



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 9 ноября 2023 г. № 1874

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 Самарской области**

В соответствии со статьей 10 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области.

2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской 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 экономического развития Российской Федерации 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 9 ноября 2023 г. № 1874

**ПРОГРАММА**  
**экспериментального правового режима**  
**в сфере цифровых инноваций по эксплуатации**  
**беспилотных авиационных систем в Самарской 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:

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

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

"воздушное движение", "воздушное пространство класса С", "воздушное пространство класса G", "временный режим", "запретная зона", "использование воздушного пространства", "маршрут полета", "местный режим", "нижнее воздушное пространство" и "пользователи воздушного пространства" - 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";

"Единая система организации воздушного движения Российской Федерации" - в значении, определенном Положением о Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2015 г. № 901 "О Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации".

В настоящей Программе также используются следующие понятия:

"оператор опытного района" - юридическое лицо, осуществляющее создание и эксплуатацию наземной инфраструктуры опытного района, допуск субъектов экспериментального правового режима, указанных в подпункте "в" пункта 34 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;

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

"реестр эксплуатантов опытного района" - перечень эксплуатантов опытного района, допущенных к выполнению авиационных работ и коммерческих воздушных перевозок в рамках экспериментального правового режима;

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

"эксплуатант беспилотной авиационной системы" - индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, владеющие беспилотной авиационной системой на законных основаниях и применяющие ее в соответствии с настоящей Программой;

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

3. В настоящее время применение беспилотных авиационных систем для осуществления коммерческих воздушных перевозок грузов и авиационных работ не осуществляется по причине наличия перечисленных в разделе VIII настоящей Программы требований, предписаний, запретов и ограничений в актах общего регулирования, препятствующих разработке, апробации и внедрению цифровой инновации.

Установление экспериментального правового режима позволит исключить указанные факторы путем:

введения специального правового регулирования (отличающегося от общего) по ряду вопросов, связанных с обеспечением применения беспилотных авиационных систем для выполнения коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ;

введения в эксплуатацию системы управления опытным районом, включающей применение цифровой платформы "Небосвод" и цифрового сервиса обеспечения безопасности полетов "Ранавиа" в целях комплексного обеспечения эффективного и безопасного применения беспилотных авиационных систем.

4. В рамках экспериментального правового режима планируется обеспечить условия для выполнения функциональных сервисов.

5. Цифровой инновацией, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, является коммерческое применение современных беспилотных авиационных систем, функционирующих на базе цифровых технологий, применяемых в бортовом оборудовании беспилотных воздушных судов, в пунктах дистанционного пилотирования (станциях внешнего пилота)



в составе беспилотных авиационных систем и в информационных цифровых системах, обеспечивающих безопасное применение 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 (далее - табель сообщений о движении воздушных судов), направляются в органы обслуживания воздушного движения. Полет на всех его стадиях осуществляется при непосредственном управлении внешнего пилота (автоматический режим полета рассматривается как аварийный при принудительной посадке беспилотного воздушного судна в случае потери связи по линии его управления и контроля (C2 Link) или неисправности бортового оборудования, не позволяющей продолжать безопасный полет). 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 плана полета 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. Данные об эксплуатации беспилотных авиационных систем собираются как в процессе выполнения полетов, так и после завершения полетов с целью оценки фактических рисков безопасности осуществления полетов.

В рамках экспериментального правового режима планируется проведение мероприятий по тестированию средств защиты от противоправного применения беспилотных авиационных систем, в том числе криптографических, прошедших процедуру проверки в соответствии с Положением о разработке, производстве, реализации и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств защиты информации (Положение ПКЗ-2005), утвержденным приказом Федеральной службы безопасности Российской Федерации от 9 февраля 2005 г. № 66, и примененных на линии управления и контроля (C2 Link), а также мероприятий по использованию средств идентификации (опознавания) беспилотных воздушных судов.

6. Создание нового вида коммерческого транспортного сервиса с применением беспилотных авиационных систем дополнит существующую схему доставки грузов. В настоящее время коммерческая воздушная перевозка грузов осуществляется пилотируемыми воздушными судами большой грузоподъемности, не обеспечивающими оперативность применения и экономически неоправданными для перевозки легких грузов. Целевое состояние транспортных сервисов с применением беспилотных авиационных систем позволит сделать коммерчески привлекательной и экономически эффективной доставку такого типа грузов.

Выполнение авиационных 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 электропередач и других инфраструктурных объектов, охрана лесов от пожаров и проведение авиационно-химических работ по защите сельскохозяйственных культур. Использование крупногабаритных беспилотных воздушных судов расширит возможности по предоставлению такого типа сервисов за счет повышения автономности беспилотных авиационных систем, а также одновременного решения широкого круга задач.

