

**Ассоциация
работодателей и предприятий индустрии беспилотных авиационных систем
«АЭРОНЕКСТ»**

**УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
Г.В. Бабинцев**



ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**О результатах мониторинга применения нормативных правовых актов
и документов по стандартизации, принятых во исполнение
плана мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию
законодательства
и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации
Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет»,
утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от
03.04.2018 № 576-р**

Москва, 2025

Перечень сокращений:

- АНО – автономная некоммерческая организация
 АО – акционерное общество
 БАС – беспилотная авиационная система
 БВС – беспилотное воздушное судно
 ВЗК РФ – Воздушный кодекс Российской Федерации
 ВО – высшее образование
 ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации
 ГКУ – государственное казенное учреждение
 ГУП – государственное унитарное предприятие
 ДПО – дополнительное профессиональное образование
 ИП – индивидуальный предприниматель
 ИС – интеллектуальная собственность
 КВС – командир воздушного судна
 КоАП РФ – Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации
 МВД России – Министерство внутренних дел Российской Федерации
 НДС – налог на добавленную стоимость
 Минтранс России – Министерство транспорта Российской Федерации
 Минтруд России – Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации
 Минцифры России – Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации
 Минэкономразвития России – Министерство экономического развития Российской Федерации
 Минэнерго России – Министерство энергетики Российской Федерации
 Минюст – Министерство юстиции Российской Федерации
 МУП – муниципальное унитарное предприятие
 МЦК – Московское центральное кольцо
 НПА – нормативный правовой акт
 НТИ – Национальная технологическая инициатива
 ОИС – объект интеллектуальной собственности
 ООО – общество с ограниченной ответственностью
 ПНСТ – предварительный национальный стандарт
 РАН – Российская академия наук
 Росавиация – Федеральное агентство воздушного транспорта
 Ространснадзор – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
 РОТО – руководство по организации технического обслуживания
 РПП – руководство по производству полетов
 СУБП /РУБП– система управления безопасностью полетов/ руководство по управлению безопасностью полетов
 ТК – технический комитет по стандартизации
 ТК 194 – Технический комитет по стандартизации 194 «Кибер-физические системы»
 ТК 700 – Технический комитет по стандартизации 700 «Математическое моделирование и высокопроизводительные вычислительные технологии»
 ТК РФ – Трудовой кодекс Российской Федерации
 ФАП – Федеральные авиационные правила
 ФГБНУ – федеральное государственное бюджетное научное учреждение
 ФГБОУ – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
 ФГБУ – федеральное государственное бюджетное учреждение
 ФГБУН – федеральное государственное бюджетное учреждение науки
 ФНС России – Федеральная налоговая служба Российской Федерации
 ФТС России – Федеральная таможенная служба Российской Федерации

В соответствии с решением Рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий ("дорожной карты") Национальной технологической инициативы по направлению "Аэронет" в соответствии с планом мероприятий («дорожной картой»), утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2018 г. № 576-р (далее, соответственно – ЗРГ Аэронет, ЗДК Аэронет), утвержден перечень нормативных актов и документов по стандартизации, принятых во исполнение мероприятий указанной ЗДК Аэронет, в отношении которых осуществляется мониторинг их применения (далее соответственно – Перечень, Акты и Документы).

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ», исполняющая функции инфраструктурного центра по направлению НТИ «Аэронет», в соответствии с Программой инфраструктурного центра провела анализ практики применения Актов и Документов согласно Перечню, руководствуясь следующими нормативными и методическими документами:

1) Положение о разработке и реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 29.09.2017 № 1184;

2) Регламент Правительства Российской Федерации, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 01.06.2004 № 260;

3) Положение о мониторинге правоприменения в Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Российской Федерации от 20.05.2011 № 657;

4) Методика осуществления мониторинга правоприменения в Российской Федерации, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 19.08.2011 № 694;

5) Порядок мониторинга реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы» (приложение № 9 к протоколу заседания межведомственной рабочей группы по разработке и реализации Национальной технологической инициативы при Правительственной комиссии по модернизации экономики и инновационному развитию России от 07.10.2021 № 3).

Анализ правоприменительной практики включает в себя оценку эффективности применения Актов и Документов, действующих не менее одного года, посредством сбора, обобщения, систематизации и анализа информации о практике применения указанных Актов и Документов, достижения целей их принятия, влияния на реализацию ЗДК Аэронет.

Цель анализа правоприменительной практики – обеспечение достижения целей принятия Актов и Документов.

Задачи анализа правоприменительной практики:

- оценка эффективности применения Актов и Документов;
- подготовка предложений о внесении изменений (дополнений) в ЗДК Аэронет, о необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) изданных (утвержденных) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их положений, а также о мерах по повышению эффективности применения указанных Актов и Документов.

**Перечень
нормативных актов и документов по стандартизации, принятых во
исполнение плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию
законодательства и устранению административных барьеров в целях
обеспечения реализации Национальной технологической инициативы» по
направлению «Аэронет», в отношении которых проводился мониторинг их
применения.**

1. Приказ Минтранса России от 31.07.2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее - ФАП-128, Правила полетов).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (далее - ФП ИВП).
3. Приказ Минтранса России от 29.09.2015 № 289 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил» (далее - ФАП-289, Требования к АУЦ).
4. Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 г. № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» (далее -ППРФ-658, Правила учета БВС).
5. Приказ Минтранса России от 19.11.2020 г. № 494 «Об утверждении 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» (далее - ФАП-494, Сертификат эксплуатанта на авиаработы).
6. Приказ Минтранса России от 12.01.2022 № 10 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «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» (далее – ФАП-10, Сертификат на перевозки).
7. Приказ Минтруда России от 14.09.2022 г. № 526н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее» (далее – Профстандарт легкие БВС).
8. Приказ Минтруда России от 27.04.2023 г. № 358н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по летной эксплуатации беспилотных авиационных систем (внешний пилот) в составе с одним или несколькими беспилотными воздушными судами максимальной взлетной массой более 30 кг» (далее – Профстандарт тяжелые БВС).
9. Приказ Росавиации от 10.11.2022 г. № 806-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолетного типа с максимальной взлетной массой до 750 кг НЛГ БАС ВТ» (далее - НЛГ БАС ВТ).
10. Приказ Росавиации от 16.12.2022 г. № 922-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном самолетного типа с максимальной взлетной массой до 5400 кг НЛГ БАС-СТ» (далее – НЛГ БАС СТ).

11. Приказ Минтранса России от 25.01.2023 г. № 18 «Об утверждении Порядка нанесения государственных, регистрационных и учетных опознавательных знаков гражданских воздушных судов, товарных знаков на гражданские воздушные суда» (далее – ПрМТ-18, Порядок нанесения знаков).

12. Приказ Минтранса России от 28.02.2023 г. № 61 «Об утверждении 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» (далее – ФАП-61, СЛГ на экземпляре БВС)

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.06.2023 г. № 1075 «Об утверждении правил предоставления из федерального бюджета субсидий авиационным предприятиям, организациям экспериментальной авиации и владельцам беспилотных воздушных судов на возмещение затрат при осуществлении ими поисково-спасательных операций (работ) и (или) участия в их обеспечении» (далее – ППРФ-1075, Субсидии на поиск и спасание).

14. Приказ Минтранса России от 17.06.2019 N 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (далее – ФАП-21, Сертификат типа).

1. Приказ Минтранса России от 31.07.2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее - ФАП-128, Правила полетов).

1.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

В приказ Минтранса России от 31.07.2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее - ФАП-128, Правила полетов) внесены изменения приказом Минтранса России от 29.05.2023 N 195 "О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128" (зарегистрирован в Минюсте России 02.06.2023 N 73717, далее – Приказ № 195), разработанным и принятым во исполнение мероприятия, предусмотренного пунктом 3 ЗДК Аэронет, в части правил подготовки и выполнения полетов на беспилотных воздушных судах

Наименование мероприятия: определение критериев и порядка подготовки к полету беспилотной авиационной системы и экипажа беспилотного гражданского воздушного судна, порядка осуществления контроля за их готовностью и порядка выполнения полета беспилотной авиационной системы, авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем в зависимости от установленных критериев

Ожидаемый результат мероприятия: создание дифференцированных процедур и утверждение порядка их реализации при подготовке и выполнении полетов беспилотных авиационных систем в зависимости от различных критериев эксплуатации беспилотной авиационной системы.

ФАП-128 в редакции Приказа № 195 дополнился новой главой X «Правила выполнения полетов на беспилотных гражданских воздушных судах».

