

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области

Постановление Правительства Российской Федерации · № 458 · от 24.03.2022 · Правительство Российской Федерации · Утратил силу

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОТ 24 МАРТА 2022 Г. № 458

МОСКВА

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области.
2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области.
3. Реализация полномочий, предусмотренных настоящим постановлением, осуществляется в пределах установленной Правительством Российской Федерации штатной численности Министерства экономического развития Российской Федерации и иных федеральных органов исполнительной власти, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных Министерству и иным федеральным органам исполнительной власти в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 24 марта 2022 г. № 458

ПРОГРАММА

экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области

I. Направление разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций

1. Направлением разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" (далее - Федеральный закон) являются проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и гражданских беспилотных воздушных судов, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания.

II. Описание цифровой инновации, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона

2. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

"авиационная безопасность", "воздушное судно", "пилотируемое воздушное судно", "беспилотное воздушное судно", "беспилотная авиационная система", "внешний пилот", "авиационные работы", "авиационный персонал", "федеральные авиационные правила" - в значениях, определенных в Воздушном кодексе Российской Федерации;

"экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций", "общее регулирование", "акты общего регулирования", "специальное регулирование" - в значениях, определенных в Федеральном законе;

"пользователи воздушного пространства", "временный режим", "запретная зона", "маршрут полета", "местный режим", "воздушное движение", "использование воздушного пространства", "нижнее воздушное пространство", "воздушное пространство класса G", "воздушное пространство класса C" - в значениях, определенных в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации".

Для целей настоящей Программы также используются следующие понятия:

"функциональные сервисы" - воздушные перевозки и (или) авиационные работы, выполняемые с применением беспилотных авиационных систем;

"опытный район" - территория, на которой устанавливается экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области;

"оператор опытного района" - юридическое лицо, осуществляющее создание и эксплуатацию наземной инфраструктуры опытного района, внедрение и эксплуатацию интеллектуальной платформы "Система управления опытным районом применения БАС "Купол" (далее - интеллектуальная платформа "Купол"), допуск субъектов экспериментального правового режима, указанных в подпункте "б" пункта 31 настоящей Программы, к выполнению функциональных сервисов, ведущее реестр эксплуатантов опытного района, координирующее взаимодействие заказчиков и поставщиков функциональных сервисов, осуществляющее экономический мониторинг опытного района и формирующее отчеты о текущих экономических показателях опытного района;

"эксплуатант беспилотной авиационной системы" - индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, владеющие на законных основаниях беспилотной авиационной системой;

"эксплуатант опытного района" - эксплуатант беспилотной авиационной системы, подтвердивший соответствие требованиям, установленным настоящей Программой, и включенный в реестр эксплуатантов опытного района;

"реестр эксплуатантов опытного района" - перечень эксплуатантов опытного района, допущенных к выполнению авиационных работ и перевозке грузов в рамках экспериментального правового режима.

3. В настоящее время авиационные работы с применением беспилотных авиационных систем, включающих беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, не осуществляются по следующим причинам:

наличие перечисленных в разделе VIII настоящей Программы требований, предписаний, запретов и ограничений в актах общего регулирования, препятствующих разработке, апробации и внедрению цифровой инновации;

отсутствие совокупности совместно функционирующих технических и программных средств, позволяющих обеспечить комплексное выполнение функциональных сервисов с применением беспилотных авиационных систем.

Установление экспериментального правового режима позволит исключить указанные факторы путем:

введения специального правового регулирования (отличающегося от общего) по ряду вопросов, связанных с обеспечением использования беспилотных авиационных систем, включающих беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов; введения в эксплуатацию интеллектуальной платформы "Купол" в целях комплексного обеспечения эффективного и безопасного применения беспилотных авиационных систем.

4. В рамках экспериментального правового режима планируется обеспечить условия для выполнения функциональных сервисов, выполняемых с применением беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, по следующим наиболее востребованным и активно развивающимся направлениям:

воздушная перевозка грузов с массой от 0,1 до 1500 килограммов;

выполнение аэрофотосъемки;

выполнение авиационных работ.

5. Цифровой инновацией, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций (далее - экспериментальный правовой режим), является применение современных беспилотных авиационных систем, функционирующих на базе цифровых технологий, применяемых в бортовом оборудовании беспилотных воздушных судов и в пунктах дистанционного пилотирования (станциях внешнего пилота) в составе беспилотных авиационных систем. Полетное задание формируется внешним пилотом.

Современные решения позволяют формировать план полета через графический интерфейс, в котором внешний пилот отмечает на карте местности ключевые точки маршрута, высоту и скорость полета, сформированный план полета загружается в автопилот беспилотного воздушного судна. Кроме того, данные о планируемом маршруте полета отражаются в представлении на установление местного режима и плане полета, загружаются в автопилот беспилотного воздушного судна и в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 г. № 13, направляются в органы обслуживания воздушного движения. Полет на всех его стадиях осуществляется при непосредственном управлении внешнего пилота (автоматический режим полета рассматривается как аварийный при потере связи по линии C2 Link). В ходе полета автопилотом обрабатываются данные от бортовых датчиков беспилотного воздушного судна, что позволяет следовать заданному маршруту полета с учетом возмущающих воздействий. В ходе эксплуатации беспилотной авиационной системы могут осуществляться подготовка беспилотного воздушного судна к полету, программирование полетного плана посредством использования станции внешнего пилота, направление плана полета в органы обслуживания воздушного движения в установленном порядке, а также управление беспилотным воздушным судном в ходе выполнения полета и корректировка полетного задания при возникновении неисправностей, при невозможности выполнения полета в соответствии с планом полета, при непредвиденных изменениях воздушной обстановки или других нештатных ситуациях.

6. Создание нового вида транспортного сервиса с применением беспилотных авиационных систем дополнит существующую схему доставки грузов и позволит обслуживать удаленные и труднодоступные территории. В настоящее время доставка грузов на такие территории осуществляется либо сезонно, либо пилотируемыми воздушными судами, не обеспечивающими оперативность применения и экономически неоправданными для перевозки грузов массой до 200 килограммов. Целевое состояние транспортных сервисов с применением беспилотных авиационных систем позволит сделать коммерчески привлекательной доставку такого типа грузов и обеспечить оперативную связь с территориями большинства субъектов Российской Федерации независимо от

наличия наземных путей сообщения.