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 системы управления опытным районом.

Данная система включает в себя цифровую платформу "Небосвод" и цифровой сервис "Ранавиа". Цифровая платформа "Небосвод" осуществляет организацию и обеспечение полетов беспилотных воздушных судов посредством использования данных навигации и наблюдения, метеорологической информации, аэронавигационной информации и геопространственных данных. Цифровой сервис "Ранавиа" использует данные по налету беспилотных воздушных судов, по техническому состоянию, а также по отказам бортовых компонентов беспилотных воздушных судов в течение эксплуатации беспилотных воздушных судов для контроля безопасности полетов.

В состав системы управления опытным районом 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.

Заказчики и исполнители функциональных сервисов получат необходимое информационное обеспечение, которое обеспечит экспертную поддержку всем участникам процесса, эффективное и целостное взаимодействие.

Интеграция указанных сервисов и функций в рамках системы управления опытным районом обеспечит цифровизацию сферы коммерческого 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.

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 Самарской 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. Не подлежат применению в рамках экспериментального правового режима следующие положения отдельных актов общего регулирования:

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 2<sup>1</sup> и 4 пункта 1 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункты 1 и 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;

пункт 2, подпункт "в" пункта 6 и пункты 12, 13 и 20 Федеральных авиационных правил "Форма и порядок оформления сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов на основании акта оценки беспилотного гражданского воздушного судна на его соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области

авиации. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 февраля 2023 г. № 61 (далее - Правила допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов), а также приложение к Правилам допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов;

б) в части допуска эксплуатантов беспилотных авиационных систем к выполнению коммерческих 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 - Правила, определяющие требования к лицам, выполняющим авиационные работы), а также части 5 и 8 приложения № 2, приложения № 3 и 4 к Правилам, определяющим требования к лицам, выполняющим авиационные работы;

в) в части профессиональной подготовки внешних пилотов:

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 3<sup>1</sup> 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.

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:

а) беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, имеющие уведомление о постановке на государственный учет, выданное в порядке, установленном Правилами государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 г. № 658 "Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации";

б) беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, имеющие акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима. Акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима оформляется в порядке, установленном Правилами допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, с учетом следующих особенностей:

вместо сертификата летной годности беспилотного гражданского воздушного судна, предусмотренного Правилами допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, оформляется акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима по форме согласно приложению № 1;

функции уполномоченного органа, осуществляемые в соответствии с Правилами допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов при допуске к эксплуатации беспилотных воздушных судов Федеральным агентством воздушного транспорта, выполняют



субъекты экспериментального правового режима - организации, указанные в подпункте "д" пункта 34 настоящей Программы и несущие ответственность за соблюдение порядка допуска беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима выдается субъектами экспериментального правового режима - организациями, указанными в подпункте "д" пункта 34 настоящей Программы и несущими ответственность за соблюдение порядка выдачи такого акта;

заявителем является субъект экспериментального правового режима (его уполномоченный представитель);

заявитель подает заявку на получение (продление действия) акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима в адрес одного из субъектов экспериментального правового режима - организации, указанной в подпункте "д" пункта 34 настоящей Программы. К заявке на получение (продление действия) акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима наряду с документами, указанными в пункте 6 Правил допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, прилагаются:

описание станции внешнего пилота, параметров канала радиосвязи, используемого для управления беспилотным воздушным судном, описание 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;

программа проведения работ по оценке соответствия беспилотных воздушных судов установленным требованиям, содержащая описание проверки конструкторской (при ее наличии), эксплуатационной документации беспилотного воздушного судна на предмет ее соответствия установленным требованиям, описание проверки достоверности

заявленных физических характеристик (вес, центровка, геометрические размеры), описание проведения детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем, оборудования и маркировок на соответствие характеристикам, установленным конструкторской (при ее наличии) и (или) эксплуатационной документацией беспилотного воздушного судна, описание проведения наземных проверок в объеме, установленном эксплуатационной документацией беспилотного воздушного судна, и контрольных полетов (облетов);

для оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима применяются следующие требования к летной годности и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации:

диапазоны веса и центровки должны обеспечивать управляемость и маневренность на режимах взлета при максимальной взлетной мощности, набора высоты, горизонтального полета, снижения, посадки с работающим и выключенным двигателем, а также при внезапном отказе двигателя;

соответствие всем требованиям к летным характеристикам должно быть подтверждено проверками беспилотных воздушных судов в объеме, определяемом программой проведения работ по оценке соответствия беспилотного воздушного судна установленным требованиям, с учетом заявленных веса, центровки и загрузки, посредством испытаний на предъявленном беспилотном воздушном судне или посредством анализов и расчетов, основанных на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации и в пределах установленных ограничений;