Указанной главой X установлены ранее отсутствовавшие правила выполнения полетов на беспилотных гражданских воздушных судах с максимальной взлетной массой 30 кг и более, а также установлены дифференцированные требования к оснащению БАС, в составе с таким БВС, оборудованием в зависимости от ожидаемых условий эксплуатации, а именно:

- а) при полетах в пределах прямой визуальной видимости на истинной высоте до 150 метров вне зон с ограничениями;
- б) при полетах за пределами прямой визуальной видимости не над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры;
- в) при полетах за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры;
- д) при полетах, предназначенных для перевозки людей и животных.

1.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением нормативного правового акта, являются:

– владельцы, эксплуатанты, члены экипажа, специалисты по техническому обслуживанию гражданских воздушных судов, в том числе, беспилотных, выполняющие полеты в воздушном пространстве РФ;

Субъектами применения рассматриваемых актов выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация;
- Ространснадзор.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением рассматриваемого закона, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ».

1.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

ФАП-128 установлены обязательные действия экипажа БВС (КВС БВС) с максимальной взлетной массой более 30 кг и порядок их выполнения при подготовке и выполнении полетов таких БВС.

Также установлены требования к оснащению БАС, дифференцированные по условиям эксплуатации БАС, в частности, обязанность экипажа БВС удостовериться в том, что БАС оснащена следующим оборудованием в зависимости от ожидаемых условий эксплуатации:

- а) при полетах в пределах прямой визуальной видимости на истинной высоте до 150 метров вне зон с ограничениями:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки и (или) возврата БВС в точку вылета по кратчайшей прямой;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

б) при полетах за пределами прямой визуальной видимости не над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры требуется дополнительное оснащение (помимо оборудования из подпункта «а»):

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей запись и энергонезависимое сохранение всех параметров полета, информации о работе бортовых устройств и агрегатов, полученных управляющих команд и формализованных сообщений в цифровом виде с момента включения БВС для выполнения полета до момента считывания этих данных и (или) получения команды на возможность стирания данных;

в) при полетах за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры требуется дополнительное оснащение (помимо оборудования из подпункта «б»):

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 100 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 5 м/с;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с бортовыми системами предупреждения столкновений;

г) в составе с БВС, предназначенными для полетов за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры требуется дополнительное оснащение (помимо оборудования из подпункта «в»): бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 100 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 2 м/с;

д) при полетах, предназначенных для перевозки людей и животных требуется дополнительное оснащение (помимо оборудования из подпункта «г»): системой индивидуального жизнеобеспечения и спасания пассажира (при перевозке человека).

Раздел X ФАП-128 также устанавливает обязанности эксплуатанта БАС по разработке и утверждению РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей, а также по обеспечению нахождения на бумажных или электронных носителях документов, которые члены экипажа БВС предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

Как указано в преамбуле главы X, правила, предусмотренные ею, обязаны соблюдать эксплуатанты БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг. Указания на то, какие правила подготовки и выполнения полетов должны соблюдать эксплуатанты БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее (например, установленные в остальных главах ФАП-128) ФАП-128 не содержит, что является пробелом правового регулирования в части применения ФАП-128 эксплуатантами БВС с МВМ 30 кг и менее. Если исходить из того, что для БВС с МВМ 30 кг и менее должны применяться правила подготовки и выполнения полетов, установленные остальными главами ФАП-128, то налицо явная их избыточность, особенно по отношению к «легким» БВС.

Кроме того, подпункт «а» пункта 10.17 ФАП-128, установлено, что за исключением случаев, необходимых для осуществления взлета, посадки или указанных в пункте 10.18 Правил, запрещено выполнять полет БВС над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий - ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания опасности для людей и имущества на земле, и ниже высоты 1000 футов (300 м) над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 2000 футов (500 м) вокруг данного воздушного судна. В то же время высота полета «тяжелых» БВС с целью аэрологистики в настоящее время не превышает 300 м, что обусловлено их техническими характеристиками.

Главы ФАП-128 (помимо главы X), устанавливающие общие правила выполнения авиаработ и правила выполнения отдельных видов авиаработ, а также коммерческих авиаперевозок, рассчитаны на применение эксплуатантами пилотируемых воздушных судов и не применимы к БВС, так как не учитывают их принципиального различия. Приказ № 195 не внес необходимых в этой части изменений в ФАП-128.

1.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

ФАП-128 в редакции Приказа № 195 не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

1.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Ространснадзор, уполномоченный на осуществление функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398, запрошенную Ассоциацией информацию о числе случаев нарушения эксплуатантами БВС Правил полетов, установленных ФАП-128, с даты вступления их в силу с 01.09.2023 не предоставил

Участниками опросов отмечается оправданность установленных ФАП-128 правил подготовки и выполнения полетов для БВС, однако указывается также на их недостаточность: установлена только одна категория БВС, для которой установлены дифференцированные требования и только в отношении оборудования БАС - БВС с МВМ более 30 кг. Общие правила подготовки и выполнения полетов с целью выполнения авиационных работ с применением БАС, правила выполнения отдельных видов авиаработ с применением БАС, выполнения воздушных перевозок с применением БАС - ФАП-128 по-прежнему не установлены.

1.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

ФАП-128 в редакции Приказа № 195 по сути является первой и пока единственной попыткой регулятора установить отдельные требования - не общие для всех БВС свыше 30 кг, аналогичные установленным для пилотируемых ВС, а дифференцировать их по критерию предполагаемых условий эксплуатации БАС – в зависимости от местности, над которой проходят полеты, от высоты полета, а также от правил, по которым выполняется полет – в пределах или за пределами визуальной видимости внешнего пилота БВС.

Вместе с тем, в связи с вступлением в силу с 01.03.2025 отдельных положений постановления Правительства РФ от 30.11.2024 N 1701 "Об утверждении требований к оснащению пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием связи, навигации, наблюдения, автоматического предотвращения столкновений, к оснащению беспилотных авиационных систем оборудованием удаленной идентификации и оборудованием линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, средствами криптографической защиты информации, сертифицированными в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, и Правил оснащения пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием, предусмотренным пунктом 1 статьи 78.3 Воздушного кодекса Российской Федерации" ФАП-128 требует внесения соответствующих изменений для устранения противоречий с указанным постановлением.

1.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ФАП-128 не выявлено.

1.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии Приказа № 195, вносящего в ФАП-128 изменения, не нарушены пределы установленной компетенции.

В соответствии с п.1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395¹ Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации), внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах (п. 1).

К полномочиям Минтранса России относится самостоятельное принятие на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации нормативных правовых актов в установленной сфере деятельности, в том числе нормативные правовые акты, включая федеральные авиационные правила, устанавливающие порядок подготовки к полету воздушного судна и его экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета в области гражданской авиации (подпункт 5.2.53.(8) пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395).

1.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при внесении изменений в ФАП-128 Приказом № 195 в результате мониторинга не установлено.

Вместе с тем, в связи с вступлением в силу с 01.03.2025 отдельных положений постановления Правительства РФ от 30.11.2024 N 1701 "Об утверждении требований к оснащению пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием связи, навигации, наблюдения, автоматического предотвращения столкновений, к оснащению беспилотных авиационных систем оборудованием удаленной идентификации и оборудованием линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, средствами криптографической защиты информации, сертифицированными в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, и Правил оснащения пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием, предусмотренным пунктом 1 статьи 78.3 Воздушного кодекса Российской Федерации" (далее – Постановление № 1701) ФАП-128 требует внесения соответствующих изменений для устранения противоречий с указанным постановлением.

Кроме того, установленные ФАП-128 правила выполнения полетов при выполнении авиационных работ должны быть приведены в соответствие с перечнем авиационных работ, установленным приказом Минтранса России от 19.11.2020 N 494 (ред. от 19.10.2022) "Об утверждении 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" (далее – ФАП-494).

1.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2019, N 1, ст. 10.

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений ФАП-128 в редакции Приказа № 195 при его применении.

1.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ФАП-128 в редакции Приказа № 195 международным обязательствам Российской Федерации.

1.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга в ФАП-128 не выявлено коррупциогенных факторов.

1.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга выявлена ошибка юридико-технического характера: подпункты «в» и «г» устанавливают обязанность проверки перед полетом БВС его оснащения для одной и той же категории БВС при одних и тех же параметрах полетов, но с разным требованием в отношении максимальной скорости снижения БВС в точке касания при приземлении в случае критического отказа на высоте до 100 м.