Выполнение аэрофотосъемочных работ с применением беспилотных авиационных систем является крайне востребованным сервисом. Преимущества, связанные с оперативностью и высокой точностью получаемых данных, высоко ценятся при выполнении таких работ, как обследование трубопроводов, линий электропередачи и других инфраструктурных объектов. Использование беспилотных авиационных систем, включающих беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, расширит возможности по предоставлению такого типа сервисов за счет повышения автономности беспилотных авиационных систем, а также одновременного решения широкого круга задач.

Использование беспилотных авиационных систем для выполнения сельскохозяйственных работ в настоящий момент является развивающимся сервисом. Беспилотные авиационные системы, включающие беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, востребованы при выполнении авиационных работ в сельском хозяйстве. Они позволяют реализовать принципы "точного земледелия", сделать этот тип работ более безопасным для человека и расширить географию применения.

Выполнение функциональных сервисов будет доступно непосредственно после установления экспериментального правового режима и выполнения процедур по допуску беспилотных авиационных систем к эксплуатации, а также по допуску специалистов авиационного персонала и эксплуатантов беспилотных авиационных систем к деятельности в опытном районе.

7. Для комплексного решения всех задач, возникающих при организации деятельности опытного района, будет реализован проект по созданию интеллектуальной платформы "Купол".

В состав интеллектуальной платформы "Купол" войдут системные модули, реализующие сервисы регистрации, хранения и обработки данных обо всех субъектах экспериментального правового режима и выполняемых ими операциях. Будет обеспечено эффективное взаимодействие исполнителей функциональных сервисов и органов, осуществляющих контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима.

Особое внимание будет уделено обеспечению безопасности всех участников воздушного движения, в том числе не являющихся субъектами экспериментального правового режима. Для этой цели в настоящее время в рамках научно-исследовательских работ ведутся разработки комплексов систем, которые позволят обеспечить безопасную интеграцию беспилотных воздушных судов в общее воздушное пространство при соблюдении всех правил безопасности использования воздушного пространства для всех участников воздушного движения.

Заказчики и исполнители функциональных сервисов получают необходимое информационное обеспечение, которое обеспечит экспертную поддержку всем участникам процесса, эффективное и целостное взаимодействие. Интеллектуальная платформа "Купол" позволит объединить всех участников процесса эксплуатации беспилотных авиационных систем на всем пути от планирования сервисов до приемки результатов заказчиком, а также обеспечить автоматизированный контроль за их выполнением на всех этапах бизнес-процесса.

Интеграция перечисленных сервисов и функций в рамках интеллектуальной платформы "Купол" обеспечит цифровизацию сферы применения беспилотных авиационных систем в народно-хозяйственных целях. Это позволит минимизировать риски причинения вреда (ущерба) при внедрении цифровой инновации, а также обеспечит оперативное развертывание и эффективное функционирование сервисов с применением беспилотных авиационных систем.

Внедрение интеллектуальной платформы "Купол" будет производиться оператором опытного района. Расширение функционала будет производиться поэтапно по мере разработки системных модулей и выполнения тестирования на практике.

Системные модули интеллектуальной платформы "Купол", отвечающие за использование воздушного пространства, будут разрабатываться, тестироваться и внедряться в опытное

применение при взаимодействии с Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральным агентством воздушного транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями.

III. Сведения о технологиях, применяемых в рамках экспериментального правового режима в соответствии с перечнем технологий, утвержденным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона

8. В рамках экспериментального правового режима применяются следующие технологии:

- а) технологии работы с большими данными в области сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;
- б) производственные технологии в области управления производством;
- в) технологии робототехники и сенсорики, в том числе в области сенсоров и обработки сенсорной информации, сенсоров и систем сбора и обработки информации для эффективного функционирования робототехнических систем, интеллектуальных систем управления робототехническими системами, систем автоматизации управления;
- г) технологии беспроводной связи в области защищенной телекоммуникации.

IV. Цели установления экспериментального правового режима в соответствии со статьей 3 Федерального закона

9. Целями установления экспериментального правового режима являются:

- а) формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности;
- б) расширение состава, повышение качества или доступности товаров, работ и услуг;
- в) совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;
- г) обеспечение развития науки и социальной сферы;
- д) привлечение инвестиций в развитие предпринимательской деятельности в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации;
- е) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

V. Срок действия экспериментального правового режима

10. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года.

VI. Срок участия субъекта экспериментального правового режима в экспериментальном правовом режиме

11. Срок участия субъекта экспериментального правового режима в экспериментальном правовом режиме устанавливается на срок действия экспериментального правового режима.

VII. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим

12. Экспериментальный правовой режим устанавливается на территории Томской области.

VIII. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения) отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению в рамках экспериментального правового режима, с указанием реквизитов и структурных единиц нормативных правовых актов, содержащих такие положения

13. Следующие положения отдельных актов общего регулирования не подлежат применению в рамках экспериментального правового режима:

- а) в части допуска к эксплуатации беспилотных авиационных систем и оформления акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального

правового режима:

подпункты 2¹ и 4 пункта 1 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 9 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

Федеральные авиационные правила "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июня 2019 г. № 184;

пункты 4 - 6, подпункт "д" пункта 7 и пункты 13, 14 и 48 Федеральных авиационных правил "Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 г. № 273 (далее - Правила допуска к эксплуатации воздушных судов), а также приложение № 3 к Правилам допуска к эксплуатации воздушных судов;

б) в части допуска эксплуатантов беспилотных авиационных систем к выполнению воздушных перевозок и авиационных работ и включения субъекта экспериментального правового режима в реестр эксплуатантов опытного района:

пункт 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2022 г. № 10; пункт 2.7 и пункты 3.1 - 3.29 Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 494 (далее - Порядок выполнения авиационных работ), а также части 5 и 8 приложения № 2, приложения № 3 и 4 к Порядку выполнения авиационных работ;

в) в части профессиональной подготовки внешних пилотов:

пункт 4 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 4 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 57 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 7 Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа и функции специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным гражданским воздушным судном с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, функции сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также выдачи,

приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 февраля 2022 г. № 193 "Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа и функции специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным гражданским воздушным судном с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, функции сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также выдачи, приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств и об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации";

г) в части медицинского освидетельствования внешних пилотов - абзацы первый и второй пункта 3¹ статьи 52 Воздушного кодекса Российской Федерации;

д) в части документации беспилотной авиационной системы:

пункт 1 статьи 66 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 67 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 2.20 Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (далее - Правила подготовки и выполнения полетов);

е) в части использования воздушного пространства для применения беспилотных авиационных систем - абзац четвертый подпункта "в" пункта 10, абзац первый пункта 11 инструкции по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27 июня 2011 г. № 171 (далее - инструкция).