требования к прочности должны быть определены через расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на коэффициенты безопасности);

конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления остаточных деформаций. При всех эксплуатационных нагрузках деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации и работоспособность системы управления;

при отсутствии специальных оговорок нагрузки, возникающие в воздухе, на земле, должны быть уравновешены инерционными силами всех частей беспилотного воздушного судна. Распределение этих нагрузок может быть приближенным, взятым с запасом или должно точно отражать фактические условия. Конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления опасных остаточных

деформаций. При всех нагрузках, вплоть до предельных эксплуатационных, деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации и работоспособность системы управления;

прочность любого элемента конструкции должна обеспечиваться соответствующими коэффициентами безопасности, методами эксплуатации и ограничениями, указанными в эксплуатационной документации;

пригодность и долговечность материалов, использованных для изготовления деталей, поломка которых может отрицательно повлиять на безопасность, должны определяться с учетом опыта их применения в аналогичных конструкциях и (или) соответствовать установленным стандартам либо результатам испытаний, гарантирующим прочность и другие свойства, принятые в расчетных данных;

применяемая технология производства должна обеспечивать надежность, качество изготовления конструкции, сохранения первоначальной прочности в реальных условиях эксплуатации;

должны быть обеспечены проверка и осмотр (включая осмотр основных элементов конструкции и систем управления), ремонт и замена любой составной части, требующей технического обслуживания, регулировки для обеспечения правильной установки и функционирования, смазки и ухода;

установка управляемых поверхностей должна быть выполнена таким образом, чтобы исключалось взаимодействие между любыми поверхностями или их креплениями;

все системы управления должны работать с обеспечением полноты и плавности ходов без рывков и заеданий, а также обеспечивать соответствие прочности материалов и соединений расчетным максимальным нагрузкам;

организация пространства в станции внешнего пилота, ее размер, а также оборудование и его размещение не должны создавать помех внешнему пилоту при управлении беспилотным воздушным судном;

силовая установка должна быть изготовлена, собрана и установлена таким образом, чтобы обеспечивалась безопасная эксплуатация и имелся доступ для необходимых осмотров и технического обслуживания;

заявитель должен обосновать, что каждая комбинация двигателя, выхлопной системы (при наличии) и воздушного винта удовлетворительно функционирует и надежна при эксплуатации с учетом установленных ограничений;

при использовании неавиационного двигателя должны быть установлены соответствующие ограничения по ресурсу, учитывая отклонения от проектных режимов работы для применяемого двигателя;

расчет и конструкция воздушного винта должны обеспечивать сведение к минимуму вероятности его опасного состояния в период между ремонтами;

должны соблюдаться условия эксплуатации и ремонта, установленные разработчиком беспилотных воздушных судов;

каждый вид требуемого оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий, имеющих место на беспилотном воздушном судне в процессе эксплуатации в полете и на земле, в том числе и в случае возможного отказа, и имелся доступ для осмотров и технического обслуживания;

должны быть установлены эксплуатационные ограничения по воздушным скоростям на взлете, в полете, при посадке, с применением механизации и без ее применения, максимальной взлетной и посадочной дистанции, ограничения по встречной, попутной и боковой составляющей ветра, максимальной взлетной массе, предельной центровке, массе пустого беспилотного воздушного судна и другие ограничения, необходимые для безопасной эксплуатации беспилотного воздушного судна;

на беспилотные воздушные суда должны быть нанесены государственный и регистрационный опознавательные знаки в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации, установлена огнестойкая табличка, содержащая наименование (обозначение) и идентификационный номер беспилотного воздушного судна (аналогичные обозначения должны дублироваться на корпусе станции внешнего пилота);

в дополнение к требованиям, указанным в настоящем пункте, разработчиками беспилотной авиационной системы могут применяться соответствующие требования к летной годности и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, требования и стандарты, используемые в российской и международной практике (включая государства - члены Евразийского экономического союза), в том числе рекомендации Международной организации гражданской авиации по государственному регулированию применения беспилотных авиационных систем на основе положений Part 101, Part 102, Part 149, а также правила Европейского агентства безопасности полетов, установленные для специальной

категории операций беспилотных авиационных систем. Указанные требования могут быть адаптированы в соответствии с конструктивными и функциональными особенностями беспилотной авиационной системы, к которой они применяются;

результаты проведения работ по оценке соответствия беспилотной авиационной системы установленным настоящей Программой требованиям к летной годности и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации отражаются в заключении, составляемом по форме, утверждаемой организациями, указанными в подпункте "д" пункта 34 настоящей Программы, выполняющими работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающими акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима (далее - заключение);