1.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

Положения Приказа № 195 могут быть использованы в качестве основания для совершения юридически значимых действий – при осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398, в части выявления нарушений установленных ФАП-128 правил.

1.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ФАП-128 не выявлено.

1.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

1.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ФАП-128 не выявлено в результате мониторинга.

1.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Из информации о работе с обращениями граждан, зарегистрированными в Минтрансе России, следует, что ФАП-128 не являлся предметом разъяснений в 2024 году.

В 2024 году отделом документационного обеспечения Департамента управления делами зарегистрировано 31 547 обращений граждан, в том числе 2 180 поступивших посредством Платформы обратной связи.

16 555 обращений граждан направлены в департаменты Минтранса России, федеральную службу и федеральные агентства, находящиеся в ведении Минтранса России, в организации транспортного комплекса для рассмотрения и ответа авторам обращений.

По принадлежности направлено 14 992 обращений граждан.

Наиболее актуальными вопросами для граждан в 2024 году в сфере воздушного транспорта являлись²:

- высокие тарифы на пассажирские авиаперевозки во внутреннем и международном сообщении;
- возможность приобретения субсидированных авиабилетов;
- разъяснение Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

² <https://mintrans.gov.ru/appeals/reviews/82>

1.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

Судебной практики, связанной с удовлетворением (отказом в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными непосредственно ФАП -128, не выявлено.

1.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ФАП-128, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

1.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

В результате анализа судебной практики не установлено правонарушений в сфере действия ФАП-128

1.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты не в полной мере.

ФАП-128 установлена только одна категория БВС, для которой установлены дифференцированные требования и только в отношении оборудования БАС - БВС с МВМ более 30 кг. Общие правила подготовки и выполнения полетов с целью выполнения авиационных работ с применением БАС, правила выполнения отдельных видов авиаработ с применением БАС, выполнения воздушных перевозок с применением БАС - ФАП-128 по-прежнему не установлены. Остается неурегулированным также вопрос Правил полетов для БВС с МВМ 30 кг и менее: если исходить из того, что для БВС с МВМ 30 кг и менее должны применяться правила подготовки и выполнения полетов, установленные остальными главами ФАП-128, то налицо явная их избыточность, особенно по отношению к «легким» БВС.

Участники правоотношений считают такие критерии дифференцирования некорректными, указывая на то, что:

- беспилотные воздушные суда имеют очевидную специфику их эксплуатации - пилот БВС находится вне борта воздушного судна - и поэтому с точки зрения правил подготовки и выполнения полетов на них не целесообразно простое распространение правил, написанных для пилотируемых ВС;
- требования к оборудованию БВС различных категорий должны быть приведены в соответствие с установленными позднее постановлением № 1701 требованиями;
- установленные ФАП-128 правила выполнения полетов при выполнении авиационных работ должны быть приведены в соответствие с перечнем авиационных работ, установленным ФАП-494.

1.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Необходимо:

1. Внести изменения в ФАП-128 для их гармонизации с постановлением № 1701, а также ФАП-494
1. Установить правила подготовки и выполнения полетов для БВС с МВМ 30 кг и менее, дифференцированные по условиям их эксплуатации;
2. Установить общие правила выполнения авиаработ и отдельных видов авиаработ с применением БАС различных категорий, дифференцированных по виду БВС и ожидаемым условиям их эксплуатации., с учетом перечня авиаработ, установленных ФАП-494.
3. Привести Правила подготовки и выполнения полетов БВС в соответствие с требованиями к их оснащению необходимым оборудованием, установленными Постановлением № 1701.

1.25. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Наименование мероприятия	Вид документа	Ожидаемый результат	Срок	Исполнитель (соисполнители)
Определение критериев и порядка подготовки к полету беспилотной авиационной системы и экипажа беспилотного гражданского воздушного судна, порядка осуществления контроля за их готовностью и порядка выполнения полета беспилотной авиационной системы, авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем в зависимости от установленных критериев для каждого класса БАС в соответствии с классификацией БАС	приказ Минтранса России о внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказа Минтранса России от 31.07.2009 № 128	создание дифференцированных процедур и утверждение порядка их реализации при подготовке и выполнении полетов беспилотных авиационных систем в зависимости от различных критериев эксплуатации беспилотной авиационной системы в зависимости от класса БАС	Сентябрь 2026г.	Минтранс России, Минспорт России, рабочая группа «Аэронет»

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (далее - ФП ИВП).

2.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

В Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (далее - ФП ИВП) постановлениями Правительства Российской Федерации от 21.06.2023 N 1016 "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 3 февраля 2020 г. N 74" (далее Постановление № 1016) и от 29.03.2024 N 393 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138" (далее – Постановление № 393) внесены изменения в части использования воздушного пространства БВС, в том числе, во исполнение пунктов 10 и 11 ЗДК Аэронет.

Наименование мероприятий: Определение порядка использования сегрегированного воздушного пространства для более чем одного беспилотного гражданского воздушного судна одновременно, используемых по правилам полета по приборам на высоте более 150 метров, и определение порядка совместного использования всех классов воздушного пространства гражданами и юридическими лицами, эксплуатирующими пилотируемые воздушные суда и беспилотные авиационные системы, без угрозы безопасности воздушного движения для воздушных судов с экипажем на борту и беспилотных гражданских воздушных судов, а также наделения в установленном порядке правом на использование любого класса воздушного пространства пользователями воздушного пространства, эксплуатирующими беспилотные авиационные системы;

Ожидаемый результат мероприятий: создание условий для развития рынков, требующих одновременного применения нескольких беспилотных гражданских воздушных судов различных эксплуатантов, в целях оптимизации процессов и повышения качества работ, развития технологий для выполнения полетов несколькими беспилотными гражданскими воздушными судами одновременно в сегрегированном воздушном пространстве, а также создание условий для развития рыночного применения беспилотных авиационных систем без угрозы для безопасности полетов всех видов воздушных судов во всех классах воздушного пространства

2.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением нормативного правового акта, являются:

– эксплуатанты и владельцы воздушных судов, в том числе, беспилотных, выполняющие полеты в воздушном пространстве РФ;

Субъектами применения рассматриваемых актов выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация;
- Ространснадзор;
- Минобороны России – в части ИВП государственной авиацией;
- Минпромторг России - в части ИВП экспериментальной авиацией.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением рассматриваемого закона, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»

2.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Указанными Постановлениями № 1016 и № 393 внесены следующие изменения в ФП ИВП:

1) Установлено, что при полетах БВС безопасность полетов других воздушных судов обеспечивается посредством установления запрещения или ограничения использования воздушного пространства в случаях, когда технические возможности БАС, в состав которой входит БВС, не позволяют внешнему пилоту вести постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), за исключением:

- полетов БВС в запретных зонах / зонах ограничения полетов
- при авиационно-химических работах на высотах менее 30 метров от земной или водной поверхности на удалении более 5 км от контрольных точек аэродромов и 2 км - от посадочных площадок

- при выполнении визуальных полетов БВС с максимальной взлетной массой до 30 кг, осуществляемых в пределах прямой видимости:

а) на высотах менее 150 метров от земной или водной поверхности на удалении 30 км и более от контрольных точек аэродромов и 5 км и более от посадочных площадок вне запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон, вне воздушного пространства, в котором введены временный или местный режимы, кратковременные ограничения, а также вне воздушного пространства над местами проведения в соответствии с Федеральным законом "О государственной охране" охранных мероприятий и над местами проведения в соответствии с законодательством Российской Федерации публичных мероприятий и официальных спортивных соревнований;

б) на высотах менее 100 метров от земной или водной поверхности на удалении от 10 до 30 км от контрольных точек аэродромов и от 2 до 5 км от посадочных площадок вне запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон, вне воздушного пространства, в котором введены временный или местный режимы, кратковременные ограничения, а также вне воздушного пространства над местами проведения в соответствии с Федеральным законом "О государственной охране" охранных мероприятий и над местами проведения в соответствии с законодательством Российской Федерации публичных мероприятий и официальных спортивных соревнований;

в) в зонах полетов беспилотных воздушных судов, которые устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению высших исполнительных органов субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, а также органов местного самоуправления, и представляют собой часть воздушного пространства над населенным пунктом, предназначенная для полетов беспилотных воздушных судов на высотах менее 150 метров от земной или водной поверхности в целях удовлетворения потребностей граждан, общественных, спортивных и (или) образовательных организаций (информация о зонах полетов беспилотных воздушных судов публикуется Федеральным агентством воздушного транспорта в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации).