IX. Положения, соблюдение которых является обязательным в соответствии с настоящей Программой, если такие положения не предусмотрены актами общего регулирования или отличаются от них

14. К эксплуатации в опытном районе в рамках экспериментального правового режима допускаются беспилотные авиационные системы, имеющие акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима. Оформление акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима осуществляется в порядке, установленном Правилами допуска к эксплуатации воздушных судов, с учетом следующих особенностей:

- а) не подлежат применению положения Правил допуска к эксплуатации воздушных судов, указанные в абзаце седьмом подпункта "а" пункта 13 настоящей Программы;
- б) функции уполномоченного органа, осуществляемые в соответствии с Правилами допуска к эксплуатации воздушных судов при допуске к эксплуатации пилотируемых воздушных судов Федеральным агентством воздушного транспорта, выполняет субъект экспериментального правового режима - организация, имеющая аттестат аккредитации сертификационного центра, которая несет ответственность за соблюдение порядка допуска беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;
- в) акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима выдается субъектом экспериментального правового режима - организацией, указанной в подпункте "г" пункта 31 настоящей Программы, имеющей аттестат аккредитации сертификационного центра и несущей ответственность за соблюдение порядка выдачи такого акта;
- г) заявителем является субъект экспериментального правового режима или его представитель;

д) заявитель подает заявку на получение (продление действия) акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима в адрес субъекта экспериментального правового режима - организации, указанной в подпункте "г" пункта 31 настоящей Программы, имеющей аттестат аккредитации сертификационного центра. К заявке на получение (продление действия) акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима наряду с документами, указанными в пунктах 7 и 8 Правил допуска к эксплуатации воздушных судов, прилагаются:

свидетельство о государственной регистрации беспилотного воздушного судна;

описание станции внешнего пилота, параметров канала радиосвязи, используемого для управления беспилотного воздушного судна, протоколов обмена данными между станцией внешнего пилота и беспилотным воздушным судном в соответствии с требованиями национальных стандартов Российской Федерации ГОСТ Р 59519-2021 "Беспилотные авиационные системы. Компоненты беспилотных авиационных систем. Спецификация и общие технические требования" и ГОСТ Р 59520-2021 "Беспилотные авиационные системы. Функциональные свойства станции внешнего пилота", системы, обеспечивающей принудительную посадку при возникновении неисправности беспилотного воздушного судна или потери связи с наземным пунктом управления и устройств аварийного приземления;

е) для оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима в дополнение к требованиям, указанным в пунктах 29 - 68 Правил допуска к эксплуатации воздушных судов, разработчиками беспилотной авиационной системы могут применяться соответствующие требования к летной годности и охране окружающей среды, требования и стандарты, используемые в российской и международной практике, в том числе главы 4, 6, 9, 11, 12 и 13 документа Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Doc 10019 AN/507 "Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)".

Указанные требования могут быть адаптированы в соответствии с конструктивными и функциональными особенностями беспилотной авиационной системы, к которой они применяются;

ж) акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима наряду со сведениями, перечисленными в пункте 11 Правил допуска к эксплуатации воздушных судов, должен содержать реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации или пилота гражданской авиации, определенного организацией, проводившей оценку соответствия беспилотного воздушного судна требованиям к летной годности и охране окружающей среды, для выполнения контрольных полетов (облетов);

з) при подтверждении соответствия беспилотной авиационной системы требованиям, определенным в соответствии с подпунктом "ж" настоящего пункта, заявителю выдается акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима по форме согласно приложению № 1.

15. Субъекты экспериментального правового режима допускаются к выполнению воздушных перевозок и авиационных работ и вправе предоставлять функциональные сервисы в рамках экспериментального правового режима при условии включения в реестр эксплуатантов опытного района. Включение субъекта экспериментального правового режима в реестр эксплуатантов опытного района осуществляется в случае принятия оператором опытного района положительного решения по результатам оценки субъекта экспериментального правового режима, порядок проведения которой установлен Порядком выполнения авиационных работ, с учетом следующих особенностей:

а) субъект экспериментального правового режима, осуществляющий эксплуатацию беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима, принимает на работу или привлекает для выполнения работы по договору гражданско-правового характера лиц, имеющих временное свидетельство внешнего пилота (экспериментальный правовой режим), выданное в

соответствии с требованиями, указанными в пункте 16 настоящей Программы;

б) функции уполномоченного органа осуществляет оператор опытного района, который несет ответственность за соблюдение порядка допуска эксплуатантов беспилотных авиационных систем к выполнению воздушных перевозок и авиационных работ;

в) сертификат летной годности беспилотного воздушного судна, предусмотренный частью 3 приложения № 2 к Порядку выполнения авиационных работ, не указывается. В отношении эксплуатантов экспериментального правового режима указывается акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

г) оператор опытного района осуществляет ведение реестра эксплуатантов опытного района;

д) к выполнению функциональных сервисов в опытном районе допускаются субъекты экспериментального правового режима, включенные в реестр эксплуатантов опытного района;

е) подтверждение соответствия эксплуатанта экспериментального правового режима установленным требованиям производится оператором опытного района в следующем порядке: субъект экспериментального правового режима направляет оператору опытного района заявление на включение в реестр эксплуатантов опытного района с приложением к нему основных данных и документов, предусмотренных приложением № 2 к Порядку выполнения авиационных работ, в бумажном виде, подписанное руководителем заявителя;

оператор опытного района рассматривает указанное заявление в течение 10 рабочих дней;

при необходимости подтверждения достоверности представленных заявителем основных данных и определения соответствия заявителя требованиям настоящей Программы представитель оператора опытного района выполняет выездную проверку по месту нахождения (месту фактического осуществления деятельности) заявителя (в случае выполнения выездной проверки срок рассмотрения заявления увеличивается на 5 рабочих дней);

ж) по результатам рассмотрения заявления оператор опытного района принимает одно из следующих решений:

при подтверждении соответствия заявителя установленным требованиям - о внесении эксплуатанта в реестр эксплуатантов опытного района с направлением заявителю уведомления о принятом решении и данных учетной записи в реестре опытного района не позднее 3 рабочих дней со дня, следующего за днем окончания проверки;

при выявлении несоответствия заявителя установленным требованиям - об отказе во внесении эксплуатанта в реестр эксплуатантов опытного района с направлением заявителю мотивированного отказа не позднее 3 рабочих дней со дня окончания проверки.

