услуг и выполненных работ.

**Статья 39. Регулирование правоотношений между оператором грузового терминала и перевозчиками**

1. На гражданских аэродромах и в аэропортах может осуществляться перевалка грузов, перевозимых в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, посредством взаимодействия операторов грузовых терминалов и перевозчиков морского, железнодорожного, автомобильного и иных видов транспорта.

2. Порядок взаимодействия, права, обязанности операторов грузовых терминалов и перевозчиков при оказании услуг по обработке грузов на гражданском аэродроме и в аэропорту могут определяться, в том числе узловыми соглашениями, предусмотренными статьей 799 Гражданского кодекса Российской Федерации.

3. В случае изменения технического оснащения сторон узлового соглашения либо технологии проведения ими работ узловое соглашение по предложению одной из его сторон может быть полностью или частично изменено до истечения срока его действия.

4. Эксплуатанты (авиаперевозчики) и перевозчики иных видов транспорта могут заключать соглашения с владельцами объектов инфраструктуры аэродрома и аэропорта, не являющимися операторами грузовых терминалов.

**Глава 5.**

**ОСОБЕННОСТИ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЮ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

**В АЭРОПОРТАХ И НА ГРАЖДАНСКИХ АЭРОДРОМАХ**

**Статья 40. Особенности деятельности по авиатопливному обеспечению воздушных перевозок**

1. Деятельность по авиатопливному обеспечению воздушных перевозок на гражданских аэродромах и в аэропортах осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами.

Деятельность по авиатопливообеспечению должна обеспечивать выполнение норм летной годности воздушного судна, руководства по качеству эксплуатанта и плана полетов воздушных судов в аэропорту.

2. Деятельность по авиатопливному обеспечению воздушных перевозок на аэродромах и в аэропортах включает в себя следующие работы:

1) Прием авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей (далее авиа-ГСМ).

2) Хранение авиа-ГСМ.

3) Подготовка и выдача авиа-ГСМ в установленном порядке в целях заправки.

4) Заправка авиа-ГСМ в воздушные суда.

5) Организацию проведения контроля качества авиа-ГСМ на соответствующих этапах авиатопливного обеспечения воздушных перевозок в целях выявления изменений показателей качества авиа-ГСМ в процессе их поставки и подготовки к применению, а также в целях оценки пригодности авиа-ГСМ к заправке в воздушные суда;

6) Обеспечение выполнения экологических норм, норм охраны труда и пожарной безопасности при осуществлении авиатопливного обеспечения воздушных перевозок.

7) Осуществление в установленном порядке взаимодействия со службами аэропорта, эксплуатантами, организациями технического обслуживания и/или ремонта авиационной техники, а также с другими организациями.

3. Для осуществления лабораторного контроля качества, организация, осуществляющая авиатопливное обеспечение воздушных перевозок, создает специализированное структурное подразделение – лабораторию ГСМ или заключает договора с сертифицированной в установленном порядке лабораторией.

4. Организации, осуществляющие авиатопливное обеспечение воздушных перевозок и лаборатории авиа-ГСМ должны быть сертифицированы в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил.

5. Организации, осуществляющие авиатопливообеспечение воздушных перевозок должны создавать условия для инспекционных проверок, проводимых инспекторами эксплуатанта, и разрабатывать мероприятия по выполнению их рекомендаций и предписаний в установленные сроки.

6. Главный оператор организует на конкурентной и альтернативной основе авиатопливообеспечение воздушных перевозок в аэропорту.

Непосредственное такое обеспечение возможно по договорам со специализированными организациями (операторами).

Главный оператор обеспечивает необходимое содействие для строительства и функционирования топливозаправочных комплексов в аэропорту, в том числе предоставление земельных участков, доступ к объектам инфраструктуры в аэропорту в соответствии с единой технологией в аэропорту и законодательством Российской Федерации.

7. При наличии технической возможности и заявок от потребителей авиа-ГСМ, главный оператор и/или организации (операторы), осуществляющие авиатопливное обеспечение, обязаны заключить в соответствии с потребностью по заявкам договоры на оказание услуг:

1) По хранению принадлежащего последним авиа-ГСМ в объемах, необходимых для обеспечения перевозочной деятельности.

2) По заправке воздушных судов авиа-ГСМ.

8. В случае если договор на поставку авиа-ГСМ заключен эксплуатантом и/или организацией технического обслуживания и (или) ремонта авиационной техники самостоятельно (без участия главного оператора или оператора авиатопливного обеспечения аэропорта, аэродрома), сертифицированные лаборатории авиа-ГСМ должны убедиться, что поставляемые авиа-ГСМ соответствуют требованиям стандартов, технических условий и соответствуют к применению в конкретной летной эксплуатации и техническом обслуживании.

**Статья 41. Резервный запас авиатоплива в аэропорту.**

1. Потребитель авиатоплива (эксплуатант, авиационное предприятия и авиационная организация) должен обеспечить создание и поддержание резервного запаса авиатоплива на складе авиа-ГСМ организации авиатопливного обеспечения полетов ВС:

при поставке авиатоплива по нефтепродуктотрубопроводу – не менее трех суток;

при поставке железнодорожным и автомобильным транспортом – не менее пяти суток;

при поставке водным путем – не менее пятнадцати суток;

при поставке одновременно несколькими способами –  не менее пяти суток;

в аэропортах, осуществляющих сезонный завоз авиатоплива в объеме потребности на межсезонный период.

2. Поддержание резервного запаса авиа-ГСМ должно быть обеспечено действующими договорами потребителя авиатоплива (эксплуатант, авиационное предприятия и авиационная организация) с поставщиками и хранителями авиационного топлива.

3. В случаях государственной потребности и соблюдения государственных интересов возможно создание соответствующих государственных запасов авиа-ГСМ в аэропортах и гражданских аэродромах на условиях и по решению Правительства Российской Федерации.

**Глава 6.**

**БЕЗОПАСНОСТЬ НА ГРАЖДАНСКОМ АЭРОДРОМЕ И В АЭРОПОРТАХ**

**Статья 42. Общие требования**

1. В целях обеспечения безопасной деятельности, осуществляемой на гражданских аэродромах и в аэропортах, законодательством Российской Федерации и настоящим Федеральным законом предусмотрены соответствующие требования, правила и процедуры в части обеспечения безопасности полетов, авиационной и экологической безопасности, а также поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение.

2. Главный оператор в пределах своей компетенции имеет исключительное право на требование  в исполнении указанных в первой части настоящей статьи требований, правил и процедур, а также правил им установленных в части их исполнения и соблюдения.

При этом главный оператор обязан:

1) при получении информации о возникновении ситуаций, создающих угрозу безопасности деятельности, осуществляемой на гражданском аэродроме (вертодроме, гидроаэродроме) и в аэропорту, о загрязнении территории, других подобных происшествиях своевременно сообщать о них в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти в соответствии с их компетенцией для принятия соответствующих мер;

2) оказывать содействие уполномоченным федеральным органам исполнительной власти в обеспечении безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты от актов незаконного вмешательства, а также в проведении объективного, полного и всестороннего расследования причин возникновения происшествий.

3. Операторы на гражданских аэродромах и в аэропортах, владельцы имущественных объектов аэропортовой инфраструктуры, командиры воздушных судов, другие лица, которые осуществляют деятельность и (или) находятся на гражданском аэродроме и в аэропорту, обязаны:

1) своевременно информировать главного оператора о возникновении ситуаций, создающих угрозу безопасности полетов и (или) осуществлению деятельности на территории гражданского аэродрома (вертодрома, гидроаэродрома) и аэропорта, а также об актах незаконного вмешательства на их территориях для принятия соответствующих мер;

2) соблюдать порядок, установленный на гражданском аэродроме и в аэропорту;

3) обеспечивать в части касающейся меры по предотвращению загрязнения территории гражданского аэродрома и аэропорта отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами;

4) способствовать проведению объективного, полного и всестороннего расследования причин возникновения происшествий на территории гражданского аэродрома и аэропорта.

4. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта (аэродрома), сотрудники органов пограничного, таможенного и иных видов государственного контроля, а также автотранспорт допускаются в контролируемую зону аэропорта (аэродрома) по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам.

**Статья 43. Требования и порядок эксплуатации гражданских аэродромов и аэропортов**

1. Требования и порядок эксплуатации гражданских аэродромов и аэропортов, взаимодействие служб обеспечивающих их эксплуатацию определяются федеральными авиационными правилами.

2. Снежно-ледовые аэродромы на Крайнем Севере могут создаваться временными и постоянно-восстанавливаемыми (с учетом периода положительных температур наружного воздуха).

3. Ледовые аэродромы, расположенные на водоемах, имеют покрытие, состоящее из естественного или искусственного льда с возможным защитным слоем из уплотненного снега. Ледовые аэродромы используются в период благоприятной ледовой обстановки.