2) Установлено, что представление в региональный центр Единой системы плана полета БВС и последующее использование им воздушного пространства осуществляются собственником или эксплуатантом такого БВС4

3) Установлена возможность представления использования воздушного пространства в форме сообщения с использованием информационной системы (цифровой платформы), предназначенной для обеспечения взаимодействия между оперативными органами Единой системы, пользователями воздушного пространства, информационными системами заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и другими информационными системами в сфере обеспечения полетов воздушных судов, а также деятельности, не связанной с выполнением полетов, содержащее информацию о представленном плане (при наличии такой информационной системы) (далее – Цифровая платформа), в том числе посредством федеральной государственной информационной системы "Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)", по принципу «одного окна».

4) Установлено, что сообщение о плане полета БВС для получения разрешения на ИВП подается за исключением случаев полетов БВС, указанных в пункте 52(3) ФП ИВП.

Опрошенные респонденты отмечают, что с связи с возрастающим количеством полётов БВС в интересах производителей и установлений районов ограничений ИВП, возникают трудности при наложении районов и заявленного времени установления режимов ИВП БВС двумя и более пользователями ВП (т.е. если режим в данном районе в данное время установлен, то другой пользователь уже не может установить режим в своих интересах. В связи с этим необходимо рассмотреть возможность установления «пересекающихся» режимов двух и более пользователей ИВП путём согласования и указания контактных данных лица согласующего в Представлении на установление режима, Плана полёта и при получении разрешения на выполнение полётов.

Таким образом, цели мероприятия по определению порядка использования сегрегированного воздушного пространства для более чем одного беспилотного гражданского воздушного судна одновременно, используемых по правилам полета по приборам на высоте более 150 метров, и определению порядка совместного использования всех классов воздушного пространства гражданами и юридическими лицами, эксплуатирующими пилотируемые воздушные суда и беспилотные авиационные системы, без угрозы безопасности воздушного движения для воздушных судов с экипажем на борту и беспилотных гражданских воздушных судов, изданным НПА не достигнуты.

2.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в ФП ИВП не выявлено коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, вновь возникших в результате принятия и применения НПА. Однако с изданием новой редакции ФП ИВП вопрос определения порядка совместного использования ВП несколькими БВС или БВС и пилотируемыми ВС остается нерешенным.

2.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг.

ФП ИВП в действующей редакции не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

2.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Сегодня беспилотная авиация может выполнять полеты лишь в сегрегированном воздушном пространстве, что не только существенно ограничивает развитие рынка БАС, но и служит все большим источником опасности, порождая конфликт интересов с эксплуатантами пилотируемых ВС, вынужденных идти на риск выполняя коммерческие задачи в закрытом для БВС воздушном пространстве.

Небо, являясь общим ресурсом для всех пользователей, используется таким образом весьма нерационально, что не устраивает все стороны процесса авиационной деятельности.

Сегодня уже не вызывает сомнения, что интеграция, вызванная роботизацией авиационной деятельности, коснется не только беспилотных авиационных систем, но потребует корректировки правил и для пилотируемой авиации, включая процедуры, оборудование, аэронавигационное обслуживание полетов.

Обеспечение безопасности воздушного пространства диктует задачу научиться избегать опасных сближений не только БВС и крупноразмерных пилотируемых ВС, но и небольших сверхлегких летательных аппаратов, включая аэростаты, дельта- и парaplаны и т.д.

Отдельной задачей является избегание столкновений БВС с препятствиями естественного и искусственного происхождения, опасными метеоявлениями.

Распоряжением Правительства РФ от 5 октября 2021 г. № 2806-р утверждена Концепция интеграции беспилотных воздушных судов (БВС) в единое воздушное пространство. Программа рассчитана на три этапа и должна быть полностью реализована к 2030 году. Безопасная интеграция пилотируемых и беспилотных воздушных судов в общее воздушное пространство является ключевой задачей, над решением которой работает все мировое авиационное сообщество.

Принятием Концепции интеграции Правительством Российской Федерации утверждены базовые принципы, меры организационного и технического **характера**, направленные на безопасное совместное использование несегрегированного воздушного пространства пользователями пилотируемой и беспилотной авиации, совершенствование системы организации воздушного движения.

В разделе VI Концепции «Развитие нормативно-правовой и нормативно-технической базы Российской Федерации в области использования беспилотной авиации в целях интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации» указано, что совершенствование нормативно-правовой и нормативно-технической базы Российской Федерации в области использования беспилотной авиации, в том числе воздушного законодательства Российской Федерации, в целях интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации осуществляется в рамках плана мероприятий ("дорожной карты") по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий ("дорожной карты") Национальной технологической инициативы по направлению "Аэронет", утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2018 г. N 576-р.

Указанный план мероприятий ("дорожная карта") должен периодически корректироваться с учетом практического опыта интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации, а также с учетом опыта эксплуатации беспилотных воздушных судов, относящихся к спортивным авиамоделям, и проведения спортивных соревнований.

Таким образом, указанный в пунктах 10 и 11 ЗДК Аэронет и ожидаемый эффект от внесенных изменений в П ИВП не достигнут, поскольку внесенные изменения не содержат порядка совместного использования сегрегированного ВП несколькими БВС, а также несегрегированного ВП БВС и пилотируемыми ВС.

2.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы.

ФП ИВП в действующей редакции не содержит положений о порядке совместного использования сегрегированного ВП несколькими БВС, а также несегрегированного ВП БВС и пилотируемые ВС, которые бы обеспечивали бы возможность одновременного применения нескольких БВС различных эксплуатантов, в целях оптимизации процессов и повышения качества работ, развития технологий для выполнения полетов несколькими БВС одновременно в сегрегированном воздушном пространстве, а также создание условий для развития рыночного применения БАС без угрозы для безопасности полетов всех видов воздушных судов во всех классах воздушного пространства.

Кроме того, не обеспечена возможность апробации и использования актуальных в настоящий момент передовых технологических решений по созданию системы удаленной идентификации БВС в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1701 и подпунктом «в» пункта 1 Перечня поручений Президента Российской Федерации № Пр-589.

Таким образом, ФП ИВП в действующей редакции не создал и не обеспечивает в полной мере условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

2.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ФП ИВП не выявлено.

2.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ФП ИВП не нарушены пределы установленной компетенции.

2.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при издании ФП ИВП в редакциях Постановлений № 1016 и 393 в результате мониторинга не установлено.

2.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений ФП ИВП при его применении.

2.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ФП ИВП международным обязательствам Российской Федерации.

2.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга применения ФП ИВП не выявлено коррупциогенных факторов.

2.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ФП ИВП не выявлено ошибок юридико-технического характера.

2.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

При осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398, в части выявления нарушений правил, установленных ФП ИВП.

2.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ФП ИВП не выявлено.

2.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга ФП ИВП не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

2.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ФП ИВП не выявлено в результате мониторинга.

2.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ФП ИВП не выявлено.

Из информации о работе с обращениями граждан, зарегистрированными в Минтрансе России, следует, что ФП ИВП не являл предметом разъяснений в 2024 году.

В 2024 году отделом документационного обеспечения Департамента управления делами зарегистрировано 31 547 обращений граждан, в том числе 2 180 поступивших посредством Платформы обратной связи.

16 555 обращений граждан направлены в департаменты Минтранса России, федеральную службу и федеральные агентства, находящиеся в ведении Минтранса России, в организации транспортного комплекса для рассмотрения и ответа авторам обращений.

По принадлежности направлено 14 992 обращений граждан.

Наиболее актуальными вопросами для граждан в 2024 году в сфере воздушного транспорта являлись³:

- высокие тарифы на пассажирские авиаперевозки во внутреннем и международном сообщении;
- возможность приобретения субсидированных авиабилетов;
- разъяснение Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

2.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

Судебной практики, связанной с удовлетворением (отказом в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными непосредственно ФАП -128, не выявлено.

2.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ФП ИВП, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

2.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

³ <https://mintrans.gov.ru/appeals/reviews/82>

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ФП ИВП, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

2.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемый результат принятия ФП ИВП не достигнут.

2.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Задача по внесению изменений в ФП ИВП, которые обеспечат достижение указанных в пп. 10 и 11 ЗДК Аэронет ожидаемых результатов, остается актуальной.