заключение должно содержать:

сведения об организации, проводившей оценку соответствия беспилотной авиационной системы требованиям к летной годности и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации;

реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации или пилота гражданской авиации, определенного организацией, проводившей оценку соответствия беспилотной авиационной системы требованиям к летной годности и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, для выполнения контрольных полетов (облетов);

сведения о владельце беспилотной авиационной системы (заявителе) - полное наименование юридического лица и его адрес, фамилия, имя и отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя или физического лица и его адрес;

наименование, регистрационные данные беспилотной авиационной системы;

результаты проведения работ по оценке соответствия беспилотной авиационной системы на земле (проверка документации, осмотры конструкции, наземные проверки) согласно программе проведения работ по оценке соответствия беспилотного воздушного судна установленным требованиям;

сведения об устранении замечаний и проведении доработок (при наличии);

подписанные специалистом, осуществившим работы по оценке соответствия беспилотной авиационной системы, сведения о допуске

к контрольному полету (облету), дополнительных ограничениях (при наличии);

подписанные пилотом, производившим контрольные полеты (облеты), сведения о программе контрольных полетов (облетов), согласованные специалистом, осуществившим работы по оценке соответствия беспилотного воздушного судна, и результаты выполнения программы контрольных полетов (облетов), замечания по работе материальной части, меры безопасности, указания и рекомендации для внесения в эксплуатационную документацию беспилотного воздушного судна;

заключение должно содержать следующие данные и характеристики беспилотной авиационной системы:

сведения о двигателе (двигателях) (при наличии): вид, марка, мощность, максимальные обороты;

сведения о воздушном винте (винтах) (при наличии): марка, диаметр; сведения о типе и марке топлива, емкости топливных баков, невырабатываемом остатке;

сведения о марке масла, емкости масляной системы;

сведения о массах (масса пустого снаряженного беспилотного воздушного судна, максимальная взлетная масса беспилотного воздушного судна);

сведения о центровке беспилотного воздушного судна (предельная передняя или задняя в процентах средней аэродинамической хорды);

сведения об ограничениях воздушной скорости (максимально допустимая, максимальная крейсерская, максимальная скорость с выпущенными закрылками (при наличии));

сведения о скорости сваливания (с убранными или выпущенными закрылками при их наличии (по положениям выпуска));

сведения о количественном минимальном составе экипажа;

сведения о станции внешнего пилота;

сведения об эксплуатационных и других ограничениях и запрещениях при эксплуатации;

общее заключение о соответствии либо несоответствии представленной беспилотной авиационной системы требованиям, установленным настоящей Программой, о возможности либо невозможности выдачи акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

при подтверждении соответствия беспилотной авиационной системы требованиям, указанным в подпункте "б" настоящего пункта, заявителю выдается акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима.

15. Субъекты экспериментального правового режима допускаются к выполнению воздушных коммерческих 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 Правилами, определяющими требования к лицам, выполняющим авиационные работы, 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 коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ;

в) сертификат летной годности беспилотного воздушного судна, предусмотренный частью 3 приложения № 2 к Правилам, определяющим требования к лицам, выполняющим авиационные работы, не указывается. В отношении эксплуатантов беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов 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 в бумажном виде заявление на включение в реестр эксплуатантов опытного района с приложением к нему основных данных и документов, предусмотренных приложением № 2 к Правилам, определяющим требования к лицам, выполняющим авиационные работы, 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 (внешнего пилота-испытателя), прошедшие практическую подготовку и проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами,



а также лица, не обладающие свидетельствами пилота гражданской или экспериментальной авиации (внешнего пилота-испытателя), прошедшие теоретическую и практическую подготовку, проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами, с учетом следующих особенностей:

а) в части теоретической подготовки лиц, не обладающих свидетельствами пилота гражданской или экспериментальной авиации (внешнего пилота-испытателя) и претендующих на получение временного свидетельства внешнего пилота (экспериментальный правовой режим), 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 отработки упражнений и получения следующих навыков:

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, изучение 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;

пилотирование на малых высотах и скоростях для выполнения сельскохозяйственных работ, в том числе химической обработки полей;

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;

пилотирование на малых высотах и скоростях;

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 план полета беспилотного воздушного судна для последующего его направления в органы обслуживания воздушного движения в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов;

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;

выполнить полет на малой высоте и скорости, имитирующий обработку сельскохозяйственных угодий;

е) проверку практических навыков управления беспилотной авиационной системой и выдачу временных свидетельств внешних пилотов (экспериментальный правовой режим) по форме согласно приложению № 2 осуществляют субъекты экспериментального правового режима - организации, выполняющие обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала беспилотных авиационных систем (авиационный учебный центр), указанные в подпункте "г" пункта 34 настоящей Программы, которые несут ответственность за соблюдение порядка выдачи таких свидетельств. Проверка практических навыков управления беспилотной авиационной системой проводится только на беспилотных авиационных системах, имеющих уведомление о постановке на государственный учет или акт оценки годности беспилотной авиационной системы 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 организациями, указанными в подпункте "д" пункта 34 настоящей Программы;

ж) срок действия временного свидетельства внешнего пилота (экспериментальный правовой режим) 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 июня 2003 г. № 80.