4. На землях, прилегающих к территории аэродромов, на расстоянии 15 км запрещается размещение мест концентрированных выбросов пищевых отходов, свалок, звероводческих, животноводческих ферм, скотобоен, способствующих массовому скоплению птиц.

5. Ни одно из мероприятий или действий на летном поле не должно идти в ущерб безопасности полетов.

Требования к проведению работ при реконструкции и ремонте элементов летных полей в условиях действующего аэропорта являются обязательными для всех служб аэропорта, обеспечивающих полеты, а также для сторонних строительно-монтажных и ремонтных организаций, осуществляющих работы на летном поле действующего аэропорта.

До начала проведения каких-либо работ на летном поле главный оператор аэропорта, собственник или владелец аэродрома должен заблаговременно определить необходимость введения ограничений в выполнении полетов и в установленном порядке дать соответствующее предупреждение и информацию.

Во время проведения указанных работ главный оператор, собственник или владелец аэродрома осуществляет мероприятия по обеспечению безопасности полетов воздушных судов на аэродроме и несет за это ответственность.

**Статья 44. Обеспечение авиационной безопасности**

1. Обеспечение авиационной безопасностигражданской авиацииосуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

2. Все операторы, осуществляющие прием, выпуск или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать участие в части касающейся в обеспечении авиационной безопасности и противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Главный оператор (оператор), имеющий в своем составе службу авиационной безопасности является организацией - юридическим лицом с особыми уставными задачами, на которую законодательством Российской Федерации возложены функции, связанные, в том числе, с использованием и применением служебного оружия.

3. Структура, штаты и конкретные функции службы авиационной  безопасности аэропорта устанавливаются исходя из объёмов работы и особенностей режима работы аэропорта в соответствии с федеральными законами, Воздушным кодексом Российской Федерации настоящим Федеральным законом, федеральными авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами по вопросам авиационной безопасности.

Службы авиационной безопасности аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов, аэропортовых организаций, а также  уполномоченные главным оператором (оператором) специализированные организации по предоставлению услуг в области авиационной безопасности  являются службами  (организациями) с особыми уставными задачами.

Службы авиационной безопасности аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации».

4. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1) Предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэродрома и (или) аэропорта.

2) Охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц.

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

4) Реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

5) Предполетного  и послеполетного досмотров.

5. Главный оператор аэропорта разрабатывает и осуществляет программу обеспечения авиационной безопасности аэропорта посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярность полетов, а также координирует деятельность служб авиационной безопасности и подразделений, осуществляющих охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры.

Юридические и физические лица, осуществляющие деятельность на территории аэропорта, в пределах своих полномочий осуществляют мероприятия по выполнению программы обеспечения авиационной безопасности аэропорта.

6. Каждый аэропорт должен иметь специальные помещения и технические средства для производства досмотра пассажиров, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов.

Правила производства досмотра, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Службы авиационной безопасности имеют права на задержание граждан, нарушивших требования авиационной безопасности, для передачи их правоохранительным органам, а также на приостановление оправки багажа, груза и почты, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам.

В случаях, если жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять иные меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

7. Материально-техническое и финансовое обеспечение авиационной безопасности в аэропортах может осуществляться за счет: федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов, целевых сборов (аэропортовых), предусмотренных в установленном порядке, а также  других источников не противоречивших законодательству Российской Федерации.

8. Требования, предъявляемые к подразделениям (организациям), осуществляющим охрану аэродрома и (или) аэропорта и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

9. При выполнении международных полетов предполётный досмотр, а также послеполётный и иные виды контроля в случае их проведения, проводятся после осуществления пограничного и таможенного контроля,  в соответствии с требованиями, установленными международными договорами Российской Федерации, Федеральными законами и федеральными авиационными правилами.

Общие требования в области авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами с учетом международного законодательства и международной практики в указанной области.

10. В соответствии с законодательством Российской Федерации для обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в случае угрозы или наличия реальной возможности совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации могут вводиться дополнительные меры авиационной безопасности в Российской Федерации, субъектах Российской Федерации, отдельных аэропортах и у эксплуатантов.

**Статья 45. Экологическая безопасность**

1. При размещении, строительстве и вводе в эксплуатацию объектов аэропортов и аэродромов должны предусматриваться и осуществляться мероприятия по оценке отрицательного влияния на состояние окружающей среды и ее охране, соблюдаться предъявляемые требования к указанным процедурам и действиям.

2. Оценка отрицательного влияния на состояние окружающей среды производится по результатам государственной экологической экспертизы, без положительного заключения которой запрещается строительство и ввод в эксплуатацию объектов аэропортов.

Государственная экологическая экспертиза осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

3.  В целях обеспечения безопасности населения, а также экологической безопасности окружающей среды и условий безопасности полетов в пределах территории аэропорта (приаэродромной территории) и на резервируемых под нужды аэропорта, аэродрома территориях предусматриваются санитарно-защитные зоны.

Порядок установления санитарно-защитных зон аэропортов, их размеры, режим пользования землями, отведенными для этих целей, устанавливаются федеральными авиационными правилами, согласованными с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в области здравоохранения и охраны природы и окружающей среды.

4. Мероприятия по переносу жилых, промышленных и иных объектов, переселение жителей за пределы санитарно-защитной зоны аэропорта являются расходным обязательством Российской Федерации – для аэропортов федерального значения, субъекта Российской Федерации – аэропортов регионального значения, органов местного самоуправления – для аэропортов местных воздушных линий.

Финансирование данных мероприятий осуществляется из бюджетов соответствующего уровня.

**Статья 46. Поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение на гражданском аэродроме и в аэропорту**

1. Поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов в аэропорту является одним из видов аэропортовой деятельности как комплекс мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ по спасению пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия;

2. Организация и проведение поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полётов на территории аэропорта и района аэродрома, состав сил и средств, и требования к ним определяется федеральными авиационными правилами.

3. Организация и проведение поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов на территории аэропорта и района аэродрома, может осуществляться в рамках единой системыавиационно-космического поиска и спасания.

4. Поисково-спасательное обеспечение на территории аэропорта и района его аэродрома организуется главным оператором аэропорта в соответствии с действующей в этом аэропорту инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов.

Главному оператору в целях поиска и спасания предоставляется право на привлечение сил и средств от других операторов аэропорта, юридических и физических лиц, функционирующих на территории данного аэропорта.

5. Противопожарное обеспечение полетов на территории аэропорта и района его аэродрома организуется главным оператором в соответствии с оперативным планом тушения пожаров на воздушных судах, действующим в этом аэропорту, с привлечением своих сил и средств, а также сил и средств на договорных условиях.

Противопожарная защита объектов инфраструктуры аэропорта обеспечивается в соответствии с законодательством Российской Федерации о пожарной безопасности.

6. На классифицированных аэродромах и в аэропортах:

1) Должны быть предусмотрены в эксплуатационном состоянии санитарные автомобили (автомобиль), оснащенные носилками и аварийными медицинскими укладками с перевязочным материалом, рассчитанным на одну четвертую часть пассажировместимости самого крупного воздушного судна, эксплуатируемого (обслуживаемого) на аэродроме (аэропорту).

2) Аэродром, где взлет и посадка производятся над водным пространством (море, водохранилища, другие водные бассейны, требующие применения плавучих средств), должен быть обеспечен плавучими транспортными средствами (катера и моторные лодки), укомплектованными оборудованием для мобильной радио-телефонной связи, индивидуальными плавучими средствами в количестве, соответствующем пассажировместимости самого крупного воздушного судна, эксплуатируемого (обслуживаемого) на аэродроме.

Обеспечение плавучими транспортными средствами допускается по планам взаимодействия с другими организациями и предприятиями.

3) Должно быть предусмотрено в эксплуатационном состоянии транспортное средство повышенной проходимости (с учетом географических и погодно-климатических условий аэродрома), оборудованное радио-телефонной связью, для проведения поисково-спасательных работ, доставки поисково-спасательной группы и аварийно-спасательного снаряжения.

На аэродромах классов Г, Д, Е обеспечение транспортным средством повышенной проходимости допускается по планам взаимодействия с другими организациями и предприятиями.

4) На аэродроме должно быть предусмотрено в эксплуатационном состоянии транспортное средство (автомобиль) повышенной проходимости, оборудованное средствами связи и громкоговорящей установкой, для обеспечения руководства аварийно-спасательными работами на аэродроме и связи со службой управления воздушным движением, пожарными автомобилями, пунктом централизованного наблюдения и экипажем воздушного судна (других видов летательных аппаратов), терпящего бедствие.

7. На неклассифицированных аэродромах и в аэропортах, где нет постоянного базирования воздушных судов, должен задействоваться план мероприятий по ликвидации последствий возможных чрезвычайных ситуаций, а также определен порядок оповещения в случае авиационного происшествия на территории аэропорта и района его аэродрома, отдельного аэродрома.