16. К эксплуатации беспилотных авиационных систем субъектов экспериментального правового режима могут быть допущены специалисты авиационного персонала, обладающие свидетельством пилота гражданской или экспериментальной авиации, прошедшие теоретическую подготовку и проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами, с учетом следующих особенностей:

а) в части теоретической подготовки к внешним пилотам применяются требования в объеме требований к частному пилоту, установленных подпунктами "а" и "б" пункта 3.1 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147;

б) практическая подготовка внешних пилотов проводится на базе организаций - эксплуатантов беспилотных авиационных систем с целью получения следующих навыков и отработки упражнений: основы пилотирования в различных погодных условиях;

построение маршрута для пилотирования беспилотного воздушного судна;

проведение предполетной подготовки беспилотной авиационной системы и ее элементов;

выбор точки старта;
развертывание беспилотной авиационной системы;
проверка всех узлов управления;
порядок запуска и действий оператора;
облет препятствий, соблюдение высотного режима;
действия при изменении метеоусловий;
рекомендации, изучения схем и правил построения в зависимости от погоды;
полеты в условиях повышенной влажности;
действия при потере связи с беспилотным воздушным судном;
возможные поломки, ремонт и эксплуатация беспилотных авиационных систем;
анализ полетов и ошибок пилотирования;

в) в ходе практической подготовки внешними пилотами приобретаются следующие навыки с учетом особенностей осваиваемой беспилотной авиационной системы:
выполнение взлета, построение маршрута, полет по кругу, заход, расчет на посадку и посадка;
исправление отклонений в расчете на посадку;
выполнение виражей с креном;
выполнение снижения и набора высоты с заданной вертикальной скоростью с углами тангажа;
взлет, заход на посадку и посадка при встречном и боковом ветре;

г) по результатам прохождения практической подготовки внешний пилот должен уметь (соблюдая установленные ограничения) выполнять:
контроль параметров работы двигателя;
взлет и набор высоты;
развороты на расчетный курс;
построение прямоугольного маршрута;
снижение с заданной вертикальной скоростью;
расчет на посадку и исправление отклонений в расчете на посадку;
выравнивание, выдерживание и приземление;
уход на второй круг;
снижение и набор высоты с заданной вертикальной скоростью;

д) практические навыки внешнего пилота по управлению беспилотным воздушным судном проверяются при выполнении реального полета беспилотного воздушного судна, в ходе которого внешний пилот должен с соблюдением установленных ограничений самостоятельно выполнить подготовку к полету и полет по маршруту, в том числе:
составить предварительный план полета для службы Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации;
анализировать метеорологическую и аэронавигационную обстановку по маршруту полета и принимать решение на вылет;
выполнить штурманский расчет полета;
выполнить предполетную подготовку в соответствии с руководством по летной эксплуатации, подготовку пилотажно-навигационного оборудования к полету по маршруту;
выполнить выход из района аэродрома (посадочной площадки, геоточки) и подход к аэродрому (посадочной площадке, геоточке);
выполнить взлет, полет, посадку в любое время суток;

е) проверку практических навыков управления беспилотной авиационной системой и выдачу временных свидетельств внешних пилотов по форме согласно приложению № 2 осуществляет субъект экспериментального правового режима - организация, выполняющая обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала беспилотных авиационных систем (авиационный учебный центр), указанная в подпункте "в" пункта 30 настоящей Программы, которая несет

ответственность за соблюдение порядка выдачи таких свидетельств. Проверка практических навыков управления беспилотной авиационной системой проводится только на беспилотных авиационных системах, имеющих акт оценки годности к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима либо успешно прошедших этап проведения контрольных полетов (облетов) в соответствии с программой проведения работ по оценке годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима организацией, указанной в подпункте "г" пункта 31 раздела XII настоящей Программы;

ж) срок действия временного свидетельства внешнего пилота не может быть больше, чем срок действия экспериментального правового режима, в рамках которого оно выдано.

17. При медицинском освидетельствовании внешних пилотов для допуска к выполнению функций членов экипажа беспилотного воздушного судна подлежат применению Федеральные авиационные правила "Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 декабря 2021 г. № 437.

К выполнению функций членов экипажа беспилотного воздушного судна без прохождения медицинского освидетельствования в соответствии с указанными федеральными авиационными правилами допускаются лица, имеющие действующее медицинское свидетельство авиационного персонала экспериментальной авиации, полученное в соответствии с приказом Российского авиационно-космического агентства от 24 февраля 2003 г. № 80 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Врачебно-летная экспертиза авиационного персонала экспериментальной авиации".

(Пункт в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 27.12.2022 № 2453)

18. Субъекты экспериментального правового режима при выполнении авиационных перевозок и авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем обязаны обеспечить наличие на месте размещения станции внешнего пилота документации, требуемой в соответствии с пунктом 1 статьи 66, пунктом 1 статьи 67 Воздушного кодекса Российской Федерации и пунктом 2.20 Правил подготовки и выполнения полетов.

19. Планирование использования воздушного пространства для применения беспилотных авиационных систем и выполнение полетов беспилотных воздушных судов осуществляются с учетом следующих особенностей:

а) представление на установление местного режима и план полета беспилотного воздушного судна (тип сообщения SHR) подаются субъектом экспериментального правового режима в соответствии с инструкцией, за исключением абзаца четвертого подпункта "в" пункта 10 и абзаца первого пункта 11 инструкции, в сроки, обеспечивающие поступление этого представления в соответствующий зональный или региональный центр Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации не позднее чем за 24 часа до необходимого времени введения в действие режима в отношении полетов беспилотных воздушных судов, принадлежащих субъектам экспериментального правового режима, если для их выполнения планируется использование нижнего воздушного пространства класса G и (или) нижнего воздушного пространства класса C над территорией, где установлен экспериментальный правовой режим;