18. Субъекты экспериментального правового режима при выполнении коммерческих воздушных 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 Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128.

19. Планирование использования воздушного пространства для применения беспилотных авиационных систем и выполнение полетов беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов 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 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), за исключением абзаца четвертого подпункта "в" пункта 10 и абзаца первого пункта 11 инструкции, в сроки, обеспечивающие поступление этого представления

в соответствующий зональный (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, в рамках которой 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 б инструкции, указанной в подпункте "а" настоящего пункта;

в) маршрут полета беспилотного воздушного судна должен проходить:

на расстоянии не менее 5 километров от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок (если операция взлета или посадки не проводится 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 площадке, 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 органами обслуживания воздушного движения инструкциями по взаимодействию эксплуатантов опытного района с операторами аэродрома (вертодрома) и владельцами посадочной площадки;

за пределами запретных зон, зон ограничения полетов, районов полетов государственной авиации, специальных зон, воздушного пространства над местами проведения публичных мероприятий, официальных спортивных соревнований, а также охранных мероприятий, проводимых в соответствии с Федеральным законом "О государственной охране";

г) представление на установление местного режима использования воздушного пространства, подаваемое субъектом экспериментального правового режима в воздушном пространстве районов аэродромов над территорией, в рамках которой установлен экспериментальный правовой режим, 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 (управления 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 экспериментальный правовой режим;

з) в случае если маршрут полета беспилотного воздушного судна проходит над населенными пунктами, а также 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;

и) во всех случаях внешний пилот беспилотного воздушного судна информирует орган обслуживания воздушного движения, 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 донесение включает информацию о государственном и регистрационном опознавательных знаках беспилотного воздушного судна и слова "полет проходит нормально" и передается в период между 20 и 40 минутами после завершения последнего сеанса связи независимо от цели такого сеанса.

20. Авиационные работы по охране лесов от пожаров осуществляются с учетом следующих особенностей:

а) выполняемые на территории экспериментального правового режима работы по мониторингу пожарной опасности в лесах и лесных пожарах с использованием беспилотных авиационных систем осуществляются на основании решения министерства лесного хозяйства, охраны окружающей среды и природопользования Самарской области, а по тушению лесных пожаров с использованием беспилотных авиационных систем - по решению комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности Самарской области;

б) в целях контроля за достоверностью сведений о пожарной опасности в лесах и лесных пожарах в порядке, установленном Правилами осуществления контроля за достоверностью сведений о пожарной опасности в лесах и лесных пожарах, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2011 г. № 687 "Об утверждении Правил осуществления контроля за достоверностью сведений о пожарной опасности в лесах и лесных пожарах", для инструментального замера площади лесного пожара с использованием авиационных средств выбираются лесные пожары вне зависимости от их площади.

21. Проведение авиационно-химических работ по защите сельскохозяйственных культур с использованием беспилотных авиационных систем допускается вне зависимости от возможности

применения наземной техники для таких работ с соблюдением соответствующих требований законодательства в сфере обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения при выполнении авиационных обработок пестицидами и агрохимикатами.

22. Назначение радиочастот или радиочастотных каналов для радиоэлектронных средств, входящих в состав беспилотных авиационных систем, осуществляется в соответствии с порядком, утвержденным решением Государственной комиссии по радиочастотам.

Использование указанных радиоэлектронных средств при отсутствии оформленных в установленном порядке разрешительных документов на право использования радиочастотного спектра для организации каналов управления, контроля и передачи данных в соответствии с положениями Федерального закона "О связи" не допускается.

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

23. 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.

24. 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.

25. 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.

26. 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, в рамках которой установлен экспериментальный правовой режим);

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.

27. Наступлением рисковомого события при применении экспериментального правового режима являются 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

28. 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;

разработка и внедрение системы планирования, контроля и управления полетами в воздушном пространстве класса G и в воздушном пространстве класса C обеспечат 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 и 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.

29. 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.

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

31. 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 планов полетов 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, 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.

32. Положение об опытном районе разрабатывается и утверждается оператором опытного района в течение 3 месяцев со дня установления экспериментального правового режима.