Указанный план мероприятий и порядок оповещения согласуется и предусматривает взаимодействие с региональными базами Единой авиационной поисково-спасательной службы России и при необходимости другими ведомствами.

8. Эксплуатация аэродромов и аэропортов, не обеспеченных в противопожарном, поисковом и аварийно-спасательном отношении, не допускается.

**Глава 7.**

**ЗЕМЕЛЬНЫЕ И ИМУЩЕСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ НА АЭРОДРОМЕ И В АЭРОПОРТУ**

**Статья 47. Земельные участки для обеспечения деятельности в аэропорту**

1. В целях создания необходимых условий для безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры аэропорта на земельных участках, прилегающих к границе аэропорта, могут устанавливаться охранные, санитарно-защитные и иные зоны с особыми условиями использования земель в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Земельные участки в границах аэропорта не могут находиться в собственности иностранных граждан, лиц без гражданства, иностранных организаций.

3. Земельные участки в границах аэропорта не предоставляются индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам в собственность, за исключением случаев, установленных частью 4 настоящей статьи.

4. Земельные участки в границах территории аэропорта, занятые объектами инфраструктуры, созданными или приобретенными за счет средств инвесторов (индивидуальных предпринимателей или юридических лиц), а также земельные участки, занятые зданиями, строениями, сооружениями, используемыми для осуществления деятельности в аэропорту и принадлежащими на праве собственности индивидуальным предпринимателям или юридическим лицам, могут находиться в их собственности.

5. В границы аэропорта для осуществления деятельности в аэропорту могут включаться земельные участки, находящиеся в собственности индивидуальных предпринимателей или юридических лиц.

6.  Земельный участок, расположенный в границах аэропорта, может быть изъят у собственника для государственных нужд в порядке **определенном гражданским законодательством.**

7. Федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные принимать решения об изъятии земельных участков, расположенных в границах аэропорта, для государственных нужд, порядок подготовки и принятия этих решений определяются федеральным земельным законодательством.

**Статья 48. Особенности ограничения оборота имущественных объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры**

1. Объекты инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта в соответствии с законодательством Российской Федерации могут находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц и юридических лиц.

2. Исключительно в федеральной собственности находятся следующие объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта:

гражданские аэродромы и аэропорты, внесенные Правительством Российской Федерации для осуществления полномочий Российской Федерации в Перечень аэродромной (аэропортовой) опорной сети Российской Федерации;

объекты единой системы организации воздушного движения, распложенные в районе аэродрома и на территориях аэродрома и аэропорта;

объекты и средства автоматической информационной системы метеообеспечения.

2. Не подлежат отчуждению в частную собственность или передаче в муниципальную собственность находящиеся в государственной собственности следующие объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта:

1) Объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта, используемые для обеспечения деятельности органов государственного контроля и надзора, включая информационные системы, системы и линии связи, системы оповещения.

2) Железнодорожные и автомобильные подъездные пути, хранилища и оборудование для топливного обеспечения, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, инженерные коммуникации, используемые при эксплуатации объектов, необходимых для обеспечения государственных нужд.

3) На гидроаэродромах:

берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы;

подходные и другие каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ на гидроаэродромах федерального значения.

3. Объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта, указанные в части 2 настоящей статьи, созданные или приобретенные за счет средств юридических лиц, могут находиться в их собственности.

Действие настоящей части распространяется также на объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта, находящиеся во владении юридических лиц и созданные или приобретенные ими до дня вступления в силу настоящего Федерального закона.

4. Объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта, указанные в частях 1 и 2 настоящей статьи, могут передаваться во владение, в пользование юридическим лицам, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

Объекты инфраструктуры аэродрома и аэропорта, указанные в частях 1 и 2 настоящей статьи, не подлежат продаже в ходе процедур банкротства, в том числе не подлежат включению в конкурсную массу, но могут передаваться во владение, в пользование юридическим лицам, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

**Статья 49. Управление государственным имуществом на гражданском аэродроме и в аэропорту**

1. Общий перечень объектов и оборудования аэропортов, перечень объектов гражданской авиации на аэродромах и в аэропортах,  находящихся  в федеральной собственности определяется и уточняется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации.

Управление государственным имуществом на гражданском аэродроме и в аэропорту осуществляется в целях создания условий для обеспечения и развития авиационной деятельности, эффективного использования государственного имущества в соответствии с его целевым назначением и обеспечения сохранения и воспроизводства государственной собственности.

2. Управление федеральным имуществом на гражданском аэродроме и в аэропорту осуществляется уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти в области гражданской авиации в соответствии с настоящим Федеральным законом и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

3. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в области гражданской авиации, осуществляет наряду с имеющимися полномочиями следующие полномочия в отношении федерального имущества, закрепленного соответственно в хозяйственном ведении или в оперативном управлении подведомственных федеральных государственных унитарных предприятий, федеральных государственных учреждений, федеральных казенных предприятий:

1) организует в установленном порядке работу по изъятию, в том числе путем выкупа, и предоставлению земельных участков, а также резервированию земель для государственных нужд в целях размещения объектов воздушного транспорта федеральной собственности, в том числе аэродромов, аэропортов, объектов единой системы организации воздушного движения, объектов систем связи, иных зданий и сооружений, обеспечивающих использование объектов воздушного транспорта, включая заключение договоров с собственниками, правообладателями земельных участков и (или) расположенных на них иных объектов недвижимого имущества, а также по регистрации соответствующих прав на указанные земельные участки и объекты;

2) осуществляет принятие решений об изъятии, в том числе путем выкупа, для федеральных нужд земельных участков и (или) расположенных на них иных объектов недвижимого имущества для размещения объектов воздушного транспорта федеральной собственности, в том числе аэродромов, аэропортов, объектов единой системы организации воздушного движения, объектов систем связи, иных зданий и сооружений, обеспечивающих использование объектов воздушного транспорта, а также о резервировании земель для указанных целей.

3) принимает решение о предварительном согласовании места размещения объекта, утверждающее акт выбора земельного участка для строительства или об отказе в размещении объекта.

4) организует оценку федерального имущества в целях осуществления имущественных и иных прав и законных интересов Российской Федерации, определяет условия договоров о проведении оценки федерального имущества;

5) осуществляет в отношении федеральных государственных унитарных предприятий:

а) согласование сделок с недвижимым имуществом;

б) согласование решений об участии унитарного предприятия в коммерческих и некоммерческих организациях, а также о заключении договора простого товарищества;

в) согласование распоряжения вкладом (долей) в уставном (складочном) капитале хозяйственных обществ или товариществ, а также принадлежащими унитарному предприятию акциями;

г) утверждение аудитора и определение размера оплаты его услуг;

6) закрепляет федеральное имущество в хозяйственном ведении и оперативном управлении федеральных государственных унитарных предприятий и производит в установленном порядке правомерное изъятие этого имущества;

7) закрепляет федеральное имущество в оперативном управлении федеральных государственных учреждений, производит в установленном порядке изъятие излишнего, неиспользуемого или используемого не по назначению имущества, закрепленного в оперативном управлении указанных учреждений;

8) осуществляет контроль за распоряжением, использованием по назначению и сохранностью федерального имущества;

9) проводит в пределах своей компетенции проверку использования федерального имущества, назначает и проводит документальные и иные проверки, в том числе организует проведение ревизий и принимает решение о проведении аудиторских проверок федеральных государственных унитарных предприятий и федеральных государственных учреждений.

**Статья 50. Условия предоставления имущества, находящегося в государственной собственности и расположенного на гражданском аэродроме и в аэропорту, во владение и в пользование**

1. Настоящая статья регулирует условия предоставления во владение и в пользование находящихся в государственной собственности земельных участков в границах территорий гражданского аэродрома и аэропорта и объектов инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта путем передачи таких земельных участков и объектов инфраструктуры в аренду или иное пользование и заключения концессионных соглашений.

2. Передача в аренду указанных в части 1 настоящей статьи земельных участков и объектов инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта осуществляется в соответствии с их целевым назначением в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

3. При аренде земельных участков, которые находятся в федеральной собственности и на которых расположены портовые гидротехнические сооружения или которые предоставлены для строительства этих сооружений (на территории гидроаэродромов), размер арендной платы не должен превышать сумму, рассчитанную исходя из установленной в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах ставки земельного налога для земель транспорта.

4. Размер арендной платы за пользование находящимися в государственной собственности и относящимися к недвижимому имуществу объектами инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта и порядок индексации арендной платы, определяется на основании единой методики расчета арендной платы, утверждаемой в порядке определенном Правительством Российской Федерации.

 5. Порядок индексации арендной платы за пользование находящимися в государственной собственности объектами инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта определяется в соответствии с условиями заключенного сторонами договора аренды.

