



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 30 сентября 2026 г. № 1259

МОСКВА

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территориях аэропортов

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

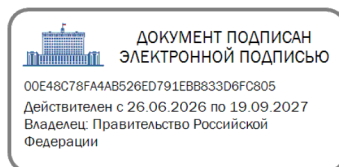
1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территориях аэропортов.

2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территориях аэропортов.

3. Реализация полномочий, предусмотренных настоящим постановлением, осуществляется Министерством экономического развития Российской Федерации и иными федеральными органами исполнительной власти в пределах установленной Правительством Российской Федерации предельной численности их работников, 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 30 сентября 2026 г. № 1259

ПРОГРАММА
экспериментального правового режима в сфере цифровых
и технологических инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники
на территориях аэропортов

I. Направление разработки, апробации и внедрения цифровых
и технологических инноваций

1. Направлением разработки, апробации и внедрения цифровых и технологических инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации" (далее - Федеральный закон об экспериментальных правовых режимах) являются проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и 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
и технологических инноваций

2. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

"аварийная ситуация" - событие, возникшее в процессе движения и (или) эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, которое привело к причинению вреда жизни или здоровью людей, повреждению транспортных средств, сооружений,

грузов, иного имущества, ущерба третьим лицам или иным негативным последствиям;

"автоматизированная система управления" - программно-аппаратный комплекс, осуществляющий управление высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой без физического воздействия со стороны человека;

"автоматизированный режим управления" - режим управления высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой посредством автоматизированной системы управления;

"водитель" - физическое лицо, находящееся непосредственно в кабине (при наличии) высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, имеющее право на управление транспортным средством соответствующей категории, осуществляющее только ручное управление указанной техникой и не наделенное функциями диспетчеризации, активации и (или) деактивации автоматизированной системы управления, маршрутизации и (или) удаленного управления;

"высокоавтоматизированная специальная аэропортовая техника" - специальная аэропортовая техника, оснащенная автоматизированной системой управления и осуществляющая движение в автоматизированном или ручном режиме управления, эксплуатируемая в зоне транспортной безопасности аэропорта, предназначенная для обслуживания воздушных судов и эксплуатационного содержания аэродромов;

"диспетчер" - физическое лицо, осуществляющее в удаленном режиме управления маршрутизацию и диспетчеризацию движения высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, контроль за ее движением, управление доступом в зону эксплуатации, настройку автоматизированной системы управления и обеспечивающее соблюдение безопасных условий эксплуатации парка высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

"зона эксплуатации" - зона транспортной безопасности аэропорта, на которой осуществляется эксплуатация высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

"оператор" - юридическое лицо, владеющее и (или) использующее на законных основаниях комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, и (или) аэровокзал (терминал), и (или) другие объекты инфраструктуры аэропорта, предназначенные для оказания услуг, и осуществляющее реализацию экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации

высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территориях аэропортов (далее - экспериментальный правовой режим) в рамках настоящей Программы;

"производитель" - юридическое лицо, изготовившее высокоавтоматизированную специальную аэропортовую технику;

"система диспетчеризации" - программно-аппаратный комплекс, позволяющий диспетчеру осуществлять диспетчеризацию высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

"среда штатной эксплуатации" - определяемые оператором и производителем, указанными в разделе XII настоящей Программы, конкретные условия работы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

"удаленный режим управления" - управление высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой, осуществляемое диспетчером посредством передачи управляющего сигнала от диспетчера к высокоавтоматизированной специальной аэропортовой технике без прямого физического воздействия на элементы управления высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники.

3. Цифровой инновацией является эксплуатация высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники.