- б) представление на установление местного режима в отношении полетов беспилотных воздушных судов, принадлежащих субъектам экспериментального правового режима, не подлежит рассмотрению, если оно поступило в зональный (региональный) центр Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации менее чем за 24 часа до необходимого времени введения в действие режима, а также если в нем не содержится информация, необходимая для определения места, времени и высоты установления запрещения использования воздушного пространства в соответствии с пунктом 6 инструкции;
- в) маршрут полета беспилотного воздушного судна должен проходить:
абзац; (Утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2022 № 2453)
на расстоянии не менее 5 километров от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок (если операция взлета или посадки не производится на этих аэродромах и посадочных площадках). По согласованию с оператором аэродрома (вертодрома) или владельцем посадочной площадки субъект экспериментального правового режима может прокладывать маршрут полета беспилотного воздушного судна на расстоянии менее 5 километров от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок, если взлет или посадка производятся на площадки, расположенные ближе 5 километров от них;
вне диспетчерских зон аэродромов гражданской авиации (если операция взлета или посадки не производится на этих аэродромах). Допускается прокладывать маршрут беспилотного воздушного судна в диспетчерской зоне аэродрома, если взлет или посадка производятся на посадочные площадки, расположенные в пределах этой диспетчерской зоны. При выполнении взлета (посадки) с аэродромов гражданской авиации или посадочных площадок, расположенных в пределах диспетчерских зон аэродромов гражданской авиации, планирование полетов осуществляется в том числе в соответствии с разработанными эксплуатантами опытного района и согласованными с соответствующими оперативными органами Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации инструкциями по взаимодействию эксплуатантов опытного района с операторами аэродрома (вертодрома) и владельцами посадочной площадки;
- г) представление на установление местного режима использования воздушного пространства, подаваемое субъектом экспериментального правового режима в воздушном пространстве районов аэродромов над территорией действия экспериментального правового режима, должно быть согласовано с оператором такого аэродрома;
- д) субъект экспериментального правового режима, осуществляющий эксплуатацию беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима, обеспечивает на всех этапах выполнения полета устойчивую связь внешнего пилота беспилотного воздушного судна с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) по имеющимся каналам (радиосвязь, телефонная линия, спутниковая связь);
- е) на период выполнения совместных полетов беспилотных авиационных систем в районе, в котором установлен местный режим, организация обслуживания воздушного движения (управление полетами) возлагается на оператора опытного района;
- ж) ответственность за обеспечение безопасности использования воздушного пространства (предотвращение столкновений беспилотных воздушных судов с пилотируемыми воздушными судами других пользователей воздушного пространства и (или) другими материальными объектами) лежит на субъектах экспериментального правового режима - эксплуатантах беспилотных авиационных систем, в интересах которых устанавливается режим;
- з) в случае если маршрут полета беспилотного воздушного судна проходит над населенными пунктами, а также в случае, если посадка (взлет) осуществляется на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, такие полеты выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления;

(Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2022 № 2453)

и) во всех случаях внешний пилот беспилотного воздушного судна информирует оперативный орган Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, в зоне ответственности которого проходит полет:

о прохождении беспилотным воздушным судном точек маршрута, указанных в представлении на установление местного режима;

о том, что полет проходит в соответствии с планом. Такое информирование (донесение) включает информацию о государственном и регистрационном опознавательном знаке беспилотного воздушного судна и слова "полет проходит нормально" и передается в период между 20 и 40 минутами после времени последнего сеанса связи независимо от цели такого сеанса.

(Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2022 № 2453)

Х. Оценка рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям

20. Основными источниками дополнительных рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям, которые возникнут после введения и при реализации экспериментального правового режима, являются:

прогнозируемое существенное увеличение количества полетов беспилотных воздушных судов, создание и применение новых типов беспилотных воздушных судов;

использование технологий и конструктивных решений в области беспилотных авиационных систем, не имеющих наработанной практики использования.

21. Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям обусловлены:

а) вероятностью столкновений беспилотных воздушных судов с пилотируемыми воздушными судами, последствиями которых могут быть:

причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на борту пилотируемого воздушного судна, не участвующего в экспериментальном правовом режиме, и (или) причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на земной (водной) поверхности;

причинение вреда имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям;

б) вероятностью столкновений беспилотных воздушных судов (их элементов) с земной (водной) поверхностью, последствиями которых могут быть:

причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на земной (водной) поверхности; причинение вреда имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям.

22. В целях соблюдения законных интересов граждан и юридических лиц субъект экспериментального правового режима обязан при оценке рисков учитывать следующие факторы:

а) возможность увеличения частоты возникновения рисков событий в связи с увеличением интенсивности использования беспилотных авиационных систем;

б) возможность увеличения тяжести последствий рисков событий, связанных с увеличением максимальной взлетной массы беспилотных воздушных судов, используемых в ходе реализации экспериментального правового режима.

23. Условиями (событиями), способствующими возникновению рисков, являются:

- а) нарушение правил использования воздушного пространства одним или несколькими пользователями воздушного пространства (субъектами экспериментального правового режима и (или) иными пользователями воздушного пространства на территории действия экспериментального правового режима);
- б) технические неисправности беспилотных воздушных судов и (или) иных элементов беспилотных авиационных систем;
- в) нарушение правил эксплуатации беспилотных авиационных систем;
- г) преднамеренные действия третьих лиц;
- д) выполнение полетов беспилотных воздушных судов над населенными пунктами и скоплениями людей.

24. Наступлением рискованного события при применении экспериментального правового режима является авиационное происшествие или инцидент с участием беспилотного воздушного судна. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с участием беспилотных воздушных судов осуществляется в соответствии с приложением № 13 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

XI. Меры, направленные на минимизацию рисков, указанных в разделе X настоящей Программы, являющиеся обязательными для субъекта экспериментального правового режима

25. Для минимизации рисков, указанных в разделе X настоящей Программы, применяются обязательные для субъекта экспериментального правового режима следующие меры:

а) технологические меры:

оценка годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации и ее соответствия требованиям летной годности, которая обеспечит использование безопасных конструкций и компонентов, наличие систем, повышающих безопасность применения при возникновении аварийных ситуаций; применение алгоритмов программного обеспечения бортовых систем автоматического управления для принудительной посадки с использованием устройств, обеспечивающих аварийное приземление при возникновении неисправности беспилотного воздушного судна, не позволяющей завершить полет в соответствии с планом полета;

применение систем, обеспечивающих автоматический возврат беспилотного воздушного судна в точку вылета в случае потери связи по линии C2 Link с наземным пунктом управления;

разработка и внедрение системы планирования, контроля и управления полетами в воздушном пространстве класса "G" и воздушном пространстве класса "C" посредством интеллектуальной платформы "Купол", обеспечивающей ситуационную осведомленность субъектов экспериментального правового режима и других пользователей воздушного пространства при использовании беспилотных авиационных систем;

б) административные меры:

исключение полетов беспилотных воздушных судов над местами скопления людей и имущества;

контроль за техническим состоянием оборудования, квалификацией персонала;

страхование ответственности эксплуатантов беспилотных авиационных систем;

обеспечение взаимодействия заказчиков и потребителей функциональных сервисов на всех этапах от заказа до окончания выполнения транспортного сервиса с представлением аналитических и отчетных материалов о проделанной работе;

внедрение в опытном районе системы управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем (в рамках экспериментального правового режима) для своевременного выявления новых рисков и своевременного реагирования на них субъектами экспериментального правового режима. При этом должны осуществляться:

анализ результатов расшифровок записей средств объективного контроля станции внешнего пилота и органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (при их

наличии);

прослушивание каналов взаимодействия диспетчеров с экипажами воздушных судов, взаимодействующими службами;

мониторинг и оценка показателей безопасности, эффективности системы управления рисками;

мониторинг радиотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения полетов;

расследование авиационных событий и использование их материалов для выполнения профилактических мероприятий;

анализ сообщений, переданных персоналом или уполномоченными лицами;

анализ добровольных сообщений персонала;

плановые, внеплановые анализы безопасности;

обследования конкретных элементов, процедур или операций, создающих проблемные места в производственной деятельности.

26. Меры по системному выявлению опасных событий, которые могут стать причинами авиационных происшествий, разработке и реализации мероприятий, направленных на предотвращение авиационных происшествий в опытном районе, реализуются в соответствии с положением о системе управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем в опытном районе (в рамках экспериментального правового режима), определяющим общие для субъектов экспериментального правового режима цели, задачи, подходы к обеспечению безопасности в опытном районе, а также меры по выявлению, устранению и профилактике факторов, угрожающих безопасности полетов беспилотных воздушных судов.

27. Положение о системе управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем в опытном районе (в рамках экспериментального правового режима) разрабатывается и утверждается оператором опытного района в срок не позднее 3 месяцев со дня установления экспериментального правового режима.

28. Вопросы обеспечения безопасности операционной деятельности субъектов опытного района регулируются Положением об опытном районе, определяющим права, обязанности, ответственность всех субъектов экспериментального правового режима, порядок их взаимодействия между собой и с органами Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации в части подачи представления на использование воздушного пространства и согласования полетных планов в рамках экспериментального правового режима, а также меры по обеспечению авиационной безопасности, направленные на:

- а) исключение возможности незаконного провоза на беспилотных воздушных судах оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- б) противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и принятие иных мер, включая меры, осуществляемые с участием правоохранительных органов;
- в) исключение возможности несанкционированного доступа к беспилотным авиационным системам посторонних лиц.

29. Положение об опытном районе разрабатывается и утверждается оператором опытного района в срок не позднее 3 месяцев со дня установления экспериментального правового режима.

30. Эксплуатация беспилотной авиационной системы, в том числе при перевозке грузов, осуществляется субъектами экспериментального правового режима с использованием объектов авиационной инфраструктуры. При отсутствии таких объектов эксплуатант при использовании беспилотного воздушного судна, в том числе при погрузочных работах, обязан обеспечить меры безопасности, соответствующие требованиям транспортной безопасности.

XII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

31. К субъектам экспериментального правового режима относятся:

а) оператор опытного района - общество с ограниченной ответственностью "Региональный оператор "Беспилотные системы" (ОГРН 1217000001745);

б) следующие организации - эксплуатанты беспилотных авиационных систем, предоставляющие функциональные сервисы, несущие расходы и ответственность за эксплуатацию беспилотных авиационных систем, аренду объектов инфраструктуры, получение необходимых разрешений и допусков:

общество с ограниченной ответственностью "ПЛАЗ" (ОГРН 5067847004341);

общество с ограниченной ответственностью "Аэромакс" (ОГРН 1177746007900);

общество с ограниченной ответственностью "ТАЙБЕР" (ОГРН 1147748031705);

акционерное общество "Научно-производственное предприятие "Радар ммс" (ОГРН 1027807560186);

акционерное общество "Национальный центр вертолетостроения им. М.Л.Миля и Н.И.Камова" (ОГРН 1027739032969);

общество с ограниченной ответственностью "Технологии Автоматизации и Программирования" (ОГРН 1057811020080);

общество с ограниченной ответственностью "КБ Русь" (ОГРН 1183668045615);

общество с ограниченной ответственностью "Индустриальные дроны" (ОГРН 1197746412929);

федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт теплофизики им.

С.С.Кутателадзе Сибирского отделения Российской академии наук (ОГРН 1025403648786);

общество с ограниченной ответственностью "СибАэроКрафт" (ОГРН 1165476071980);

федеральное государственное унитарное предприятие "Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А.Чаплыгина" (ОГРН 1025400530836);

общество с ограниченной ответственностью "Беспилотные авиационные системы" (ОГРН 1227700511939); (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 12.03.2024 № 293)

общество с ограниченной ответственностью "Аэромакс-Авиа (Центр-Логистика)" (ОГРН 1227700410387); (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 12.03.2024 № 293)

в) организация, выполняющая обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима в соответствии с положениями, определенными в разделе IX настоящей Программы (авиационный учебный центр), - федеральное государственное унитарное предприятие "Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина" (ОГРН 1025400530836) (выдает временное свидетельство внешнего пилота (экспериментальный правовой режим);

г) организация, выполняющая работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающая акт оценки годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации, указанный в разделе IX настоящей Программы, - акционерное общество "Авиационный сертификационный Центр "СибНИА-ТЕСТ" (ОГРН 1055401204011).

XIII. Перечень требований, предъявляемых к субъекту (субъектам) экспериментальных правовых режимов, которым они должны соответствовать, наряду с требованиями, предусмотренными пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона

32. Субъектами экспериментального правового режима могут являться индивидуальные предприниматели или юридические лица, соответствующие одному из следующих требований:

а) владение на законных основаниях беспилотными авиационными системами, включающими в себя беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, предназначенные для выполнения авиационных перевозок и (или) авиационных работ;

б) осуществление одного (или нескольких) видов экономической деятельности, предусмотренных

Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2), - 30.30, 51.21, 52.23, 72.19;

в) наличие действующего сертификата авиационного учетного центра, выданного Федеральным агентством воздушного транспорта;

г) наличие аттестата аккредитации сертификационного центра, выданного Федеральным агентством воздушного транспорта.

33. Инициаторами (претендентами) представляются документы, подтверждающие их соответствие указанным требованиям.