6.  Арендную плату за пользование находящимися в государственной собственности объектами инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта арендаторы перечисляют лицам, выступающим арендодателями соответствующих объектов инфраструктуры.

В случае, если такие объекты аренды находятся на балансе федеральных государственных бюджетных учреждений, арендная плата за пользование находящимися в государственной собственности объектами инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта перечисляется в порядке, установленном бюджетным законодательством Российской Федерации.

7. Срок аренды находящихся в государственной собственности объектов инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта составляет сорок девять лет, если более короткий срок не будет заявлен арендатором такого имущества.

Расходы по капитальному ремонту или реконструкции арендуемого имущества, находящегося в государственной собственности и относящегося к объектам инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта, могут возмещаться собственником (или арендодателем) арендатору, осуществившему капитальный ремонт или реконструкцию указанного имущества, в том числе путем зачета понесенных расходов в счет арендной платы.

В случае возложения на арендатора объекта инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта (находящегося в государственной собственности и относящегося к недвижимому имуществу) обязанности осуществлять за свой счет капитальный ремонт такого арендованного объекта, минимальный срок его аренды не может составлять менее чем пятнадцать лет с момента окончания нормативного срока капитального ремонта.

8. Обязательными условиями договора аренды, концессионного соглашения в отношении находящихся в государственной собственности и относящихся к недвижимому имуществу объектов инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта являются:

1) использование объекта аренды, объекта концессионного соглашения по назначению;

2) равный доступ к услугам на гражданском аэродроме и аэропорту, оказываемым с использованием объекта аренды, объекта концессионного соглашения;

3) беспрепятственный доступ представителей органов государственного контроля и надзора для осуществления своих полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

9. Использование указанного в части 8 настоящей статьи объекта аренды не по назначению, а равно и неиспользование такого объекта аренды по вине арендатора более одного года являются существенными нарушениями условий договора аренды.

10. Арендатор вправе сдавать с согласия арендодателя находящийся в государственной собственности объект инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта в субаренду.

11. Договор аренды находящегося в государственной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта заключается без проведения конкурса с лицом, которому на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления принадлежит смежный объект инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта, относящийся к недвижимому имуществу, если этот смежный объект недвижимого имущества по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с указанным объектом аренды и обеспечивает технологический процесс оказания услуг на гражданского аэродроме и аэропорте.

12. В случае, если правом на заключение договора аренды находящегося в государственной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта желают воспользоваться несколько лиц, обладающих предусмотренным частью 11 настоящей статьи правом заключения договора без проведения конкурса, проведение конкурса между этими лицами является обязательным.

**Правила проведения конкурса устанавливаются Правительством Российской Федерации.**

13. Заключение о наличии неразрывной связи объектов инфраструктуры гражданского аэродрома и аэропорта, указанных в части 11 настоящей статьи, и об обеспечении технологического процесса оказания услуг в гражданском аэродроме и аэропорте выдает федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.

14. Порядок сдачи в аренду федерального имущества, переданного соответственно федеральным государственным унитарным предприятиям и федеральным государственным учреждениям, подведомственным федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации , осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

**Статья 51. Право удержания воздушных судов на территории гражданского аэродрома и аэропорта и их реализации**

1. Главный оператор вправе, в случае неисполнения эксплуатантом (собственником, владельцем) воздушного судна своих обязательств по оплате предоставленных в установленном порядке услуг перед главным оператором или операторами аэропорта, соответственно удерживать воздушные суда, им принадлежащие, вплоть до полного исполнения соответствующего обязательства.

Издержки образовавшиеся в результате удержания воздушного судна возлагаются на эксплуатанта (собственника, владельца).

2. В отношении воздушного судна находящегося непрерывно течение шести месяцев на аэродроме, за стоянку которого в течение указанного срока не осуществлена оплата места стоянки, главный оператор аэропорта вправе по истечении месячного срока после извещения эксплуатанта (собственника, владельца) указанного воздушного судна по последнему известному главному оператору адресу, принять решение о продаже этого воздушного судна в порядке, предусмотренном для продажи хранителем невостребованных поклажедателем вещей.

Сумма, вырученная от продажи такого воздушного судна, направляется эксплуатанту (собственнику, владельцу) за вычетом сумм, причитающихся главному оператору аэропорта, в том числе для оплаты места стоянки такого воздушного судна.

**Глава 8.**

**СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ГРАЖДАНСКОГО АЭРОДРОМА И/ИЛИ АЭРОПОРТА**

**Статья 52. Строительство и реконструкция гражданского аэродрома и/или аэропорта**

1. Развитие городов и населенных пунктов Российской Федерации в пределах определенной в установленном порядке приаэродромной территории согласовывается с соблюдением требований безопасности полетов и с учетом зон воздействия авиационного шума.

В целях исключения возможного вредного воздействия на здоровье людей и на деятельность организаций для каждого аэродрома устанавливается зона ограничения жилищно-гражданского, культурно-бытового и промышленного строительства, границы которой сообщаются органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации для учета при планировании, строительстве и развитии городов и других населенных пунктов, а также при строительстве и реконструкции промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов.

2. Согласованию с главным оператором аэропорта в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, подлежат проектирование, строительство расширение, реконструкция и техническое переоснащение:

объектов в границах полос воздушных подходов к аэродромам, а также вне границ этих полос в радиусе 10 км от контрольной точки аэродрома (далее - КТА);

объектов истинной высотой 50 м и более относительно уровня  аэродрома в радиусе 30 км от КТА;

линий связи, электропередач (в том числе высоковольтных), а также других объектов радио- и электромагнитных излучений, которые могут создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств независимо от места их расположения;

взрывоопасных объектов независимо от места их размещения;

факельных устройств для аварийного сжигания сбрасываемых газов высотой 50 м и более (с учетом максимально возможной высоты выброса пламени) независимо от места их размещения;

промышленных и иных предприятий и сооружений, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районах аэродромов и орнитологической обстановки независимо от места их размещения.

Иные критерии объектов, предприятий и сооружений, требующих специальных решений, определяются в установленном Правительством Российской Федерации порядке.

Согласование утрачивает свою силу, если согласующие юридические и физические лица не приступили к его реализации в течение 3 лет.

Главный оператор вправе отказывать в размещении объектов, предприятий и сооружений в случае, если их размещение влечет возможность оказания вредного воздействия на здоровье людей и на деятельность организаций, угрожает безопасности осуществления полетов в районе аэродрома, а также противоречит генеральному плану аэродрома (аэропорта), предусматривающему реконструкцию и расширение аэродрома (аэропорта).

3. Решение о строительстве и (или) реконструкции аэропорта федерального значения и (или) находящегося в его составе аэродрома принимается Правительством Российской Федерации в порядке, установленном для разработки и реализации федеральных целевых программ на основании схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта.

По решению Правительства Российской Федерации вышеуказанный порядок может приниматься и по ряду аэропортов регионального значения.

4. Решение о строительстве или реконструкции аэропорта (аэродрома) регионального или местного значения, принимается как правило администрацией субъекта Российской Федерации по согласованию с уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации на основе документов территориального планирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

5. Решение о строительстве и (или) реконструкции аэродрома аэропорта и аэропорта в целом, аэродрома может предусматривать создание искусственных земельных участков.

В этом случае осуществляется перевод земельного участка в составе земель водного фонда в земли транспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6. Искусственно создаваемые земельные участки, а также создаваемые и (или) реконструируемые объекты инфраструктуры аэропорта и аэродрома могут являться объектами инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений.

7. Управление бюджетными инвестициями в форме капитальных вложений, а также осуществление строительного контроля на особо опасных и технически сложных объектах аэропорта и иные объектах авиационной инфраструктуры обеспечивается исключительно организациями, подведомственными уполномоченному органу исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг, и управлению государственным имуществом в гражданской авиации.

8. В целях более эффективного использования федерального имущества, подлежащего плановой реконструкции, объекты, считающиеся пусковыми, возможно допускать к эксплуатации поэлементно при условии, что такой элемент имеет в эксплуатации самостоятельное значение и главным оператором обеспечено его безопасное функционирование или использование.

Порядок допуска к эксплуатации части пускового комплекса (элемента) устанавливается  уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в области гражданской авиации.

9. Федеральными авиационными правилами

- «Строительные нормы и правила Российской Федерации в строительстве гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры»,

- «Строительные нормы и правила Российской Федерации в строительстве посадочных площадок для вертолетов на судах, буровых платформах, зданиях и специальных сооружениях»,

- «Правила производства и приемки работ при строительстве гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры»,

- «Требования к проведению работ по реконструкции и капитальному ремонту объектов гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации»,

-«Требования, предъявляемые к актам освидетельствования работ, конструкций, участков сетей инженерно-технического обеспечения, к составу и  порядку ведения исполнительной документации при строительстве, реконструкции и капитальному ремонту объектов гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации»

 определяются:

1) Особенности норм, учитывающих стандарты и рекомендации Международной  организации  гражданской  авиации (ИКАО)  и  применяемых  для  аэродромов  международных аэропортов в Российской Федерации.