4. Для реализации цифровой инновации субъектами экспериментального правового режима осуществляются следующие мероприятия:

а) разработка и утверждение программ подготовки диспетчера и водителя (только оператором);

б) подготовка водителей и диспетчеров для эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, включая проведение инструктирования по мерам безопасности (только оператором);

в) эксплуатация высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и системы диспетчеризации в пределах среды штатной эксплуатации (только оператором);

г) разработка и утверждение инструкции по организации движения специальной аэропортовой техники (далее - инструкция дорожного движения) с учетом особенностей эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (только оператором);

д) утверждение регламента действий при аварийной ситуации с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (далее - регламент действий при аварийной ситуации) (только оператором);

е) разработка и утверждение руководства по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (только производителем);

ж) проведение полигонных испытаний высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (совместно оператором и производителем);

з) интеграция автоматизированной системы управления с иными системами управления аэродромом субъекта экспериментального правового режима (совместно оператором и производителем);

и) контроль технического состояния, техническое обслуживание и ремонт находящейся в эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (совместно оператором и производителем).

III. Сведения о технологиях, применяемых в рамках экспериментального правового режима

5. В рамках экспериментального правового режима применяются следующие технологии:

а) нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта, в том числе технологии в области компьютерного зрения, машинных рекомендаций и поддержки принятия решений;

б) технологии работы с большими данными, в том числе в области: прослеживаемости и интероперабельности данных; программно-определяемых хранилищ данных; обработки, утилизации данных с использованием машинного обучения;

обогащения данных; дескриптивной, прескриптивной, предиктивной и предписывающей аналитики;

сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;

в) технологии робототехники и сенсорики, в том числе в области: сенсоромоторной координации и пространственного позиционирования;

сенсоров и обработки сенсорной информации;
интеллектуальных систем управления робототехническими системами;

систем автоматизации управления;

г) технологии промышленного интернета (интернет вещей), в том числе в области автономного принятия решений;

д) отраслевые цифровые технологии, в том числе технологии:

направленные на цифровую трансформацию отраслей экономики, включая технологическую трансформацию процессов, задействованных в создании продуктов (услуг), а также технологий взаимодействия с контрагентами;

анализа данных.

IV. Цели установления экспериментального правового режима

6. 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 и повышение качества товаров, работ и услуг;

в) обеспечение развития науки и социальной сферы;

г) совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;

д) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

V. Срок действия экспериментального правового режима

7. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года.

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

8. 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

9. Экспериментальный правовой режим устанавливается на территориях зон транспортной безопасности следующих объектов транспортной инфраструктуры - аэропортов - Краснодар (Пашковский), Красноярск, Москва (Внуково), Санкт-Петербург (Пулково), Сочи (Адлер) и Южно-Сахалинск (Хомутово).

VIII. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения) отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению в рамках экспериментального правового режима

10. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения) отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению в рамках экспериментального правового режима, отсутствуют.

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

11. Высокоавтоматизированная специальная аэропортовая техника, эксплуатируемая в рамках экспериментального правового режима, должна быть оснащена:

а) автоматизированной системой управления, включающей в себя датчики, лидар, радар, видеокамеру и спутниковые приемники;

б) каналом связи для передачи телеметрии и другой информации в систему диспетчеризации;

в) средствами, направленными на обеспечение информационной безопасности, в том числе отечественными средствами криптографической защиты информации, прошедшими в установленном порядке процедуру оценки соответствия, предотвращающими внешнее вмешательство в автоматизированную систему управления, систему диспетчеризации и каналы связи.

12. Автоматизированная система управления, устанавливаемая в высокоавтоматизированную специальную аэропортовую технику, должна:

а) обеспечивать соблюдение инструкции дорожного движения;

б) осуществлять контроль обстановки в зоне эксплуатации средствами технического зрения;

в) безопасно и предсказуемо взаимодействовать с другими участниками движения в зоне эксплуатации;

г) безопасным образом реагировать на ошибки, допускаемые другими участниками движения в зоне эксплуатации, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;

д) иметь возможность диагностирования неисправностей автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации;

е) действовать только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

ж) обеспечивать при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в соответствии с инструкцией дорожного движения, а также требованиями, установленными настоящей Программой, в случае сбоя в работе высокоавтоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

з) обеспечивать минимальный возможный уровень риска в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники.

13. Система диспетчеризации должна позволять диспетчеру в отношении подключенной к ней высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники:

а) активировать и деактивировать автоматизированную систему управления;

б) осуществлять мониторинг состояния автоматизированной системы управления и иных систем высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

в) осуществлять диспетчеризацию;

г) получать информацию об отклонениях работы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники.