Разработать и внести в ФП ИВП положения, устанавливающие порядок использования сегрегированного воздушного пространства для более чем одного беспилотного гражданского воздушного судна одновременно, используемых по правилам полета по приборам на высоте более 150 метров, и порядок совместного использования всех классов воздушного пространства гражданами и юридическими лицами, эксплуатирующими пилотируемые воздушные суда и беспилотные авиационные системы, без угрозы безопасности воздушного движения для воздушных судов с экипажем на борту и беспилотных гражданских воздушных судов

2.25. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Наименование мероприятия	Вид документа	Ожидаемый результат	Срок	Исполнитель (соисполнители)
Определение порядка использования сегрегированного воздушного пространства для более чем одного беспилотного гражданского воздушного судна одновременно, используемых по правилам полета по приборам на высоте более 150 метров	постановление Правительства Российской Федерации о внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138	создание условий для развития рынков, требующих одновременного применения нескольких беспилотных гражданских воздушных судов различных эксплуатантов, в целях оптимизации процессов и повышения качества работ, развития технологий для выполнения полетов несколькими беспилотными гражданскими воздушными судами одновременно в сегрегированном	декабрь 2022 г.	Минтранс России, Минпромторг России,
	приказ Минтранса России о внесении изменений в приказ Минтранса России от 16 января 2012 г. N 6		в течение 6 месяцев со дня вступления в силу	Минобороны России, Минспорт России,
	приказ Минтранса России об утверждении Инструкции по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений с признанием утратившим силу приказа Минтранса России от 27 июня 2011 г. N 171		указанного в настоящем пункте постановления Правительства Российской Федерации	рабочая группа "Аэронет"

	приказ Минтранса России об утверждении Федеральных авиационных правил "Организация воздушного движения в Российской Федерации" с признанием утратившим силу <u>приказа</u> Минтранса России от 25 ноября 2011 г. N 293	воздушном пространстве	в течение 6 месяцев со дня вступления в силу указанного в настоящем пункте постановления Правительства Российской Федерации	
Определение порядка совместного использования всех классов воздушного пространства гражданами и юридическими лицами, эксплуатирующими пилотируемые воздушные суда и беспилотные авиационные системы, без угрозы безопасности воздушного движения для воздушных судов с экипажем на борту и беспилотных гражданских воздушных судов, а также наделения в установленном порядке правом на использование любого класса воздушного пространства пользователями воздушного пространства, эксплуатирующими беспилотные авиационные системы	постановление Правительства Российской Федерации о внесении изменений в Федеральные <u>правила</u> использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138	создание условий для развития рыночного применения беспилотных авиационных систем без угрозы для безопасности полетов всех видов воздушных судов во всех классах воздушного пространства	Декабрь 2023 г.	Минтранс России, Минпромторг России, Минобороны России, Минспорт России, рабочая группа "Аэронет"
	приказ Минтранса России о внесении изменений в <u>приказ</u> Минтранса России от 16 января 2012 г. N 6		в течение 6 месяцев со дня вступления в силу указанного в настоящем пункте постановления Правительства Российской Федерации	
	приказ Минтранса России об утверждении инструкции по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений с признанием утратившим силу <u>приказа</u> Минтранса России от 27 июня 2011 г. N 171			
	приказ Минтранса России об утверждении Федеральных авиационных правил "Организация воздушного движения в Российской Федерации" с признанием утратившим силу <u>приказа</u> Минтранса России от 25 ноября 2011 г. N 293			

3. Приказ Минтранса России от 29.09.2015 № 289 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил» (далее - ФАП-289, Требования к АУЦ).

3.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтранса России от 29.09.2015 № 289 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил» (далее - ФАП-289, Требования к АУЦ), пунктом 14 ЗДК Аэронет предполагалось в срок до февраля 2022 г. признать утратившим силу (в соответствии с постановлением Правительства РФ от 31.12.2020 № 2467) с одновременным изданием новых Федеральных авиационных правил, устанавливающих требования к организациям, осуществляющим, в том числе, подготовку специалистов авиационного персонала БАС.

По состоянию на май 2025 г. ФАП-289 не переизданы, проект НПА на общественное обсуждение не выносился, поэтому мониторинг правоприменения НПА, предусмотренного пунктом 14 ЗДК Аэронет, не представляется возможным.

Вместе с тем, необходимо отметить, что требования к АУЦ и порядок выдачи им сертификата, установленные действующей до 01.09.2025 редакцией ФАП-289, не содержат положений, учитывающих специфику подготовки авиационного персонала БАС.

Кроме того, в настоящее время получение сертификата АУЦ с правом подготовки авиационного персонала БАС образовательной организацией невозможно в связи с отсутствием возможности выполнить требование о приеме на работу инструкторского состава (внешних пилотов-инструкторов с соответствующей отметкой в свидетельстве пилота) для проведения летной подготовки внешних пилотов, из-за позднего вступления в силу – с 01.09.2025 – приказа Минтранса России от 12.09.2008 № 147 (ред. от 02.02.2024) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации" (далее- ФАП-147).

Вс связи с изложенным, в настоящее время получение сертификата АУЦ с правом подготовки специалистов авиационного персонала БАС, невозможно, что делает невозможным мониторинга правоприменения ФАП-289 в сфере БАС.

4. Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 г. № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» (далее -ППРФ-658, Правила учета БВС).

4.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Наименование мероприятий: постановление Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 г. № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» (далее -ППРФ-658, Правила учета БВС) издано с целью определения порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг в соответствии с пунктом 1 ЗДК Аэронет в ее первой редакции от 03.04.2021. В действующей редакции ЗДК Аэронет – от 16.09.2021 – данное мероприятие отсутствует (исключено, как исполненное).

Ожидаемый результат мероприятий: возможность идентификации беспилотных гражданских воздушных судов и их владельцев, установление контроля за обращением и использованием беспилотных гражданских воздушных судов массой 30 кг и менее.

Правилами учета определены: процедура и действия владельца БВС с максимальной взлетной массой (МВМ) от 0,15 до 30 кг и менее по постановке своего БВС на государственный учет, орган, осуществляющий государственный учет – Росавиация, форму и способ подачи заявления для постановки на учет, состав данных для заявления и документов, прилагаемых к нему в зависимости от заявителя – физ. лицо, юр. лицо, индивидуальный предприниматель.

Заявление о постановке беспилотного воздушного судна на учет представляется в Федеральное агентство воздушного транспорта в следующие сроки:

а) в случае приобретения беспилотного воздушного судна на территории Российской Федерации - в течение 10 рабочих дней со дня приобретения;

б) в случае ввоза беспилотного воздушного судна в Российскую Федерацию - в течение 10 рабочих дней со дня ввоза;

в) в случае самостоятельного изготовления беспилотного воздушного судна - до начала его использования для выполнения полетов в воздушном пространстве над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию.

Результатом госуслуги по государственному учету БВС является внесение информации о БВС в базу данных с формированием на основе указанной информации учетной записи и учетного номера БВС или отказ в постановке БВС на учет, а также направление его владельцу соответствующего уведомления, в котором указывается присвоенный БВС учетный номер, дата постановки на учет, тип БВС, его МВМ, серийный номер, наименование его владельца.

Учетный номер БВС подлежит нанесению на элементы конструкции беспилотного воздушного судна до начала выполнения им полетов.

Установлены случаи внесения изменений в учетную запись:

а) изменение сведений о владельце беспилотного воздушного судна, в том числе:

в случае перехода на любом законном основании права владения (пользования) этим судном от владельца беспилотного воздушного судна, в отношении которого в установленном настоящими Правилами порядке сформирована учетная запись, к иному лицу (далее - смена владельца беспилотного воздушного судна);

в случае утери или хищения беспилотного воздушного судна;

б) изменение данных о технических характеристиках беспилотного воздушного судна.

При внесении изменений в учетную запись ранее присвоенный БВС сохраняется.

4.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением нормативного правового акта, являются:

– эксплуатанты и владельцы БВС с МВМ от 0,15 до 30 кг, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации ;

Субъектами применения рассматриваемых актов выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация;
- Ространснадзор;
- иные органы, наделенные полномочиями по получению сведений БВС, поставленных на государственный учет.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением рассматриваемого закона, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ».

4.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

ППРФ-658 исчерпывающе определили порядок постановки на учет БВС с МВМ от 0,15 до 30 кг.

В течение некоторого времени после вступления его в силу единственным способом постановки на учет БВС оставался вариант подачи заявления только посредством почтового отправления, что создало трудности для владельцев БВС в части длительности ожидания обработки своих заявлений и получения учетных номеров БВС.