2) Особенности геодезических работ в строительстве гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации.

3) Нормы и правила Российской Федерации при проектировании генерального плана летного поля и вертикальной планировки.

4) Требования к проектной и рабочей документации при строительстве гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации.

5) Особенности бетонных и железобетонных конструкцийпри строительстве гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации .

6) Организация строительства гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации.

7) Особенности земляных сооружений, оснований и фундаментов в строительстве гражданских аэродромов (вертодромов, гидроаэродромов) и аэропортовой инфраструктуры в Российской Федерации.

8) Особенности применения на летном поле бетонных смесей и смесей асфальтобетонных.

9) Особенности строительства на гражданских аэродромах наружных сетей и сооружений.

Другие вопросы в этой сфере.

**Статья 53. Генеральный план гражданского аэропорта, гражданского аэродрома**

1. Разработка генерального плана аэропорта, гражданского аэродрома осуществляется в соответствии с положением, утверждаемым уполномоченным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области гражданской авиации.

2. Разработка генерального плана реконструкции и перспективного развития действующего аэропорта входит в функции главного оператора.

 3. Генеральный план аэропорта, гражданского аэродрома при новом строительстве утверждается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в области гражданской авиации.

4. Генеральные планы, указанные в части 2 и 3 настоящей статьи аэропортов федерального и регионального значения подлежат согласованию с органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации.

5. Генеральный план аэропорта местных воздушных линий, гражданского аэродрома подлежит согласованию и утверждению в порядке, определенном в положении предусмотренном частью 1 настоящей статьи.

**Статья 54. Планирование перечня строек по строительству и реконструкции объектов воздушного транспорта в рамках федеральных долгосрочных целевых программ**

1. Планирование перечня строек по строительству и реконструкции объектов воздушного транспорта федеральной собственности в рамках федеральных долгосрочных целевых программ осуществляет уполномоченный орган исполнительной власти по выполнению функции оказания государственных услуг, управлению государственным имуществом в области гражданской авиации (государственный заказчик) на основе схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития транспорта.

2. Обоснование об изменении перечня строек по строительству и реконструкции объектов воздушного транспорта в рамках федеральной адресной инвестиционной программы может представляться государственному заказчику высшим должностным лицом субъекта Российской Федерации не позднее 1 сентября текущего года на очередной финансовый год на основе утвержденной схемы территориального планирования субъекта Российской Федерации в области развития транспорта.

О принятом решении и основании его принятия государственный заказчик уведомляет высшее должностное лицо субъекта Российской Федерации не позднее 30 дней с даты поступления обращения.

В случае несогласия с принятым решением в 10-ти дневный срок после поступления сообщения об этом государственный заказчик принимает решение о создании согласительной комиссии, которая рассматривает разногласия в порядке, установленном Правительством Российской Федерации для согласования схем территориального планирования Российской Федерации.

3. Основанием планирования перечня строек по строительству и реконструкции объектов воздушного транспорта в аэропортах (гражданских аэродромов) в рамках федеральных долгосрочных целевых программ являются показатели состояния и износа объектов федерального имущества, препятствующие безопасной эксплуатации воздушных судов или обеспечению безопасности их полетов, а также генеральные планы аэродромов (аэропортов).

4. Порядок расчета предельных показателей состояния и износа объектов и сооружений гражданского аэродрома (аэропорта), находящихся в федеральной собственности, утверждается государственным заказчиком.

**Статья 55. Особенности резервирования и изъятия земельных участков для государственных нужд, связанных со строительством и реконструкцией гражданского аэродрома и/или аэропорта**

1. Резервирование и изъятие земельных участков для государственных нужд с целью строительства и реконструкции аэропорта и (или) гражданского аэродрома производится с учетом утвержденного в установленном порядке генерального плана аэропорта (аэродрома).

2. Решение о резервировании и изъятии земельных участков для целей, установленных частью 1 настоящей статьи, принимается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по выполнению функции оказания государственных услуг, управлению государственным имуществом в области гражданской авиации на основе схем территориального планирования Российской Федерации и субъекта Российской Федерации в сфере развития транспорта.

3. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области гражданской авиации на основе принятых и зарегистрированных в установленном порядке решений об изъятии земельных участков для государственных нужд для строительства и реконструкции гражданского аэродрома и (или) аэропорта, самостоятельно заключает договора об их выкупе, а также выкупе объектов недвижимого имущества в объеме бюджетных ассигнований в форме капитальных вложений, предусмотренных в сводно-сметном расчете объекта строительства (реконструкции).

**Статья 56. Привлечение внебюджетных инвестиций в объекты гражданского аэродрома и (или) аэропорта**

1. Внебюджетные инвестиции в объекты аэродрома и (или) аэропорта (далее - авиатранспортной инфраструктуры),  являющиеся федеральной собственностью, осуществляются в соответствии с инвестиционным законодательством Российской Федерации, а также с законодательством о концессионных соглашениях.

2. Финансирование строительства и реконструкции объектов авиатранспортной инфраструктуры за счет бюджетных ассигнований в форме капитальных вложений по мотивированному предложению государственного заказчика может быть приостановлено государственным заказчиком – координатором федеральной долгосрочной целевой программы в случае прекращения (приостановления) финансирования строительства (реконструкции) тех объектов, эксплуатация и функционирование которых может осуществляться лишь в едином технологическом комплексе с объектами государственного имущества, по которым принимается решение о приостановлении финансирования.

3. Координацию бюджетного финансирования объектов аэродромной (аэропортовой) инфраструктуры с субъектами внебюджетного финансирования в рамках единого проектного решения обеспечивает уполномоченный федеральный орган исполнительной власти по выполнению функции оказания государственных услуг, управлению государственным имуществом в области гражданской авиации.

4. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области гражданской авиации, принимает программу мер и устанавливает отраслевой порядок применения государственным заказчиком и подведомственными ему организациями форм и механизмов государственно – частного партнерства по привлечению внебюджетных инвестиций в объекты авиатранспортной инфраструктуры.

5. В порядке, установленном бюджетным законодательством, может осуществляться софинансирование объектов авиатранспортной инфраструктуры, относящихся к федеральной собственности и собственности субъектов Российской Федерации.

6. В случае передачи объектов, указанных в пункте пятом настоящей статьи, из одного уровня собственности в другой, для цели осуществления бюджетного финансирования в форме капитальных вложений, обратная передача имущества собственнику не допускается, кроме случаев, устанавливаемых решениями Правительства Российской Федерации.

**Глава 9.**

**ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, УПРАВЛЕНИЯ  И  ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  АЭРОПОРТОВ  РЕГИОНАЛЬНОГО  ЗНАЧЕНИЯ  И  МЕСТНЫХ  ВОЗДУШНЫХ  ЛИНИЙ**

**Статья 57. Особенности права собственности на имущество региональных аэропортов** **и аэропортов** **местных воздушных линий**, **гражданских аэродромов**

1. Аэропорты иаэродромы, находящиеся в федеральной собственности, могут быть переданы в собственность субъектов Российской Федерации, муниципальную собственность или собственность физических или юридических лиц в порядке, установленном федеральными законами.

2. В собственности физических или негосударственных юридических лиц находится имущество аэропортов и аэродромов, созданное или приобретенное названными лицами за счет собственных средств на предоставленных им в установленном земельным и водным законодательством порядке земельных и водных участках, или переданное в собственность таких лиц в порядке, установленном федеральными законами.

**Статья 58**. **Полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области использования аэропортов, гражданских аэродромов** **и осуществления аэропортовой деятельности**

К полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в части использования аэропортов и гражданских аэродромов и осуществления аэропортовой деятельности относится:

1) Осуществление контроля в части касающейся за обеспечением эффективного использования аэропортов и гражданских аэродромов регионального значения в целом и их имущественных объектов.

 2) Участие в разработке основных направлений инвестиционной политики в области развития аэропортов и гражданских аэродромов, аэропортовой деятельности.

3) Определение методики расчета и максимального размера платы за аэропортовое обслуживание в аэропортах  местных воздушных линий.

4) Участие в процедурах установления стоимости и перечня неавиационных услуг (сферы обслуживания) на территории аэропортов и гражданских аэродромах регионального значения.

5) Участие в использовании аэропортов и гражданских аэродромов при проведении мероприятий в соответствии с законодательством Российской Федерации по гражданской обороне, мобилизационной подготовке и при ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций.

6) Утверждение нормативов финансовых затрат на ремонт, содержание аэропортов, аэродромов регионального значения и правил расчета размера ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации на указанные цели.

7) Осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

**Статья 59.** **Полномочия органов местного самоуправления в области использования аэропортов, гражданских аэродромов и осуществления аэропортовой деятельности**

К полномочиям органов местного самоуправления в области использования аэропортов, гражданских аэродромов и осуществления аэропортовой деятельности относится:

1) Осуществление контроля в части касающейся за обеспечением эффективного использования аэропортов местных воздушных линий и гражданских аэродромов в целом и их имущества.

2) Разработка (участие) основных направлений инвестиционной политики   в области развития аэропортов местных воздушных линий, гражданских аэродромов  и аэропортовой деятельности.

3) Участие в определении методики расчета и максимального размера платы за аэропортовое обслуживание в аэропортах  местных воздушных линий.

4) Участие в процедурах установления стоимости и перечня неавиационных услуг (сферы обслуживания) на территории аэропортов местных воздушных линий и гражданских аэродромах.

5) Участие в использовании аэропортов и гражданских аэродромов при проведении мероприятий в соответствии с законодательством Российской Федерации по гражданской обороне, мобилизационной подготовке и при ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций.

6) Утверждение финансовых затрат на ремонт, содержание аэропортов местных воздушных линий, аэродромов, вертодромов и посадочных площадок местного значения и правил расчета размера ассигнований бюджета населенного пункта, поселения, городского округа на указанные цели;

7) Осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и региональными нормативно правовыми актами к полномочиям органов местного самоуправления.

**Глава 10.**

**АЭРОПОРТЫ, ОБСЛУЖИВАЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНИЕ СООБЩЕНИЯ**

**Статья 60.  Некоторые виды и организационные формы международных аэропортов в Российской Федерации**

1. Международным аэропортом входа/выходаявляется аэропорт, который является первым пунктом прибытия и последним пунктом вылета с государственной территории Российской Федерации.

3. Международный аэропорты, способные технологически быстро (по установленному в установленном порядке временному интервалу) и качественно обслуживать большое количество прибывающих или убывающих  воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и обеспечивающий удобную стыковку большого числа рейсов на основе скоординированного расписания могут именоваться «хабами».

**Статья 61.  Международные принципы выбора систем взимания аэропортовых сборов в международных аэропортах**

С учетом международной практики рекомендуется выбирать системы взимания сборов в международных аэропортах в соответствии со следующими принципами:

1) Система взимания сборов должна быть достаточно простой и подходящей для общего применения в международных аэропортах.

2) Величина сборов не должна препятствовать использованию средств и служб, необходимых для обеспечения безопасности.

3) Сборы должны определяться на основе тех экономических принципов, которые не противоречат статье 15 Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации 1944г.

4) Сборы не должны носить дискриминационный характер как в отношении иностранных эксплуатантов (пользователей), так и пользователей, имеющих гражданство Российской Федерации и осуществляющих аналогичные международные перевозки, а также и в отношениях между двумя или более иностранными пользователями.

5) Любые образующиеся недовозмещенные расходы, которые относятся на счет конкретных пользователей, не должны компенсироваться за счет других пользователей.

6) В тех случаях, когда сборы взимаются различными операторами в аэропорту, они должны, по возможности, быть объединены в один сбор или очень небольшое количество различных сборов, общий доход от которых должен распределяться среди соответствующих структур в приемлемой форме.

7) При применении всех методов взимания сборов необходимо соблюдать максимальную гибкость, чтобы не препятствовать внедрению улучшенной методики по мере ее разработки.

8) Размер аэропортовых сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, должен определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимого и используемого оборудования и целей содействия развитию международной гражданской авиации в целом.

**Статья 62. Цели и задачи государственного регулирования деятельности  международных аэропортов в Российской Федерации**

1. При выполнении международных перевозок федеральные авиационные правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей применяются в части, не противоречащей международным соглашениям Российской Федерации о воздушном сообщении, а также законам, постановлениям, правилам и предписаниям государственных органов страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляются такие перевозки.

2. Основными целями и задачами государственного регулирования деятельности международных аэропортов Российской Федерации включая экономическое, являются обеспечение:

1) Выполнения обязательств, вытекающих из международных договоров с участием Российской Федерации в отношении международных аэропортов.

2) Не дискриминационного доступа в международные аэропорты Российской Федерации воздушным судам эксплуатантам (пользователям), выполняющих международные воздушные перевозки на основе принципа равенства.

3) Добросовестной  конкуренции  на рынке услуг, предоставляемых международными аэропортами Российской Федерации.

4) Защиты от монопольных злоупотреблений.

5) Защиты и охраны интересов общества и государства в области международных воздушных сообщений и обеспечения регулярности, эффективности и безопасности международных воздушных перевозок.

6) Достижения  разумного  баланса общественных и коммерческих интересов в сфере управления международными аэропортами, поощрение инвестиций, государственно-частного партнерства и передовой коммерческой практики;

7) Приоритета общественных интересов  над интересами получения прибыли  при осуществлении коммерческой деятельности международных аэропортов;

8) Внедрения и применения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в деятельности международных аэропортов в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 г.;

9) Зашиты прав пассажиров, перевозчиков и иных потребителей услуг международных аэропортов;

10) Создания механизма рассмотрения жалоб и разрешения споров;

11) Поощрения инвестиций и осуществление контроля за их использование;

12) Устранения кризисных ситуаций.

3. Экономическими мерами регулирования являются: определение нормы разумной прибыли или фиксированной прибыли, включая  издержки, недопущение взимания  аэропортом завышенных сборов или установления цен, не соответствующих расходам, контроль за конкуренцией,  а также финансовый контроль.

Экономическое регулирование включает создание оперативных и  эффективных механизмов разрешения  споров между аэропортами и их пользователями.

**Статья 63.  Право доступа в международные  аэропорты**

1. Право доступа основывается на принципах запрещения дискриминации  и добросовестной конкуренции, а также  соблюдения  законов и правил Российской Федерации всеми пользователями услуг международных аэропортов.

2 Право доступа в международные аэропорты предоставляется авиаперевозчикам, выполняющим регулярные и нерегулярные международные воздушные перевозки, авиаперевозчикам, выполняющим внутренние регулярные и нерегулярные воздушные перевозки, авиации общего назначении, воздушным судам государственной и экспериментальной авиации».

3. Право доступа в международные  аэропорты  назначенных перевозчиков, осуществляющих регулярные международные воздушные  перевозки, основывается на  международном договоре.

4.Право доступа в международные аэропорты перевозчиков, выполняющих нерегулярные воздушные перевозки,  а также воздушным судам авиацию общего назначения, определяется законом.

5. Регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров, грузов и почты из/в международные аэропорты назначенными перевозчиками и нерегулярными перевозчиками  осуществляются в соответствии с разрешительным порядком полетов.

6. Экипажи воздушных судов иностранных эксплуатантов (перевозчиков) и их представители, экипажи иностранных воздушных судов авиации общего назначения в период  их нахождения в международных аэропортах Российской Федерации, подчиняются законам и правилам, регулирующим их нахождение на территории Российской Федерации».

В случае их нарушения  перевозчик несет гражданскую, уголовную, административную и иную ответственность в соответствии с законами и правилами Российской Федерации.

**Статья 64. Особенности деятельности в международных аэропортах**

1. В международных аэропортах наряду с русским языком допускается сообщение информации на иностранных языках.

2. Помещения в зданиях и сооружениях, не находящихся в федеральной государственной собственности предоставляются для размещения структурных подразделений, осуществляющих пограничный и таможенный и иные виды контроля, на основании договоров аренды.

3. Границы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации на территории международных аэропортов определяются по согласованию с главным оператором аэропорта в размерах, необходимых для осуществления пограничного, таможенного и иных видов контроля.

4. Под пунктом пропуска через Государственную границу Российской Федерации в международном аэропорту понимаются специально оборудованные участки территории, здания, сооружения и отдельные помещения (часть помещений), в пределах аэропорта открытого для международных сообщений (международных полетов), где в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляется пропуск через Государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных.

5. Материально-техническое обеспечение деятельности организаций, осуществляющих пограничный и таможенный и иные виды контроля, а так же обеспечение эксплуатационных расходов, связанных с текущим содержанием и ремонтом  предоставляемых им объектов, осуществляется за счет средств федерального бюджета и других источников, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

**Глава 11.**

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 65. Переходные положения**

Договоры аренды, находящегося в государственной собственности и расположенного на гражданском аэродроме и в аэропорту имущества, заключенные до вступления в силу настоящего федерального закона, признаются действующими до истечения указанного в таких договорах срока их действия.

После утверждения Правительством Российской Федерации типового договора и методики оценки стоимости права аренды федерального имущества в соответствии с требованиями статьи 51 настоящего федерального закона договоры аренды, находящегося в государственной собственности и расположенного на гражданском аэродроме и в аэропорту имущества, заключенные до вступления в силу настоящего федерального закона, должны быть приведены в соответствие с настоящим федеральным законом, но не позднее 1 января 2012 года. При этом срок действия договоров, указанных в части первой настоящей статьи, не может быть изменен без согласия арендатора.