XIV. Возможность присоединения иных субъектов к экспериментальному правовому режиму, порядок такого присоединения

34. Присоединение иных субъектов к экспериментальному правовому режиму возможно в порядке, установленном статьей 11 Федерального закона.

XV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 12 Федерального закона

35. Статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается в следующих случаях:

а) непредставление субъектом экспериментального правового режима отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в соответствии с требованиями и сроками, предусмотренными разделами XXV и XXIX настоящей Программы, а также представление неполной или недостоверной информации для отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до дня представления отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима или представления уточненного отчета;

б) выявление в случае, определенном в подпункте "б" пункта 2 Положения о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 1888 "Об утверждении Положения о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения" (далее - Положение о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима), не менее 1 нарушения, указанного в разделах XVIII и (или) XIX настоящей Программы, которое было допущено субъектом экспериментального правового режима.

В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима в соответствии с подпунктом "б" пункта 2 Положения о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима.

XVI. Основания возобновления статуса субъекта экспериментального правового режима

36. Статус субъекта экспериментального правового режима возобновляется по следующим основаниям:

а) представление отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового

режима в соответствии с требованиями, установленными разделами XXV и XXIX настоящей Программы, или уточненного отчета, содержащего полную и достоверную информацию о деятельности в рамках экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "а" пункта 35 настоящей Программы);

б) получение информации от органа государственного контроля (надзора) об устранении выявленных нарушений, критерии которых указаны в разделах XVIII и (или) XIX настоящей Программы, в соответствии с абзацем вторым пункта 8 Положения о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "б" пункта 35 настоящей Программы).

XVII. Основания и сроки принятия решения о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 12 Федерального закона

37. Статус субъекта экспериментального правового режима прекращается по основаниям, указанным в пунктах 1 и 2 и подпунктах "а" - "в" пункта 3 части 2 статьи 12 Федерального закона.

38. Порядок и сроки принятия решения о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима установлены Положением о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима.

XVIII. Критерии нарушения положений настоящей Программы

39. Критерием нарушения положений настоящей Программы (за исключением грубого нарушения положений настоящей Программы) является причинение вреда жизни, здоровью или имуществу гражданина либо имуществу юридического лица вследствие несоблюдения требований разделов III, VII, IX - XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы и требований, установленных частью 1 статьи 8 Федерального закона.

XIX. Критерии грубого нарушения положений настоящей Программы

40. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения:

а) субъектом экспериментального правового режима - оператором опытного района, указанным в подпункте "а" пункта 31 настоящей Программы, требований подпунктов "д" и "е" пункта 15 настоящей Программы;

б) субъектами экспериментального правового режима - эксплуатантами беспилотных авиационных систем, указанными в подпункте "б" пункта 31 настоящей Программы, требований абзаца первого пункта 14, подпункта "а" пункта 15 и подпункта "в" пункта 19 настоящей Программы;

в) субъектом экспериментального правового режима требований, указанных в разделе IX настоящей Программы.

XX. Основания и сроки приостановления действия экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 16 Федерального закона

41. Действие экспериментального правового режима приостанавливается по основаниям, указанным в пунктах 1 и 2 части 1 статьи 16 Федерального закона.

42. Порядок и срок приостановления действия экспериментального правового режима устанавливаются в соответствии с Правилами приостановления действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, прекращения действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, уведомления субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или субъектов экспериментального правового

режима в сфере цифровых инноваций о приостановлении или прекращении действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2020 г. № 2116 "Об утверждении Правил приостановления действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, прекращения действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, уведомления субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или субъектов экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о приостановлении или прекращении действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций".

XXI. Основания досрочного прекращения действия экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 17 Федерального закона

43. Действие экспериментального правового режима досрочно прекращается в случаях, указанных в пункте 1, абзацах первом - четвертом подпункта "а" и подпункте "б" пункта 2 части 2 статьи 17 Федерального закона.

XXII. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима (порядок использования цифровой инновации)

44. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливается.

XXIII. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию по направлению экспериментального правового режима

45. Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию по направлению экспериментального правового режима, является Министерство транспорта Российской Федерации.

XXIV. Орган, осуществляющий контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, а также указание на порядок осуществления этих функций, в том числе на порядок организации и проведения проверок соблюдения положений настоящей Программы

46. Контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, в том числе функции по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы, осуществляются Федеральной службой по надзору в сфере транспорта при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации и федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности в порядке, установленном:

- а) Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1064 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации";
- б) Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1051 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации".

XXV. Требования к оценке эффективности и результативности экспериментального правового

режима, в том числе показатели (наименование и плановое значение), в соответствии с которыми проводится такая оценка

47. Оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима проводится в рамках осуществляемого уполномоченным органом мониторинга экспериментального правового режима.

48. Порядок осуществления мониторинга экспериментального правового режима установлен Правилами мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2020 г. № 2011 "Об утверждении Правил мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций".

49. Показатели, в соответствии с которыми проводится оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима, приведены в приложении № 3.

XXVI. Способы информирования субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования

50. Информирование субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования, осуществляется посредством размещения соответствующей информации на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

XXVII. Необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" информации об установлении и о содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой, от общего регулирования, а также нанесения соответствующей информации на товары, производимые в рамках экспериментального правового режима, размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима, перед входами в помещения, в которых выполняются работы, оказываются услуги в рамках указанного экспериментального правового режима

51. Информирование лиц, права и законные интересы которых могут быть затронуты в рамках экспериментального правового режима, осуществляется на официальном сайте оператора опытного района в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" по адресу <http://rousystems.ru>.

52. Оператор опытного района или уполномоченное им лицо обязаны разместить информацию об установлении и о содержании экспериментального правового режима в населенных пунктах в случае осуществления полетов беспилотных воздушных судов на расстоянии до 10 километров от соответствующего населенного пункта.

53. Оператор опытного района или уполномоченное им лицо обязаны разместить информацию путем:

- а) публикации в печатных средствах массовой информации Томской области;
- б) опубликования на официальных сайтах муниципальных образований Томской области в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет";
- в) размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима, перед входами в помещения, в которых оказываются услуги в рамках экспериментального правового режима.