Впоследствии, Росавиацией был разработан портал учета БВС и предоставлена возможность подачи заявления через указанный портал <https://bvs.favt.ru/login>, а также через портал государственных услуг Российской Федерации <https://www.gosuslugi.ru>

В 2019 году было поставлено на учет 12 000 БВС⁴. По состоянию на 31.12.2024 на учет в РФ поставлено 116 771 БВС (за 2024 год рост составил 25%)⁵, получено и рассмотрено 56 700 заявлений – 55 000 поступило в электронной форме, 2 000 – в бумажной.

4.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в ППРФ-658 не выявлено коллизий, пробелов правового регулирования, однако сохраняется неустраненный регуляторный и административный барьер, в части государственной регистрации БВС с МВМ более 30 кг.

Издание Правил учета и последующий ежегодный кратный рост количества поставленных на учет БВС от 0,15 до 30 кг показал эффективность такого декларативного механизма, использующего методы удаленного доступа заявителей-владельцев БВС к системе регистрации.

Вместе с тем, для регистрации БВС с МВМ более 30 кг, продолжают применяться правила и процедуры, установленные для пилотируемой авиации, которые относят такие БВС к недвижимым вещам и предусматривают отдельную регистрацию прав собственности на БВС, как недвижимые вещи, и регистрацию сделок с БВС в отдельном государственном Реестре, выдачу свидетельств о праве на БВС и только потом - регистрацию самих БВС в Государственном реестре гражданских воздушных судов с представлением избыточного для БВС с МВМ, начиная от 31 кг, пакета документов.

Необходимо отметить, что в редакции ЗДК Аэронет от 24.07.2020 наряду с пунктом 1. Определение порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, присутствовал пункт 2. Определение порядка государственной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг, предусматривающий внесение изменений в приказ Минтранса России от 5 декабря 2013 г. № 457, утверждающий административный регламент Росавиации по предоставлению государственной услуги по регистрации гражданских воздушных судов (далее – Приказ Минтранса России № 475) .

Внесенные в 2017 году изменения в указанный регламент просто распространили его действие на БВС с МВМ более 30 кг, которые с этого момента стали регистрироваться в государственном реестре гражданских ВС по процедурам, аналогичным для пилотируемой авиации.

То есть, предусмотренное ЗДК Аэронет мероприятие по определению отдельного порядка регистрации БВС более 30 кг было выполнено лишь формально, путем простого распространения на них явно избыточных процедур, установленных для пилотируемых ВС, являющихся недвижимыми вещами.

⁴ <https://old.favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=10679>

⁵ <https://old.favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=14594>

По такому формальному признаку исполнения данное мероприятие было исключено из последующих редакций ЗДК Аэронет.

Вместе с тем, практика применения «тяжелых» БВС (в частности, в сельском хозяйстве) показывает явную избыточность процедур государственной регистрации таких БВС, что подтверждается несоответствием числа применяемых в настоящее время агродронов числу внесенных в Государственный реестр гражданских ВС. По некоторым оценкам, «в тени» - без регистрации - в с/х работает до 60 % БВС, применяемых с целью внесения различных веществ.

С 01.09. 2023 приказ Минтранса России № 475 утратил силу с 1 сентября 2023 года в связи с изданием приказа Минтранса России от 23.05.2023 N 181 и приказа Минтранса России от 08.01.2023 N 11 «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации» (далее – Правила регистрации ГВС).

Необходимо отметить, что указанные вновь утвержденные Правила регистрации ГВС, распространяют свое действие на гражданские БВС, за исключением БВС с МВМ 30 кг и менее, что противоречит пункту 1.1 статьи 33 ВЗК РФ, которая говорит о том, что в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации регистрируются **пилотируемые** гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 статьи 33 ВЗК, за исключением **сверхлегких пилотируемых** гражданских воздушных судов от 115 кг, для которых в соответствии с пунктом 1.2 статьи 33 ВЗК должен быть установлен свой порядок регистрации. По сути, сложилась ситуация, когда ведомственный приказ Минтранса России установил пределы регулирования при применении обязательных требований, отличные от установленных ВЗК РФ, что противоречит Федеральному закону от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» (далее - 247-ФЗ).

Таким образом, остается неустраненным правовой пробел в отношении порядка регистрации и реестра для регистрации, как в отношении пилотируемых сверхлегких ВС с МВМ от 115 до 495 кг, так и в отношении БВС с МВМ более 30 кг, поскольку установленное регулирование противоречит действующему законодательству.

4.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг.

Пункт 4 Правил учета БВС предусматривает необходимость издания приказа Минтранса России, устанавливающего порядок предоставления содержащейся в базе данных информации:

федеральным органам исполнительной власти;

органам, осуществляющим организацию использования воздушного пространства в порядке, определенном Правительством Российской Федерации;

физическим и юридическим лицам.

По состоянию на май 2025 г. такого приказа Минтранса России не издано. Регулятор ссылается на отсутствие полномочий, установленных федеральным законом – Воздушным кодексом РФ, в соответствии с требованиями Федерального закона от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации».

4.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Пункт 3.2 статьи 33 ВЗК установил обязанность по постановке на учет БВС с МВМ от 0,25 до 30 кг еще в 2016 г. (Федеральный закон от 03.07.2021 № 291-ФЗ), однако она оставалась неисполнимой почти 3 года - до момента вступления в силу изданных только в 2019 году Правил учета БВС – 27 сентября 2019 года.

В марте 2022 года нижняя граница МВМ БВС, подлежащих учету была снижена до 0,15 кг (внесенными в ВЗК РФ изменениями в соответствии с Федеральным законом от 14.03.2022 № 56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»), что повлекло внесение изменений в Правила учета БВС - постановлением Правительства РФ от 19.03.2022 № 415 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 г. N 658»

Вопрос учета БВС, количество которых с 2016 года неуклонно и быстро росло, был одним из ключевых, поскольку с учетом принципиально связаны важнейшие вопросы - идентификации БВС, определения его владельца, а значит – все вопросы ответственности за его эксплуатацию, а также выполнение обязательных требований, установленных в сфере гражданской авиации, распространяющихся на указанную категорию БВС, в отношении которых также предусмотрены мероприятия ЗДК Аэронет, в том числе, в части страхования, использования воздушного пространства, сертификации эксплуатантов и др.

Таким образом, ожидаемый эффект от издания Правил учета БВС - возможность идентификации беспилотных гражданских воздушных судов и их владельцев, установление контроля за обращением и использованием беспилотных гражданских воздушных судов массой 30 кг и менее – достигнут в полной мере.

В то же время, опрошенные респонденты – члены Ассоциации «АЭРОНЕКСТ», применяющие БВС с МВМ более 30 кг, в частности, с целью выполнения авиахимработ в с/х, отмечают сильное негативное влияние установленного порядка регистрации таких БВС на развитие такого перспективного и быстрорастущего сектора применения БАС⁶.

4.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы.

Указанный в ЗДК Аэронет ожидаемый эффект от издания Правил учета БВС достигнут в полном объеме, что положительно сказалось на развитии предпринимательской деятельности в сфере применения БВС с МВМ 30 кг и менее, поскольку их издание устранило правовую неопределенность в части обязанности владельцев БВС ставить их на учет, что создавало барьеры для развития рынка страхования, предусмотренного воздушным законодательством, для осуществления контрольно-надзорных функций уполномоченных органов, в том числе, с целью обеспечения необходимо уровня безопасности полетов и требований транспортной безопасности.

4.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ППРФ-658 не выявлено.

4.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ППРФ-658 не нарушены пределы установленной компетенции.

4.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при издании и применении ППРФ-658 в результате мониторинга не установлено.

4.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания ППРФ-658 при его применении.

4.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ППРФ-658 международным обязательствам Российской Федерации.

4.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга применения ППРФ-658 не выявлено коррупциогенных факторов.

4.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ППРФ-658 не выявлено ошибок юридико-технического характера.

⁶ Письмо Директора Депрастениводства Минсельхоза России в Росаваицию от 28.05.2025 № 19/2975, прилагается.

4.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

При осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398, в части выявления нарушений правил установленных ППРФ-658.

4.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ППРФ-658 не выявлено.

4.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга применения ППРФ-658 не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

4.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ППРФ-658 не выявлено в результате мониторинга.

4.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ППРФ-658 не выявлено.

Из информации о работе с обращениями граждан, зарегистрированными в Минтрансе России, следует, что ППРФ-658 не являлся предметом разъяснений в 2024 году.