2. Требования части 3 статьи 25 настоящего закона вступают в действие по истечении шести месяцев с даты вступления настоящего закона в силу.

3. Требования части 6 статьи 24 и части 5 статьи 25 настоящего закона вступают в действие по истечении двенадцати месяцев с даты вступления настоящего закона в силу.

3. В случае, если главный оператор к указанным срокам не выполнит требования, предусмотренные частями 1, 2 и 3 настоящей статьи, решением федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации он может быть лишен права владельца сертификата аэропорта и свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации, а договор аренды федерального имущества с ним должен быть расторгнут.

**Статья 66. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях:**

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 1; 2002, № 30, ст. 3029; 2003, № 27, ст. 2700, 2708, 2717; № 46, ст. 4434; № 50, ст. 4847, 4855; 2004, № 31, ст. 3229; № 34, ст. 3533; 2005, № 1, ст. 13, 37, 40, 45; № 13, ст. 1077; № 19, ст. 1752; № 27, ст. 2719, 2721; № 30, ст. 3104, 3124, 3131; № 50, ст. 5247; № 52, ст. 5574; 2006, № 1, ст. 4; № 17, ст. 1776; № 18, ст. 1907; № 31, ст. 3433, 3438; № 45, ст. 4641; № 52, ст. 5498; 2007, № 16, ст. 1825; № 26, ст. 3089; № 30, ст. 3755; № 31, ст. 4007, 4008, 4015; № 41, ст. 4845; № 46, ст. 5553; 2008, № 20, ст. 2251; № 30, ст. 3604)следующие изменения:

1) Часть 5 статьи 11.3 изложить в следующей редакции:

5. Нарушение порядка организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме, действий водителей и должностных лиц, ответственных за руководство подъездом (отъездом) спецмашин при обслуживании воздушных судов- влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

2) Статью 11.3 дополнить частями 7, 8, 9, изложив их в следующей редакции:

7**.** Проектирование, строительство и развитие городских и сельских поселений, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных объектов, объектов капитального и индивидуального жилищного строительства и иных объектов в пределах приаэродромной территории, без согласования в установленном порядке – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей; на юридических лиц – от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей

8. Размещение в полосах воздушных подходов на удалении менее 30 км, а вне полос воздушных подходов менее 15 км от контрольной точки аэродрома объекты выбросов отходов, строительство животноводческих ферм, скотобоен и других объектов, способствующих привлечению и массовому скоплению птиц –

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей; на юридических лиц – от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей.

9. Строительство в пределах границ района аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) без согласования в установленном порядке:

а) объектов высотой 50 м и более относительно уровня аэродрома (вертодрома);

б) линий связи и электропередачи, а также других источников радио- и электромагнитных излучений, которые могут создавать помехи для работы радиотехнических средств;

в) взрывоопасных объектов;

г) факельных устройств для аварийного сжигания сбрасываемых газов высотой 50 м и более (с учетом возможной высоты выброса пламени);

д) промышленных и иных предприятий и сооружений, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районе аэродрома (вертодрома),

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до четырех тысяч рублей; на должностных лиц - от пяти до десяти тысяч рублей; на юридических лиц – от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей.

3) Статью 11.31  дополнить новой частью 5, изложив ее в следующей редакции:

5. Стоянка автотранспортного средства **на территории аэропорта,** за исключением мест, специально отведенных для парковки или стоянки транспортных средств, –

влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

**Примечание**. Под территорией аэропорта в статьях настоящего кодекса понимаются участки земли, отведенные в установленном порядке для размещения объектов инфраструктуры аэропортов, подъездных путей к ним и дорог общего пользования в границах данных участков, но не менее чем на расстоянии 3 километров от здания аэровокзала.

4)Статью 23.3. дополнить:

а) В части первой после слов «частями 1, 3, 4 и 5 статьи 11.1» дополнить словами «частью 5 статьи 11.31 »;

б) В пункте 2 части второй после слов «частями 1, 3, 4 и 5 статьи 11.1»; дополнить словами «частью 5 статьи 11.31 ».

5) Статью 23.42 дополнить:

 а) в части 1 цифры «частями 1, 3 - 6 статьи 11.3» заменить словами «**частями 1,3-9 статьи 11.3»**

б) в части 2:

в пункте 1 цифры «**частями 1, 3 - 6 статьи 11.3**» заменить словами «**частями 1,3-9 статьи 11.3»**;

в пункте 2 слова «**частями 1, 3, 5 и 6 статьи 11.3**» заменить словами «**частями 1, 3, 5 и 6-9 статьи 11.3»**

в пункте 3 слова «**частями 1, 3, 5 и 6 статьи 11.3**» заменить словами «**частями 1, 3, 5 и 6-9 статьи 11.3»**

6) В части первой статьи 27.13 после слова «предусмотренных» дополнить словами «частью 5 ст. 11.31».

7) В части второй статьи 28.3 пункт 50 после слова «предусмотренных частью 2 статьи 11.3.» дополнить словами «частью 5 ст. 11.31».

**Статья 67. О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации**

Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации, (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 2004, N 35, ст. 3607; 2006, N 30, ст. 3290; 2007, N 1, ст. 29, N 50, ст. 6245; 2008, N 29, ст. 3418) следующие изменения:

            1) часть 1 статьи 40 изложить в следующей редакции:

**Аэродром –** определенный участок земной или водной поверхности, включая на нем объекты, в том числе и инженерные системы (инженерную инфраструктуру), а также оборудование, предназначенный полностью или частично для обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки по этой поверхности воздушных судов и других видов летательных аппаратов, а также их технического обслуживания, огражденный (обозначенный) в соответствии с нормами проектирования аэродромов (аэропортов).

К объектам на аэродроме, предусмотренном только на участке земной поверхности (без акватории), также относятся здания, строения, сооружения (включающие, в том числе летное поле, патрульные и технологические дороги, специальные площадки, находящиеся вне летного поля).

Аэродромы могут быть совместного базирования и использования, классифицированными и неклассифицированными, постоянного и временного пользования, и т.п. и использоваться в целях видов авиации или только в целях авиации общего назначения.

            2) часть 3 статьи 40 изложить в следующей редакции:

«Аэропорт **-** комплекс объектов, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие объекты, как совокупность объектов инфраструктуры, предназначенный для приема, технического обслуживания и отправки воздушных судов и других летательных аппаратов, обслуживания воздушных перевозок, пассажиров, обработки грузов, багажа, почты, функционирование которого обеспечивает одно или несколько юридических лиц (операторов) независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности и имеющие для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников;

Аэропорты могут быть классифицированными и неклассифицированными, использоваться в целях гражданской авиации и других видов авиации и соотноситься по уровням (местные, региональные и федеральные, международные).

            3) часть 4 статьи 40 изложить в следующей редакции:

 «**международный аэропорт** –аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки **в порядке, определенном Правительством Российской Федерации** и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами и иные виды контроля;»;

            4) редакцию части 5 статьи 40 заменить редакцией части 6 статьи 40;

            5) редакцию части 6 статьи 40 заменить редакцией части 7 статьи 40;

            6) статью 40 дополнить пунктами 8 и 9 следующего содержания:

«8. Главный оператор аэропорта – хозяйствующий субъект, имеющий сертификат аэропорта и свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации.

9. Приаэродромная территория – прилегающий к аэродрому участок земной или водной поверхности, в границах которого, в целях обеспечения безопасности полетов, беспрепятственной деятельности аэропорта и его развития, а также исключения техногенного воздействия на людей и деятельность организаций, устанавливаются ограничения жилищно-гражданского, культурно-бытового и промышленного строительства.

Правила определения границ приаэродромной территории устанавливаются  Правительством Российской Федерации».

7) название статьи 46 изложить в следующей редакции:

«Статья 46. Предоставление земельных участков для строительства и строительство в границах приаэродромной территории»;

8) статью 46 изложить в следующей редакции:

«1. Проектирование, строительство и развитие городских и сельских населенных пунктов, а также строительство и реконструкция объектов капитального строительства и иных объектов в границах приаэродромной территории должно проводиться с соблюдением требований обеспечения безопасности полетов, беспрепятственной деятельности аэропорта и его развития, а также с учетом исключения техногенного воздействия на людей и деятельность организаций.

2. По представлению главного оператора аэропорта границы приаэродромной территории включаются в документы территориального планирования.

3. В границах приаэродромной территории подлежат обязательному согласованию с главным оператором аэропорта:

проектирование, строительство и развитие городских и сельских населенных пунктов;

предоставление земельных участков;

перевод земель или земельных участков в составе таких земель из одной категории в другую;

документы территориального планирования;

выдача разрешения на строительство при осуществлении строительства и реконструкции объектов капитального строительства;

выдача разрешения на ввод объекта в эксплуатацию».