14. В рамках действия экспериментального правового режима субъекты экспериментального правового режима обязаны:

а) разработать и утвердить программы подготовки диспетчера и водителя (только оператор);

б) разработать и утвердить инструкцию дорожного движения с учетом особенностей эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (только оператор);

в) разработать и утвердить регламент действий при аварийной ситуации (только оператор);

г) эксплуатировать высокоавтоматизированную специальную аэропортовую технику в соответствии с руководством по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и требованиями, установленными настоящей Программой (только оператор);

д) использовать систему диспетчеризации, соответствующую требованиям, установленным пунктом 13 настоящей Программы (только оператор);

е) не допускать к самостоятельной работе диспетчеров, не прошедших обучение с последующей проверкой знаний и навыков взаимодействия с высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой посредством системы диспетчеризации в соответствии с программой подготовки диспетчера, предусмотренной подпунктом "а" настоящего пункта (только оператор);

ж) не допускать к самостоятельной работе водителей, не прошедших обучение с последующей проверкой знаний и навыков взаимодействия с высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой в режиме ручного управления в соответствии с программой подготовки водителя, предусмотренной подпунктом "а" настоящего пункта (только оператор);

з) предпринимать меры по устранению недостатков автоматизированной системы управления, выявленных в ходе эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (только производитель);

и) разработать и утвердить руководство по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (только производитель);

к) обеспечить интеграцию автоматизированной системы управления с иными системами управления аэродромом субъекта экспериментального правового режима (совместно оператор и производитель);

л) обеспечить передачу в Государственную автоматизированную информационную систему "ЭРА-ГЛОНАСС" данных, необходимых для идентификации высокоавтоматизированной аэропортовой специальной техники и контроля ее движения (только производитель);

м) установить лицо, ответственное за проведение оценки соответствия автоматизированной системы управления требованиям,

установленным пунктом 12 настоящей Программы (совместно оператор и производитель);

н) обеспечить проведение оценки соответствия автоматизированной системы управления требованиям, установленным пунктом 12 настоящей Программы (совместно оператор и производитель);

о) обеспечить соблюдение требований по обеспечению информационной безопасности высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и ее инфраструктуры (совместно оператор и производитель);

п) осуществлять или организовывать осуществление контроля технического состояния высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, регулярное техническое обслуживание и ремонт находящейся в эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (совместно оператор и производитель);

р) осуществлять или организовывать осуществление эксплуатации, диспетчеризации и ремонта высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (совместно оператор и производитель).

15. К эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники допускаются следующие категории лиц, прошедших программы подготовки, предусмотренные подпунктом "а" пункта 14 настоящей Программы:

а) диспетчер;

б) водитель (если конструкция высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники предусматривает место для водителя).

16. Диспетчер обязан:

а) до начала работы пройти обучение в соответствии с программой подготовки диспетчера, предусмотренной подпунктом "а" пункта 14 настоящей Программы, с последующей проверкой знаний и навыков взаимодействия с высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой;

б) осуществлять мониторинг состояния автоматизированной системы управления и иных систем высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

в) осуществлять диспетчеризацию и маршрутизацию движения высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в зоне эксплуатации;

г) активировать и деактивировать автоматизированную систему управления;

д) контролировать соблюдение условий штатной эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

е) принимать меры по предупреждению возникновения опасных и аварийных ситуаций;

ж) инициировать единичную или комплексную аварийную остановку высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники при выявлении критических рисков и в случаях, предусмотренных регламентом действий при аварийной ситуации.

17. Водитель обязан:

а) до начала работ пройти обучение в соответствии с программой подготовки водителя, предусмотренной подпунктом "а" пункта 14 настоящей Программы, с последующей проверкой знаний и навыков взаимодействия с высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой;

б) не вмешиваться в управление при движении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в автоматизированном режиме управления, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом "в" настоящего пункта;

в) немедленно перейти к ручному управлению и осуществить безопасную остановку высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в следующих случаях:

движение высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники вне зоны эксплуатации;

возникновение внештатной или аварийной ситуации;

подача или сдача техники (в случае необходимости такого вмешательства);

г) осуществлять ручное управление исключительно в соответствии с руководством по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и инструкцией дорожного движения;

д) выполнять команды диспетчера, если они не создают угрозы жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридических лиц;

е) сообщать диспетчеру о любых неисправностях, некорректном поведении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники или препятствиях, замеченных при ручном управлении.