XXVIII. Необходимость (отсутствие такой необходимости) страхования субъектом экспериментального правового режима гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица при реализации экспериментального правового режима

54. Страхование ответственности эксплуатанта беспилотной авиационной системы перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации беспилотного воздушного судна, является обязательным во время всего срока действия экспериментального правового режима и осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

55. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем должны застраховать ответственность перед любыми третьими лицами за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу. Минимальная сумма страхования ответственности должна быть не менее 1000000 рублей на каждое беспилотное воздушное судно, используемое в рамках экспериментального правового режима.

56. Субъекты экспериментального правового режима, являющиеся эксплуатантами беспилотных авиационных систем, обеспечивают страхование жизни и здоровья лиц из числа специалистов авиационного персонала, задействованного в эксплуатации беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима. Размер страховой выплаты при страховании жизни и здоровья каждого специалиста авиационного персонала, допущенного к эксплуатации беспилотных авиационных систем, должен быть не менее 1000000 рублей.

XXIX. Периодичность представления сведений для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима

57. Сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима представляются не реже одного раза в квартал, не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом.

Итоговый отчет о реализации экспериментального правового режима представляется за 3 месяца до завершения срока его действия.

XXX. Порядок и условия обезличивания и последующей обработки субъектом экспериментального правового режима персональных данных при условии обязательного обезличивания персональных данных, если экспериментальный правовой режим предусматривает обработку субъектом экспериментального правового режима персональных данных, полученных в результате обезличивания, с учетом требований, предусмотренных пунктом 13¹ части 5 статьи 10 Федерального закона

58. Порядок и условия обезличивания и последующей обработки субъектом экспериментального правового режима персональных данных при условии обязательного обезличивания персональных данных, если экспериментальный правовой режим предусматривает обработку субъектом экспериментального правового режима персональных данных, полученных в результате

обезличивания, с учетом требований, предусмотренных пунктом 13¹ части 5 статьи 10 Федерального закона, настоящей Программой не устанавливаются.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области

(форма)

(наименование сертификационного центра)

АКТ

оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима

№ _____

1. Тип и назначение беспилотной авиационной системы (БАС)
2. Регистрационный знак
3. Серийный (заводской) номер, идентификационный номер
4. Беспилотная авиационная система принадлежит (наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя или физического лица, адрес владельца, идентификационный номер налогоплательщика - владельца)
5. Эксплуатационные ограничения и характеристики гражданской беспилотной авиационной системы _____ содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего акта
6. Настоящий акт выдан на указанную беспилотную авиационную систему в соответствии с Программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2022 г. № 458 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области"
7. Настоящий акт действителен в течение 2 лет с даты выдачи, но не более срока действия экспериментального правового режима, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2022 г. № 458 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области"

(должность, подпись, фамилия, инициалы руководителя организации, выдавшей акт)

Дата выдачи _____ М.П.

Карта данных беспилотного воздушного судна

Параметр

Значение

1. Двигатель (двигатели) (марка, заводской номер)

мощность, кВт

максимальные обороты в минуту

2. Воздушный винт (марка, заводской номер)

максимальные обороты в минуту

3. Максимальная взлетная масса воздушного судна, кг

4. Центровка

предельно-передняя, %

предельно-задняя, %

5. Грузоподъемность, кг

6. Ограничения по скорости:

максимально допустимая, км/ч

минимально допустимая, км/ч

скорость отрыва при взлете, км/ч

посадочная скорость, км/ч

7. Состав экипажа, человек

8. Метеоусловия для выполнения полетов:

высота нижнего края облаков, м

горизонтальная видимость, м

ветер:

а) на взлете:

встречный, м/с

попутный, м/с

под углом 90 градусов, м/с

б) при посадке:

встречный, м/с

попутный, м/с

под углом 90 градусов, м/с

9. Температура окружающего воздуха, градусов, С

10. Запрещены полеты

11. Разрешены полеты (днем, ночью, правила визуальных полетов, правила полетов по приборам)

12. Станция внешнего пилота

тип

операционная система

способы управления беспилотным воздушным судном (прямое, с помощью автопилота, заданием точек пути)

13. Линия контроля и управления

архитектура

защита

рабочая частота

антенный комплекс (тип антенны, рабочая частота, способ связи со станцией внешнего пилота)

14. Прочие обязательные компоненты беспилотной авиационной системы (средства транспортировки, стартовые и посадочные устройства)

(должность, подпись, фамилия, инициалы руководителя организации, выдавшей акт)

Дата выдачи _____ М.П.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации

беспилотных авиационных систем в Томской области

ФОРМА

свидетельства внешнего пилота

(экспериментальный правовой режим)

Лицевая сторона свидетельства

ВРЕМЕННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ВНЕШНЕГО ПИЛОТА

(экспериментальный правовой режим)

Обладатель свидетельства:

(фамилия, имя, отчество обладателя свидетельства)

Дата рождения обладателя свидетельства:

Гражданство обладателя свидетельства: _____

Подпись обладателя свидетельства:

Свидетельство выдано в рамках исполнения:

постановления Правительства Российской Федерации от 24 марта 2022 г. № 458 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области"

Срок действия свидетельства:

Оборотная сторона свидетельства:

Квалификационные отметки:

(тип (наименование) беспилотной авиационной системы)

Примечания:

Допущен к управлению беспилотной авиационной системой в составе

_____ беспилотных воздушных судов

(количество беспилотных воздушных судов, единиц)

Свидетельство выдано:

Подпись лица, выдавшего свидетельство:

Дата выдачи: М.П.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области

ПОКАЗАТЕЛИ,

в соответствии с которыми проводится оценка эффективности и результативности

экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области

Наименование

показателяГоды действия экспериментального правового режимаИтого

за период действия экспериментального правового режима

1-й год2-й год3-й год

кварталИтого за
годкварталИтого за
годкварталИтого за
год
IIIIIIIVIIIIIIIVIIIIIIIV

1.Количество полетов

для выполнения аэрофотосъемки, авиационных работ, перевозки грузов,
не менее

2222855552077772856

2.Количество предприятий пользователей услуг,
не менее

----1----2----58

3.Количество предприятий поставщиков услуг,
не менее

----1----2----47

4.Количество новых рабочих мест, не менее

----2----2----15

5.Количество беспилотных авиационных систем, допущенных к работе
в режиме экспериментального
правового режима,
не менее, единиц

----1----2----47

6.Количество подготовленных специалистов

по эксплуатации беспилотных авиационных систем, не менее, человек

----1----3----59

7.Количество населенных пунктов / удаленных объектов, обслуживаемых с использованием
беспилотных авиационных систем, не менее

----1----2----47