9) название статьи 47 изложить в следующей редакции:

«Статья 47. Размещение объектов, угрожающих безопасности полетов»;

            10) часть 1 статьи 47 изложить в следующей редакции:

«1. Размещение вне пределов приаэродромной территории зданий, сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнических и других объектов, угрожающих безопасности полётов, подлежит согласованию с главным оператором аэропорта».

**Статья 68. О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации**

Внести в Градостроительный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 1, ст. 17; 2006, N 1, ст. 21; № 31, ст. 3442; N 52, ст. 5498; 2008, №20, ст.2251, N 30, ст. 3616) следующие изменения:

1) часть 7 статьи 51 дополнить пунктом 7 следующего содержания:

«7) согласование главного оператора аэропорта в случае, если строительство или реконструкция объекта капитального строительства осуществляется в границах приаэродромной территории или иных территорий, для которых в соответствии с законодательством Российской Федерации требуется такое согласование»;

2) часть 9 статьи 51 дополнить пунктом 4 следующего содержания:

«4) согласование главного оператора аэропорта в случае, если строительство или реконструкция объекта индивидуального жилищного строительства осуществляется в границах приаэродромной территории или иных территорий, для которых в соответствии с законодательством Российской Федерации требуется такое согласование»;

3) часть 11 статьи 51 дополнить пунктом 2.1. следующего содержания:

«2.1.) проводят проверку на предмет наличия надлежащего согласования главного оператора аэропорта на осуществление строительства или реконструкции, если наличие такого согласования требуется согласно законодательству Российской Федерации»;

4) часть 3 статьи 55 дополнить пунктом 10 следующего содержания:

«10) согласование главного оператора аэропорта, если строительство или реконструкция объекта капитального строительства осуществлено в границах приаэродромной территории или иных территорий, для которых в соответствии с законодательством Российской Федерации требуется такое согласование».

**Статья 69. О внесении изменений в Земельный кодекс Российской Федерации**

Внести в Земельный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, №44, ст. 4147; 2007, №21,    ст.2455) следующие изменения:

1) пункт 3 статьи 70.1 изложить в следующей редакции:

«3. Земли для государственных или муниципальных нужд могут резервироваться на срок не более чем семь лет. Допускается резервирование земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности и не предоставленных гражданам и юридическим лицам, для строительства автомобильных дорог, железных дорог и других линейных объектов на срок до двадцати лет, а для строительства и реконструкции морских и речных портов, аэродромов и аэропортов, причалов, пристаней, гидротехнических сооружений - до тридцати лет».

**Статья 70. О внесении изменений в Федеральный закон «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним»**

Внести в Федеральный закон от 21 июля 1997 года N 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 30, ст. 3594; 2003, N 24, ст. 2244; 2004, №27, ст.2711; №35, ст.3607; 2005, № 1, ст.22; 2006, №1, ст.17; № 27, ст.2881; №52, ст.5498; 2007, №41, ст.4845; 2008, №20, ст.2251) следующие изменения:

1) абзац десятый части 1 статьи 17 дополнить абзацем следующего содержания:

«В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, обязательным приложением к документам, необходимым для государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним, является наличие надлежащего согласования главного оператора аэропорта»;

2) статью 25 дополнить пунктом 5 следующего содержания:

«В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, обязательным приложением к документам, необходимым для осуществляемой по установленным настоящей статьей основаниям государственной регистрации прав на объект капитального строительства, является наличие надлежащего согласования главного оператора аэропорта»;

3) статью 25.3 дополнить пунктом 2.1. следующего содержания:

«2.1. В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, обязательным приложением к представляемым в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи документам является наличие надлежащего согласования главного оператора аэропорта».

**Статья 71. О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции»**

Внести в Федеральный закон от «26» июля 2006 года N 135-ФЗ «О защите конкуренции» (Собрание законодательства Российской Федерации", 31.07.2006, N 31 (1 ч.), ст. 3434) следующие изменения:

1) Абзац 1 пункта 1 статьи 17.1. изложить в следующей редакции:

«1. Заключение договоров аренды, договоров безвозмездного пользования, договоров доверительного управления имуществом, не закрепленного на праве хозяйственного ведения или оперативного управления, может быть осуществлено только по результатам проведения конкурсов или аукционов на право заключения этих договоров, за исключением предоставления указанных прав на такое имущество:».

2) Пункт 2 ст. 17.1. дополнить подпунктом 14 в следующей редакции:

«14) лицу, обладающему правами владения и (или) пользования объектом (-ами) технологически и функционально связанным (-ыми) с передаваемым имуществом».

3) Абзац 1 пункта 3 статьи 17.1. изложить в редакции:

«В порядке, предусмотренном частью 1 настоящей статьи, осуществляется заключение договоров аренды, договоров безвозмездного пользования:».

4) Абзац 2 пункта 4 статьи 17.1. исключить.

**Статья 72. О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации»**

Внести в Закон Российской Федерации от «01» апреля 1993 года N 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации» («Ведомости СНД и ВС РФ», 29.04.1993, N 17 ст.594) следующие изменения:

Статью 22 дополнить частью 3:

«Особенности функционирования пунктов пропуска расположенных в аэропортах (аэродромах), открытых для международных полетов, в железнодорожных, автомобильных станциях или вокзалах, морских, речных (озерных) портах, могут устанавливаться законодательством Российской Федерации, регламентирующим деятельность соответствующего вида транспорта.»

**Статья 73. О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации**

Внести в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации от 05.08.2000 № 117-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации от 7 августа 2000 г. № 32 ст. 3340) следующие изменения:

1) п.22 статьи 149 изложить в следующей редакции:

«услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации по аэронавигационному обслуживанию».

2) пункт 11 статьи 381 изложить в следующей редакции:

«организации – в отношении объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, вокзалов, автомобильных дорог общего пользования федерального значения и необщего пользования, морских и речных портов, судоремонтных предприятий всех форм собственности, **аэропортов, аэродромов и вертодромов**, объектов управления воздушным движением и навигации судоходства, авиационно-космического поиска и спасания, мобилизационного назначения и гражданской обороны, магистральных трубопроводов и линий электропередачи, а также сооружений и оборудования, являющихся неотъемлемой частью указанных объектов и используемых для обеспечения соответствующих технологических процессов. Перечень имущества, относящегося к указанным объектам (оборудованию) утверждается Правительством Российской Федерации, если иное не установлено законом;».

3) пункт 2 статьи 395 изложить в следующей редакции:

«Организации – в отношении земельных участков, занятых железнодорожными путями общего и необщего пользования, вокзалами, автомобильными дорогами общего пользования федерального значения и необщего пользования, морскими и речными портами, судоремонтных предприятий всех форм собственности, **аэропортами, аэродромами и вертодромами,** объектами управления воздушным движением и навигации судоходства, авиационно-космического поиска м спасания, мобилизационного назначения и гражданской обороны, оборудованием или сооружениями, являющимися неотъемлемой технологической частью указанных объектов, магистральными трубопроводами и линиями электропередачи, полосы отвода (кроме земельных участков под объекты дорожного сервиса), придорожные полосы, охранные, санитарно-защитные, контролируемые и иные зоны с особыми условиями использования земель в соответствии с земельным законодательством, а также зарезервированные в соответствии с федеральными законами земельные участки в целях создания условий для строительства, реконструкции и развития объектов автомобильного, водного, железнодорожного, **воздушного** и иных видов транспорта, иные земельные участки, относящиеся к федеральной региональной и муниципальной собственности;».

**Статья 74. О внесении изменения в Федеральный закон "О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую"**

Пункт 4 части 1 статьи 12 Федерального закона от 21 декабря 2004 года N 172-ФЗ "О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 52, ст. 5276; 2006, N 23, ст. 2380; N 52, ст. 5498) после слов "местоположения водных объектов" дополнить словами ", в том числе связанных с созданием искусственных земельных участков в случаях, предусмотренных федеральными законами,".

**Статья 75. О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях»**

Внести в Федеральный закон от 21 июля 2005 года N 115-ФЗ "О концессионных соглашениях" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 30, ст. 3126) следующие изменения:

1) пункт 4 части 1 статьи 4 после слов "в том числе" дополнить словами "а также искусственные земельные участки, предназначенные для создания и (или) реконструкции гидротехнических сооружений гидроаэродромов,";

2) статью 11 дополнить частью 1.1 следующего содержания:

"1.1. Договор аренды (субаренды) земельного участка, указанного в пункте 4 части 1 статьи 4 настоящего Федерального закона, должен быть заключен с концессионером не позднее чем через шестьдесят рабочих дней после проведения государственного кадастрового учета земельного участка.".

**Статья 76. Вступление в силу настоящего Федерального закона**

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении десяти дней после дня его официального опубликования.

2. Статья 73настоящего Федерального закона вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования и не ранее первого числа очередного налогового периода.

Президент

Российской Федерации                                                                         Д.А.Медведев