18. Действия в отношении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники осуществляются диспетчером и (или) водителем в пределах функций, определенных в руководстве по эксплуатации

высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и в настоящей Программе.

19. Диспетчер осуществляет удаленное управление высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой при перемещении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в зоне эксплуатации и в иных случаях, предусмотренных инструкцией дорожного движения или требованиями, установленными настоящей Программой.

20. Водитель осуществляет ручное управление высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой при перемещении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники вне зоны эксплуатации, в иных случаях, предусмотренных инструкцией дорожного движения или требованиями, установленными настоящей Программой, а также в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники.

21. Оператор разрабатывает требования по обеспечению информационной безопасности высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и ее инфраструктуры и согласовывает указанные требования с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности.

Оператор осуществляет непрерывное взаимодействие с государственной системой обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области обеспечения функционирования государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации.

22. Оператор обязан не позднее чем за 10 рабочих дней до предполагаемой даты начала осуществления эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территории аэропорта, указанного в пункте 9 настоящей Программы, направить в высший исполнительный орган соответствующего субъекта Российской Федерации, на территории которого расположен такой аэропорт, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации письменное уведомление

в свободной форме о планируемом начале эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территории аэропорта, указанного в пункте 9 настоящей Программы, и контактный номер телефона представителя субъекта экспериментального правового режима для решения вопросов, возникающих в связи с реализацией экспериментального правового режима. В случае изменения контактного номера телефона субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 календарных дней со дня его изменения уведомить об этом высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого осуществляется эксплуатация высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

23. На основании обращения Федеральной службы охраны Российской Федерации оператор вводится временное ограничение на эксплуатацию высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники на территории аэропорта в местах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, выполняющих литерные рейсы, а также при проведении охранных мероприятий.

24. Ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации за причинение вреда жизни и здоровью человека с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники несет единоличный исполнительный орган следующего субъекта экспериментального правового режима:

а) производитель высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники:

если установлено несоответствие высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники требованиям технической документации при отсутствии вмешательства оператора в автоматизированную систему управления и соблюдении руководства по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники оператором;

если установлено, что причиной возникновения аварийной ситуации стала некорректная работа системы диспетчеризации при отсутствии вмешательства оператора в автоматизированную систему управления и соблюдении руководства по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники оператором;

б) оператор:

если установлено отсутствие контроля технического состояния высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, регулярного технического обслуживания и ремонта находящейся в эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

если установлено, что причиной возникновения аварийной ситуации стала некорректная работа систем информационной безопасности высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и ее инфраструктуры.

25. Движение высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники должно осуществляться с учетом следующих условий:

а) эксплуатация высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники осуществляется в зоне транспортной безопасности аэропорта, включая перроны, внутриаэропортовые дороги, плоскостные сооружения, зоны зеленых насаждений, зоны погрузки и разгрузки, а также выделенные коридоры движения для транспортирования багажных тележек;

б) при движении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в темное время суток должны быть включены в статическом режиме ходовые огни белого цвета и габаритные огни высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;

в) устройство дополнительного визуального обозначения высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники должно быть включено в мигающем режиме вне зависимости от времени суток;

г) при движении высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники задним ходом должен подаваться звуковой сигнал;

д) должен обеспечиваться предрейсовый и послерейсовый контроль технического состояния высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники при выпуске из гаража и возвращении в гараж.

26. В случае наступления аварийной ситуации с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, не повлекшей причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, факт такого инцидента оформляется уполномоченной службой оператора в соответствии с регламентом действий при аварийной ситуации, предусмотренным подпунктом "в" пункта 14 настоящей Программы.

27. В случае наступления аварийной ситуации с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, повлекшей причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, факт такого инцидента оформляется в соответствии с законодательством Российской Федерации при участии уполномоченной службы оператора.