В 2024 году отделом документационного обеспечения Департамента управления делами зарегистрировано 31 547 обращений граждан, в том числе 2 180 поступивших посредством Платформы обратной связи.

16 555 обращений граждан направлены в департаменты Минтранса России, федеральную службу и федеральные агентства, находящиеся в ведении Минтранса России, в организации транспортного комплекса для рассмотрения и ответа авторам обращений.

По принадлежности направлено 14 992 обращений граждан.

Наиболее актуальными вопросами для граждан в 2024 году в сфере воздушного транспорта являлись⁷:

- высокие тарифы на пассажирские авиаперевозки во внутреннем и международном сообщении;
- возможность приобретения субсидированных авиабилетов;
- разъяснение Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

4.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании данных информационных ресурсов «Консультант+», «sudact.ru» не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно ППРФ-658, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в открытом доступе отсутствуют.

4.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ППРФ-658, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

4.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

⁷ <https://mintrans.gov.ru/appeals/reviews/82>

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ППРФ-658, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

4.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемый результат принятия ППРФ-658 достигнут.

4.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Остается неустраненным правовой пробел в отношении порядка регистрации и реестра для регистрации, как в отношении пилотируемых сверхлегких ВС с МВМ от 115 до 495 кг, так и в отношении БВС с МВМ более 30 кг, поскольку установленное регулирование противоречит действующему законодательству.

В связи с этим, предлагается:

- установление приказом Минтранса России отдельных правил регистрации БВС с МВМ более 30 кг не в Государственном реестре ГВС (наряду со сверхлегкими пилотируемыми ГВС) и в том числе - для БВС с МВМ до 495 кг – правил, аналогичных порядку учета БВС с МВМ 30 кг и менее, с соответствующими изменениями в Правила регистрации ГВС - приказ Минтранса России о внесении изменений в приказ Минтранса России от 18.01.2023 № 11;

- внесение изменений в пункт 1.2 статьи 33 ВэК РФ и изложение ее в следующей редакции:

«1.2. Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда и беспилотные воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.»

4.25. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Включить в ЗДК Аэронет мероприятие:

Определение отдельных правил государственной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг не в Государственном реестре гражданских воздушных судов, и в том числе – для БВС предназначенных для выполнения авиационных работ.	Федеральный закон о внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части порядка регистрации сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов и беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг приказ Минтранса России о внесении изменений в приказ Минтранса России от 18.01.2023 № 11	Упрощение процедуры государственной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов более 30 кг по сравнению с правилами регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, в том числе – для такой мало-рисковой категории БВС, как агродроны для авиационных работ.	март 2026 г.	Минтранс России, Минсельхоз России рабочая группа "Аэронет"
---	---	--	--------------	---

5. Приказ Минтранса России от 19.11.2020 г. № 494 «Об утверждении 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» (далее - ФАП-494, Сертификат эксплуатанта на авиаработы).

5.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтранса России от 19.11.2020 г. № 494 «Об утверждении 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» (далее - ФАП-494, Сертификат эксплуатанта на авиаработы) был издан взамен признанного утратившим силу приказа Минтранса России от 21.10.2020 г. № 429 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, входящие в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил" (далее – ФАП-429, зарегистрирован Минюстом России 29 октября 2020 г., регистрационный № 60634), который в свою очередь был ранее издан взамен признанного утратившим силу приказа от 23.12.2009 г. № 249 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" (далее – ФАП-249, зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16185).

Позднее в ФАП-494 были внесены изменения приказом Минтранса России от 19.10.2022 № 420 «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Министерства транспорта Российской Федерации по вопросам регулирования деятельности лиц, осуществляющих управление беспилотными гражданскими воздушными судами максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» (зарегистрировано в Минюсте России 29.11.2022 № 71190, далее – Приказ № 420).

Издание ФАП-494 было предусмотрено пунктом 6 первой редакции ЗДК Аэронет от 05.11.2020.

В действующей редакции ЗДК Аэронет (от 16.09.2021) такое мероприятие отсутствует, поскольку после издания ФАП-494 оно не вошло в актуализированную ЗДК Аэронет, как исполненное.

Наименование мероприятия (пункт 6 ЗДК Аэронет в редакции 05.11.2020): Определение требований, порядка и процедуры проведения подтверждения соответствия требованиям федеральных авиационных правил физических и юридических лиц, осуществляющих и (или) обеспечивающих выполнение авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем, определение перечня авиационных работ, для производства которых необходимо наличие у данных лиц сертификата эксплуатанта с установлением его формы и порядка выдачи

Ожидаемый результат мероприятия: регламентация коммерческого использования беспилотных авиационных систем, повышение безопасности полетов и качества выполнения авиационных работ путем допуска к их выполнению юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, подтвердивших свое соответствие установленным требованиям, определение закрытого перечня авиационных работ, для производства которых с применением беспилотных авиационных систем требуется подтверждение

соответствия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей требованиям федеральных авиационных правил.

Первая редакция ФАП-494 в пункте 2.7 содержала требование о том, что эксплуатант, выполняющий авиационные работы на БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, должен осуществлять прием на работу или привлекать для выполнения работы по договору гражданско-правового характера *лиц, прошедших обучение (подготовку) по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг в сфере гражданской авиации.*

Это противоречило требованиям п.1 ст.53 ВЗК РФ, согласно которому к выполнению функций членов 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,* допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства. То есть в соответствии с положениями ВЗК РФ внешнему пилоту, управляющему БАС с МВМ 30 кг и менее, не требуется свидетельство, выданное уполномоченным органом в области гражданской авиации, подтверждающее, что он прошел обучение и владеет необходимыми знаниями и квалификацией; как и не требуется наличие иного аналогичного документа.

Сложилась ситуация правовой неопределенности в части возможности выполнения авиационных работ с применением БАС с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, так как невозможно обеспечить наличие внешних пилотов, соответствующих предъявляемым требованиям.

Действующая редакция ФАП-494, утвержденная приказом № 420, исправила эту ситуацию, разделив требования к персоналу для БВС более и менее 30 кг и установив в п. 2. 7 требование о том, что эксплуатант, выполняющий авиационные работы на БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, должен осуществлять прием на работу или привлекать для выполнения авиационных работ по договору гражданско-правового характера лиц, осуществляющих управление БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, квалификация которых соответствует требованиям настоящих Правил и эксплуатанта.

5.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением нормативного правового акта, являются:

– владельцы, эксплуатанты гражданских воздушных судов, в том числе, беспилотных, выполняющих авиационные работы, включенные в утвержденный ФАП-494 перечень.

Субъектами применения рассматриваемых актов выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация;
- Ространснадзор.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением рассматриваемого закона, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ».

5.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Наряду с внесенными изменениями ФАП-494 в части установления различных требований к квалификации персонала БВС различной МВМ, приказ Минтранса России от 19.10.2022 N 419 (ред. от 23.04.2024) «Об утверждении Перечня специалистов авиационного персонала гражданской авиации Российской Федерации» определил специалистами авиационного персонала только внешних пилотов БВС с МВМ более 30 кг., с необходимостью соблюдения установленных ФАП требований в авиационному персоналу только этими лицами.

После издания ФАП-147 - приказа Минтранса России от 12.09.2008 N 147 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации" – формально снят предпоследний барьер для получения сертификата эксплуатанта на авиаработы с применением БВС более 30 кг. Однако, остается последний – невозможность получения свидетельств пилота внешних пилотов БВС и специалистов по техническому обслуживанию, поскольку не переиздан приказ Минтранса России от 10.02.2014 N 32 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации»

Указание в Приложении № 2 к ФАП – 494 в части 3 «Заявляемые воздушные суда» на то, что при подаче заявления заявитель предоставляет сертификат летной годности ВС за исключением БВС,

максимальной взлетной массой 30 килограмм и менее (это уточнение отсутствовало в ранее изданном ФАП-429 взамен ФАП-249) устранило установленные ФАП-249 и ФАП-429 барьеры по получению сертификата эксплуатанта, так как требование о приложении к заявлению СЛГ в случае БВС с МВМ 30 кг и менее невыполнимо в силу положения статьи 36 ВЗК РФ.