33. Эксплуатация беспилотной авиационной системы, в том числе при коммерческой воздушной перевозке грузов, осуществляется субъектами экспериментального правового режима с использованием объектов авиационной инфраструктуры. При отсутствии таких объектов эксплуатант беспилотной авиационной системы 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

34. К субъектам экспериментального правового режима относятся:

а) оператор опытного района - общество с ограниченной ответственностью "Транспорт Будущего Самара" (ОГРН 1236300005985);

б) предприятие - разработчик и изготовитель беспилотных авиационных систем - общество с ограниченной ответственностью "Транспорт будущего" (ОГРН 1213100015622);

в) 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 "Транспорт будущего" (ОГРН 1213100015622);

общество с ограниченной ответственностью "Аэромакс-Авиа (Центр-Логистика)" (ОГРН 1227700410387);

г) организации, выполняющие обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала (внешних пилотов и специалистов по техническому обслуживанию) беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима, в соответствии с положениями, определенными в разделе IX настоящей Программы (авиационные учебные центры):

общество с ограниченной ответственностью "Научно-образовательный центр "Бирюч" (ОГРН 1113122000408);

федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева" (ОГРН 1026301168310);

автономная некоммерческая организация дополнительного профессионального образования "Дельта" (ОГРН 1226300031540);

федеральное автономное учреждение "Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина" (ОГРН 1225400008151);

д) организации, выполняющие работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающие акт оценки годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима, - общество с ограниченной ответственностью "Центр Сертификации Приволжский

Аэрорегистр" (ОГРН 1066312057492) и акционерное общество "Авиационный сертификационный центр "СибНИА-ТЕСТ" (ОГРН 1055401204011);

е) организация, выполняющая работы по организации и обеспечению полетов беспилотных воздушных судов, - общество с ограниченной ответственностью НИЦ "Аэроскрипт" (ОГРН 1197847042458);

ж) организация, выполняющая работы по оценке надежности и информационному сопровождению поддержания летной годности беспилотных авиационных систем при их эксплуатации, - общество с ограниченной ответственностью "РАНАВИА" (ОГРН 1207700496233).

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

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

а) пользование на законных основаниях беспилотными авиационными системами, предназначенными для выполнения коммерческих воздушных перевозок грузов 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, 30.30.3, 33.16, 51.21, 52.23, 52.23.13, 62.01, 63.11, 71.20, 72.19, 85.22 и 85.42.

36. Инициаторами и претендентами представляются документы, подтверждающие их соответствие требованиям, предусмотренным пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона и настоящего раздела.

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

37. В соответствии с частью 8 статьи 11 Федерального закона присоединение новых субъектов к экспериментальному правовому режиму осуществляется в следующем порядке:

а) лицо, претендующее на присоединение к экспериментальному правовому режиму в качестве субъекта экспериментального правового режима, направляет оператору опытного района заявку на присоединение

к экспериментальному правовому режиму по форме, утвержденной приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 18 ноября 2020 г. № 754;

б) к заявке на присоединение к экспериментальному правовому режиму должны быть приложены следующие документы:

копии учредительных документов (для претендентов - юридических лиц);

документ об исполнении налогоплательщиком (плательщиком сбора, плательщиком страховых взносов, налоговым агентом) обязанности по уплате налогов, сборов, страховых взносов, пеней, штрафов, процентов, выданный не ранее чем за 30 дней до дня подачи заявки;

документ о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования, подтверждающий отсутствие судимости у претендента - индивидуального предпринимателя, лица, осуществляющего функции единоличного исполнительного органа претендента - юридического лица, выданный не ранее чем за 90 дней до дня подачи заявки;

справка, подтверждающая, что юридическое лицо не является иностранным юридическим лицом, а также российским юридическим лицом, в уставном (складочном) капитале которого доля участия иностранных юридических лиц, местом регистрации которых являются государства или территории, включенные в утвержденный Министерством финансов Российской Федерации перечень государств и территорий, предоставляющих льготный налоговый режим налогообложения и (или) не предусматривающих раскрытия и предоставления информации при проведении финансовых операций (офшорные зоны) в отношении таких юридических лиц, в совокупности составляет 50 и более процентов, подписанная руководителем юридического лица, а также заверенная печатью (при наличии) юридического лица, оформленная не ранее чем за 30 дней до дня подачи заявки (для претендентов - юридических лиц);

документы, подтверждающие соответствие претендента требованиям, предъявляемым к субъекту экспериментального правового режима, установленным пунктом 35 настоящей Программы;

документ, подтверждающий полномочия лица на осуществление действий от имени претендента, за исключением случаев, когда заявка подается единоличным исполнительным органом юридического лица или индивидуальным предпринимателем;