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

28. Основным источником 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 могут возникнуть после введения и при реализации экспериментального правового режима, является использование технологий робототехники и сенсорики, включая технологии пространственного позиционирования, сенсоромоторной координации, интеллектуального управления, а также обработки сенсорной информации и автоматизации управления перемещением высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, не имеющих наработанной практики использования.

29. Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям обусловлены вероятностью возникновения аварийной ситуации с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники по следующим причинам:

а) несоблюдение субъектом экспериментального правового режима требований, установленных разделом IX настоящей Программы;

б) несоблюдение требований, установленных программами подготовки диспетчера и водителя, предусмотренными подпунктом "а" пункта 14 настоящей Программы;

в) несоблюдение требований, установленных руководством по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, предусмотренным подпунктом "и" пункта 14 настоящей Программы;

- г) несоблюдение требований инструкции дорожного движения водителем или другими участниками движения в зоне эксплуатации;
- д) техническая неисправность высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;
- е) преднамеренные противоправные действия третьих лиц;
- ж) сложность реализации мер государственной охраны;
- з) необеспечение информационной безопасности, в том числе в целях недопущения несанкционированного вмешательства в работу высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и системы диспетчеризации.

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

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

- а) оснащение высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники автоматизированной системой управления, обеспечивающей удаленно безопасную остановку высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;
- б) обучение диспетчеров и водителей в соответствии с программами, предусмотренными подпунктом "а" пункта 14 настоящей Программы, с последующей проверкой их знаний и навыков взаимодействия с высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техникой;
- в) контроль технического состояния высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, в том числе с использованием диагностической системы, отслеживающей работоспособность высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники в режиме реального времени;
- г) регулярное техническое обслуживание и ремонт находящейся в эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники;
- д) недопущение несанкционированного вмешательства в работу высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и системы диспетчеризации;

е) обеспечение передачи данных, необходимых для идентификации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, в Государственную автоматизированную информационную систему "ЭРА-ГЛОНАСС";

ж) присвоение радиочастот или радиочастотных каналов для радиоэлектронных средств, входящих в состав высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, в случае если это необходимо в соответствии с требованиями Федерального закона "О связи", осуществляемое в соответствии с порядком, утвержденным решением Государственной комиссии по радиочастотам.

ХII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

31. Субъектами экспериментального правового режима являются:

а) операторы:

общество с ограниченной ответственностью "Воздушные Ворота Северной Столицы" (ОГРН 1067746535944);

акционерное общество "Международный аэропорт "Внуково" (ОГРН 1027700024835);

акционерное общество "Международный аэропорт Сочи" (ОГРН 1062317013087);

акционерное общество "Международный аэропорт Краснодар" (ОГРН 1062312025456);

общество с ограниченной ответственностью "Аэропорт Емельяново" (ОГРН 1092468001482);

акционерное общество "Аэровокзал Южно-Сахалинск" (ОГРН 1106501009372);

б) производители:

акционерное общество "Когнитив Пилот" (ОГРН 1227700296262);

акционерное общество "Петербургский тракторный завод" (ОГРН 1027802714411);

публичное акционерное общество "КАМАЗ" (ОГРН 1021602013971);

общество с ограниченной ответственностью "ЭвоКарго" (ОГРН 1207700132804).

ХІІІ. Требования, предъявляемые к субъектам экспериментального правового режима и претендентам

32. Субъект экспериментального правового режима должен соответствовать требованиям, установленным частью 1 статьи 8 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах.

33. Претендентом на присоединение к экспериментальному правовому режиму в качестве субъекта экспериментального правового режима представляются документы, подтверждающие его соответствие требованиям, указанным в пункте 32 настоящей Программы.

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

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

ХV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима

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

а) непредставление субъектом экспериментального правового режима отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, предусмотренного разделами XXV и XXIX настоящей Программы, или представление неполных и (или) недостоверных сведений в таком отчете. 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) нарушение субъектом экспериментального правового режима требований, предусмотренных разделом IX настоящей Программы, если эти нарушения соответствуют критериям, установленным пунктами 39 и 40 настоящей Программы. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения

выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима;

в) аварийная ситуация, произошедшая с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, эксплуатируемой субъектом экспериментального правового режима, повлекшая причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо повлекшая смерть человека. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до окончательного процессуального решения должностного лица, уполномоченного рассматривать дело об аварийной ситуации, либо решения суда об отсутствии нарушений внутренних нормативных актов и (или) требований, установленных разделом IX настоящей Программы, в результате которых произошла эта аварийная ситуация;

г) установление факта несоответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям, установленным разделом XIII настоящей Программы. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима.

XVI. Основания возобновления статуса субъекта экспериментального правового режима

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

а) представление в Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, а также в организацию предпринимательского сообщества отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостановлен по основанию, указанному в подпункте "а" пункта 35 настоящей Программы);

б) получение Министерством экономического развития Российской Федерации процессуального решения должностного лица, уполномоченного рассматривать дело о возникновении аварийной ситуации, либо решения суда об отсутствии нарушений инструкции дорожного движения, повлекших причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо повлекших смерть человека в результате возникновения аварийной ситуации с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники (в случае

если статус субъекта экспериментального правового режима приостановлен по основанию, указанному в подпункте "в" пункта 35 настоящей Программы);

в) получение Министерством экономического развития Российской Федерации от субъекта экспериментального правового режима информации об устранении нарушений (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостановлен по основанию, указанному в подпункте "г" пункта 35 настоящей Программы).

XVII. Основания и сроки принятия решения о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима

37. Статус субъекта экспериментального правового режима прекращается по следующим основаниям:

а) основания, указанные в пунктах 1, 2 и подпунктах "а" - "в²" пункта 3 части 2 статьи 12 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах;

б) установление факта нарушения инструкции дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, в результате которого произошла аварийная ситуация, указанная в подпункте "в" пункта 35 настоящей Программы. Решение о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в указанном случае принимается Министерством экономического развития Российской Федерации в течение 5 рабочих дней со дня, следующего за днем получения информации о факте такого нарушения.

38. Прекращение статуса субъекта экспериментального правового режима осуществляется в сроки, установленные Положением о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых и технологических инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций о принятии такого решения, утвержденным 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

и технологических инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых и технологических инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций о принятии такого решения".

XVIII. Критерии нарушения положений настоящей Программы

39. Критерием нарушения положений настоящей Программы (за исключением грубого нарушения положений настоящей Программы) является причинение среднего или тяжкого вреда здоровью человека вследствие несоблюдения субъектом экспериментального правового режима требований, установленных разделом IX настоящей Программы.

XIX. Критерии грубого нарушения положений настоящей Программы

40. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения субъектом экспериментального правового режима требований, установленных разделом IX настоящей Программы.

XX. Основания и сроки приостановления действия экспериментального правового режима

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

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

инноваций, прекращения действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, уведомления субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или субъектов экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о приостановлении или прекращении действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций".

XXI. Основания досрочного прекращения действия экспериментального правового режима

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

XXII. Порядок и условия использования продукции, произведенной и (или) апробируемой при реализации экспериментального правового режима

44. Порядок и условия использования продукции, произведенной и (или) апробируемой при реализации экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливаются.

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

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

XXIV. Орган, осуществляющий государственный контроль (надзор), а также указание на порядок осуществления государственного контроля (надзора), в том числе на порядок проведения соответствующих контрольных (надзорных) мероприятий на предмет соблюдения положений настоящей Программы

46. Оценка соблюдения положений настоящей Программы осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в рамках:

а) федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации в порядке, установленном Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1064 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации";

б) федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности в порядке, установленном Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2025 г. № 1380 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности";

в) контроля (надзора) за соблюдением порядка использования радиочастотного спектра, установленного Федеральным законом "О связи".

XXV. Требования к оценке эффективности и результативности экспериментального правового режима, в том числе показатели (наименование и плановое значение), в соответствии с которыми проводится такая оценка

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

48. В ходе мониторинга экспериментального правового режима оценивается соответствие деятельности субъекта экспериментального правового режима показателям эффективности и результативности, установленным настоящей Программой.