в) оператор опытного района в течение 15 рабочих дней со дня получения им заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму и прилагаемых к ней документов рассматривает заявку, принимает решение о соответствии претендента требованиям, установленным в отношении субъектов экспериментального правового режима, и готовит заключение о возможности присоединения к экспериментальному правовому режиму;

г) в случае несоблюдения претендентом требований, указанных в подпунктах "а" и "б" настоящего пункта, а также предоставления заведомо ложных сведений оператор опытного района направляет ему мотивированный отказ в присоединении к экспериментальному правовому режиму;

д) в отношении претендентов, соответствующих установленным требованиям и предоставивших полный комплект документов, оператор опытного района:

принимает решение о присоединении к экспериментальному правовому режиму;

утверждает протокол рассмотрения заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму с указанием принятого решения и даты принятия решения;

направляет уведомление претенденту не позднее 5-го рабочего дня со дня принятия решения, но не позднее 20-го рабочего дня со дня поступления заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму;

е) претендент приобретает статус субъекта экспериментального правового режима с даты, следующей за датой утверждения протокола рассмотрения заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму;

ж) о субъектах, в отношении которых принято решение о присоединении к экспериментальному правовому режиму, оператор опытного района направляет в Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство экономического развития Российской Федерации отчет, включающий:

наименование субъекта экспериментального правового режима;

протокол рассмотрения заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму с указанием принятого решения и даты принятия решения;



копии заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму и прилагаемых к ней документов.

Отчет направляется в виде электронного образа документа (документа на бумажном носителе, преобразованного в электронную форму путем сканирования с сохранением его реквизитов и подписи) на адреса электронной почты [info@mintrans.ru](mailto:info@mintrans.ru) и [epr@economy.gov.ru](mailto:epr@economy.gov.ru) не позднее 10-го рабочего дня со дня принятия решения о присоединении субъекта к экспериментальному правовому режиму;

з) информацию о новых субъектах экспериментального правового режима оператор опытного района публикует на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" по адресу [www.hi-fly.ru](http://www.hi-fly.ru) не позднее чем через 5 рабочих дней после направления отчета в соответствии с подпунктом "ж" настоящего пункта.

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

38. 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 одного 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

39. 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 (если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "а" пункта 38 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 (если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "б" пункта 38 настоящей Программы).

## XVII. Основания и сроки прекращения статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 12 Федерального закона

40. 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.

41. 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

42. 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

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

а) субъектом экспериментального правового режима - оператором опытного района, указанным в подпункте "а" пункта 34 настоящей Программы, требований подпунктов "д" и "е" пункта 15 настоящей Программы;

б) субъектами экспериментального правового режима - эксплуатантами беспилотных авиационных систем, указанными в подпункте "в" пункта 34 настоящей Программы, требований 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

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

45. Порядок и сроки 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

46. 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)

47. 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

48. 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

49. Контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, в том числе функции по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы, осуществляются:

а) 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 соответственно:

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";

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";

б) Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека в области санитарно-эпидемиологического контроля (надзора) при осуществлении федерального государственного санитарно-эпидемиологического контроля

(надзора) в порядке, установленном Положением о федеральном государственном санитарно-эпидемиологическом контроле (надзоре), утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1100 "О федеральном государственном санитарно-эпидемиологическом контроле (надзоре)";

в) министерством лесного хозяйства, охраны окружающей среды и природопользования Самарской области при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области лесного контроля (надзора) в порядке, установленном Положением о федеральном государственном лесном контроле (надзоре), утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1098 "О федеральном государственном лесном контроле (надзоре)";

г) Федеральной службой охраны Российской Федерации при осуществлении контрольных (надзорных) мероприятий за соблюдением порядка использования радиочастотного спектра, установленного Федеральным законом "О связи", в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 августа 2004 г. № 1013 "Вопросы Федеральной службы охраны 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

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

51. 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".

52. 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

53. 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 дополнительного 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 экспериментального правового режима

54. 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 [www.hi-fly.ru](http://www.hi-fly.ru).

55. 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.

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

а) публикации в печатных средствах массовой информации Самарской области;

б) опубликования на официальных сайтах муниципальных образований Самарской 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

57. Страхование ответственности эксплуатанта беспилотной авиационной системы в составе с беспилотными воздушными судами 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.

58. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов или массой 30 килограммов и менее должны застраховать ответственность перед любыми третьими лицами за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу. Минимальная сумма страхования ответственности должна быть не менее 100000 рублей на каждое беспилотное воздушное судно с максимальной взлетной массой



30 килограммов и менее и не менее 1000000 рублей на каждое беспилотное воздушное судно с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, используемые в рамках экспериментального правового режима.

59. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки грузов, обязаны застраховать свою ответственность в соответствии со статьей 134 Воздушного кодекса Российской Федерации.

60. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами обеспечивают страхование жизни и здоровья лиц из числа специалистов авиационного персонала, задействованного в эксплуатации беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами 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 500000 рублей.

61. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем обеспечивают страхование ответственности при авиационных работах. Размер страхования должен быть не менее 100000 рублей при выполнении авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее и не менее 1000000 рублей при выполнении авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов.

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

62. 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 13<sup>1</sup> части 5 статьи 10 Федерального закона

63. 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 13<sup>1</sup> 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 Самарской области

(форма)

---

(наименование сертификационного центра)

**А К Т**

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

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

1. Тип и назначение  
беспилотной  
авиационной системы

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 в нем беспилотную авиационную систему в соответствии с Программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 9 ноября 2023 г. № 1874 "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 Самарской области".

7. Настоящий акт действителен в течение 3 лет с даты выдачи, но не более срока действия экспериментального правового режима, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 ноября 2023 г. № 1874 "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 Самарской области".

---

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

Дата выдачи \_\_\_\_\_

МП

## Карта данных беспилотного воздушного судна

Параметр		Значение
1.	Двигатель (двигатели) (марка, заводской номер)	
	мощность, кВт	
	максимальные обороты, 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 нижней границы облаков, м	
	горизонтальная видимость, м	
	ветер:	
	а) на взлете:	
	встречный, м/с	
	попутный, м/с	
	под углом 90 градусов, м/с	
	б) при посадке:	

Параметр		Значение
	встречный, м/с	
	попутный, м/с	
	под углом 90 градусов, м/с	
9.	Температура окружающего воздуха, °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)	
<hr/> (должность, подпись, фамилия, инициалы руководителя организации, выдавшей акт)		
Дата выдачи _____		МП

---

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2  
к Программе экспериментального  
правового режима в сфере цифровых  
инноваций по эксплуатации  
беспилотных авиационных систем  
в Самарской области

(форма)

Лицевая сторона свидетельства

**ВРЕМЕННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО**  
**внешнего пилота**

**(экспериментальный правовой режим)**

Обладатель свидетельства:

\_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество (при наличии) обладателя свидетельства)

Дата рождения обладателя свидетельства:

\_\_\_\_\_

Гражданство обладателя свидетельства: \_\_\_\_\_

Подпись обладателя свидетельства:

\_\_\_\_\_

Свидетельство выдано в рамках исполнения  
постановления Правительства Российской Федерации от 9 ноября 2023 г.  
№ 1874 "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 Самарской области".

Срок действия свидетельства:

## Оборотная сторона свидетельства

Квалификационные отметки:

\_\_\_\_\_ (тип (наименование) беспилотной авиационной системы)

Примечание: допущен к управлению беспилотной авиационной системой в составе \_\_\_\_\_ беспилотных воздушных судов.  
(количество беспилотных воздушных судов, единиц)

Настоящее свидетельство действительно на срок действия экспериментального правового режима, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 ноября 2023 г. № 1874 "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 Самарской области".

Свидетельство выдано:

Подпись лица, выдавшего свидетельство:

Дата выдачи \_\_\_\_\_

МП

\_\_\_\_\_



**ПРИЛОЖЕНИЕ № 3**  
к Программе экспериментального  
правового режима в сфере цифровых  
инноваций по эксплуатации  
беспилотных авиационных систем  
в Самарской области

**ПОКАЗАТЕЛИ,**  
**в соответствии с которыми проводится оценка эффективности**  
**и результативности экспериментального правового режима**  
**в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных**  
**авиационных систем в Самарской области**

Показатели эффективности	Единица измерения	1-й год			2-й год			3-й год			Итого за период действия экспериментального правового режима
		первое полугодие	второе полугодие	итого	первое полугодие	второе полугодие	итого	первое полугодие	второе полугодие	итого	
1. Количество полетов с использованием беспилотных авиационных систем	полетов	180	1140	1320	2220	3708	5928	4332	6396	10728	17976
2. Количество производителей беспилотных авиационных систем	единиц	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2
3. Количество эксплуатантов беспилотных авиационных систем	единиц	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2
4. Количество беспилотных авиационных систем, допущенных к работе в экспериментальном правовом режиме	единиц	8	24	32	24	24	48	24	24	48	128
5. Количество подготовленных специалистов по эксплуатации беспилотных авиационных систем	человек	4	12	16	4	12	24	4	12	24	64
6. Количество населенных пунктов (удаленных объектов), обслуживаемых с использованием беспилотных авиационных систем	единиц	2	6	8	6	6	12	6	6	12	32