49. Оценка соответствия деятельности субъектов экспериментального правового режима показателям эффективности и результативности экспериментального правового режима, установленным настоящей Программой, проводится на основании поступивших в порядке, установленном 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 и подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование, 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 и подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование", отчетов об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима.

50. Показатели, в соответствии с которыми проводится оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима, приведены в приложении.

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 правоотношениям, от общего регулирования

51. 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 правоотношениям, от общего

регулирования, осуществляется посредством размещения соответствующей информации на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (далее - сеть "Интернет").

XXVII. Необходимость дополнительного опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в 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 необходимость 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

52. Необходимость дополнительного опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в сети "Интернет" информации об установлении и содержании экспериментального правового режима, а также размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима не устанавливается.

XXVIII. Положения о страховании гражданской ответственности участников экспериментального правового режима, являющихся юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при реализации экспериментального правового режима, требования к условиям такого страхования, в том числе минимальному размеру страховой суммы

53. Субъект экспериментального правового режима, являющийся оператором, обязан застраховать и поддерживать застрахованным в течение всего срока действия экспериментального правового режима риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 500000 рублей в отношении каждой единицы высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники.

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

54. Отчет о деятельности субъекта экспериментального правового режима, содержащий сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима и оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима, представляется субъектами экспериментального правового режима один раз в полгода, не позднее последнего рабочего дня календарного месяца, следующего за отчетным периодом. В рамках указанного отчета субъектом экспериментального правового режима также представляется информация о сценариях внедрения высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники и количестве аварийных ситуаций, обусловленных движением высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, включающая сведения о характере и причине возникновения и краткое описание аварийной ситуации (при наличии).

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

55. Порядок и условия обезличивания и последующей обработки субъектом экспериментального правового режима персональных данных при условии обязательного обезличивания персональных данных, если экспериментальный правовой режим предусматривает обработку субъектом экспериментального правового режима персональных данных, полученных в результате обезличивания, с учетом требований, предусмотренных пунктом 13¹ части 5 статьи 10 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах, настоящей Программой не устанавливаются.

XXXI. Перечень лиц из предусмотренных настоящей Программой участников экспериментального правового режима, к которым в рамках экспериментального правового режима предъявляется требование об отсутствии судимости

56. Требование об отсутствии судимости предъявляется к водителю и диспетчеру.

XXXII. Порядок и условия использования результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта при реализации экспериментального правового режима

57. Порядок и условия использования результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта при реализации экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливаются.

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
и технологических инноваций
по эксплуатации
высокоавтоматизированной
специальной аэропортовой техники
на территориях аэропортов

ПОКАЗАТЕЛИ,
в соответствии с которыми проводится оценка эффективности
и результативности экспериментального правового режима в сфере
цифровых и технологических инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники
на территориях аэропортов

Наименование показателя	Плановое значение показателя по годам действия экспериментального правового режима (нарастающим итогом)					
	1-й год		2-й год		3-й год	
	первое полугодие	второе полугодие	первое полугодие	второе полугодие	первое полугодие	второе полугодие
Отработанные моточасы (не менее), часов (нарастающим итогом)	70	140	1500	3200	15348	24218
Количество техники в эксплуатации (не менее), штук	1	1	11	11	21	21
Количество заданий (не менее), штук (нарастающим итогом)	2000	4000	8000	12000	72000	96000
Количество аварийных ситуаций с участием высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники, обусловленных нарушением требований раздела IX Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированной специальной аэропортовой техники	-	-	-	-	-	-

Наименование показателя	Плановое значение показателя по годам действия экспериментального правового режима (нарастающим итогом)					
	1-й год		2-й год		3-й год	
	первое полугодие	второе полугодие	первое полугодие	второе полугодие	первое полугодие	второе полугодие

на территориях аэропортов,
утвержденной
постановлением
Правительства Российской
Федерации
от 30 сентября 2026 г.
№ 1259
"Об установлении
экспериментального
правового режима в сфере
цифровых и
технологических
инноваций и утверждении
Программы
экспериментального
правового режима в сфере
цифровых и
технологических
инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированной
специальной аэропортовой
техники на территориях
аэропортов", повлекших
причинение тяжкого вреда
здоровью или смерть
человека