5.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

Вместе с тем, ФАП-494 содержит следующие коллизии, пробелы и неустраненные/вновь возникшие правовые барьеры:

1. Пунктом 2.7 ФАП-494 установлено, что эксплуатант, выполняющий авиационные работы на БВС с МВМ 30 кг и менее, должен осуществлять прием на работу или привлекать для выполнения авиационных работ по договору гражданско-правового характера лиц, осуществляющих управление БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, квалификация которых соответствует требованиям настоящих Правил и эксплуатанта. При этом требований к квалификации таких лиц ФАП-494 не содержит, что создает риск неоднозначного толкования и способа оценки достаточности / недостаточности квалификации внешних пилотов таких БВС.

2. Пунктом 2.11 ФАП-494 установлено, что эксплуатант, к каковым относятся и эксплуатанты, выполняющие авиационные работы на БВС с МВМ 30 кг и менее, должны обеспечить обязательные виды страхования, предусмотренные статьями 131, 132 и 135 Воздушного кодекса РФ, в то время как в соответствии со ст.132 ВЗК РФ обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа распространяется только на членов экипажа пилотируемых воздушных судов.

Следовательно, пункт 2.11 ФАП-494 в части обязанности наличия у эксплуатанта, выполняющего авиационные работы на БВС с МВМ 30 кг и менее, страхования жизни и здоровья членов экипажа противоречит ст.132 Воздушного кодекса РФ.

3. Согласно п. 2.13 ФАП-494 эксплуатанты, в том числе, выполняющие авиационные работы на БВС с МВМ 30 кг и менее, обязаны утвердить и использовать в своей деятельности руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), включающее в себя обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП), что противоречит п.2 ст.24.1 ВЗК РФ, так как разработка и применение СУБП требуется только в отношении эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, не включенные в перечень авиационных работ. Эта норма ВЗК РФ соответствует международному законодательству, поскольку согласно пункту 3(1) Положения, утвержденного постановлением Правительства РФ от 27.03.1998 № 360 (в редакции от 28.02.2019) Федеральные авиационные правила в части наименования, структуры (нумерации) и содержания разрабатываются и утверждаются с учетом международных стандартов и правил Международной организации гражданской авиации и государств - членов указанной организации, а также других международных авиационных организаций.

Стандарты ИКАО, изложенные в Приложении 19 «Управление безопасностью полетов», с учетом Поправки 1 к Приложению 19 (письмо ИКАО от 04.04.2016 № AN8/3.1-16/16), распространяют требования в отношении СУБП на следующих поставщиков обслуживания (п. 3.3.2.1):

а) утвержденными согласно Приложению 1 учебными организациями, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг;

б) эксплуатантами самолетов или вертолетов, имеющими разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6.

с) утвержденными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6;

д) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов согласно Приложению 8;

е) поставщиками обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11.

ф) эксплуатантами сертифицированных аэродромов согласно тому I Приложения 14.

Именно это отражено в ст. 24.1 Воздушного кодекса.

Распространение требований по реализации СУБП в отношении эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, а также в отношении организаций по техническому обслуживанию, оказывающих

услуги таким эксплуатантам, представляется излишеством и не соответствующим базовым требованиям международного и отечественного законодательства.

Вместе с тем, очевидно, элементы СУБП должны быть реализованы в деятельности эксплуатанта, выполняющего авиаработы, однако установление обязательных нормативных требований представляется избыточным и данные требования целесообразно установить в качестве рекомендательного характера.

Требования приказа Минтранса России по установлению обязательных требований о реализации СУБП в отношении эксплуатантов БАС, выполняющих авиационные работы, в том числе с использованием БАС с БВС 30 кг и менее, не отвечает критериям Федерального закона от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» в части необходимости реализации риск-ориентированного подхода, оценки затрат лиц, в отношении которых устанавливаются обязательные требования, которые должны быть соразмерны рискам. Не проведена предварительная оценка эффективности применения альтернативных мер по недопущению причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

4. В соответствии с требованиями пунктов 2.18 и 2.19 ФАП-494 эксплуатанты, выполняющие в том числе авиационные работы на БВС с МВМ 30 кг и менее, должны обеспечить реализацию требований главы XII Воздушного кодекса РФ (обеспечение авиационной безопасности), разработав и утвердив программу авиационной безопасности, содержащую комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования, географии полетов воздушных судов, типов эксплуатируемых воздушных судов, видов авиационных работ.

Федеральным законом от 03.04.2023 № 107-ФЗ глава XII ВЗК «Авиационная безопасность» признана утратившей силу с 01.03.2025, а вопросы регулирования и обеспечения авиационной безопасности отнесены к сфере транспортной безопасности. Таким образом, указанные положения ФАП-494 в настоящее время противоречат законодательству, что требует их актуализации.

5. Часть 4 графа 4 Приложения №2 к ФАП-494 определяет обязательное при подаче заявления представление данных о Свидетельств авиационных специалистов, наличие которых для эксплуатантов, выполняющих авиационные работы с применением БВС с МВМ 30 кг и менее не требуется (п.й ст. 53 ВЗК РФ).

6. В Приложении № 1 к ФАП-494 установлен конечный Перечень сертифицируемых видов авиационных работ. Он расширен и конкретизирован по сравнению с перечнем видов авиационных работ, порядок выполнения которых определен в разделе VI ФАП-128 «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», и в настоящее время практически все виды работ, выполняемых с помощью БВС, попадают под сертифицируемую деятельность, требующую наличия Сертификата эксплуатанта в соответствии с ФАП-494. Необходимо отметить, что перевозка грузов на внешней подвеске, проведение погрузочно-разгрузочных операций, доставка медицинских грузов, транспортирование персонала и грузов заказчика авиационной работы отнесены не к коммерческим воздушным перевозкам, требующих в н.в. сертификации по ФАП-10 (приказ Минтранса России от 12.01.2022 № 10 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "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", зарегистрировано в Минюсте России 15.03.2022 N 67758), а к авиационным работам, сертифицируемым по ФАП-494.

7. Согласно ст. 36 ВЗК РФ, наличие сертификата летной годности требуется для допуска к эксплуатации только БАС с БВС более 30 кг. Эта норма в ФАП-494 в целом учтена, при сертификации эксплуатантов БАС в составе с БВС 30 кг и менее, наличие сертификатов летной годности не требуется. Вместе с тем, в положениях пунктов 3.21 и 3.24 ФАП-494 остается правовая неопределенность в части требований к наличию Сертификата летной годности в отношении «малых» БВС, а также что возможно будет требовать и признавать Росавиация в качестве документов, подтверждающих летную годность «малых» БАС.

8. Положения п. 2.15 ФАП-494 требуют установления эксплуатантом порядка предоставления экипажам метео и аэронавигационной информации.

Согласно ФАП-128 (п. 4.21) эксплуатант воздушного судна не использует программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту воздушного судна

и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его воздушных судов, которым такие данные требуются. Эксплуатант выполняет требования пункта 4.21 ФАП-128 в отношении использования программных продуктов с электронными навигационными данными.

С учетом изложенного, требования к порядку использования электронных баз данных ФАП-128 в н.в. распространяет только в отношении АОН (раздел IV) и эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (раздел V) и не содержит прямых требований в отношении эксплуатантов, выполняющих авиационные работы (раздел VI). Вместе с тем, порядок использования эксплуатантами БАС электронных баз данных представляется наиболее актуальным вопросом, требующим урегулирования при будущей актуализации ФАП-128).

5.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг.

Необходимость издания НПА ФАП-494 не предусмотрена.

5.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Издание ФАП-494 и его последующая актуализация в части устранения (недостаточного) противоречащих законодательству процедур сертификации, было призвано регламентировать коммерческое использования БАС, повысить безопасности полетов и качества выполнения авиационных работ путем допуска к их выполнению юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, подтвердивших свое соответствие установленным требованиям, определить закрытый перечень авиационных работ, для производства которых с применением беспилотных авиационных систем требуется подтверждение соответствия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей требованиям федеральных авиационных правил.

Тем не менее, сохраняющие положения, не соответствующие требованиям ВЗК РФ (например, в части СУБП), а также положения, допускающие свободу толкования установленных требований (например, п. 2.7 – 2.9 в части квалификации лиц, управляющих БВС менее 30кг), ФАП-494 продолжают содержать барьеры на пути получения допуска к деятельности лиц, желающих выполнять авиаработы с применением БАС.

Кратно увеличенный перечень подлежащих сертификации авиаработ практически закрыл доступ к их выполнению несертифицированных эксплуатантов, даже на БВС с МВМ 500 г, и даже в таких малорисковых видах – как авиационные работы с применением БВС более 30 кг на высотах не более 5 метров.

При этом вся сертификация сводится лишь к сбору документов, подтверждающих наличие персонала, БВС, формальной СУБП, страхования.

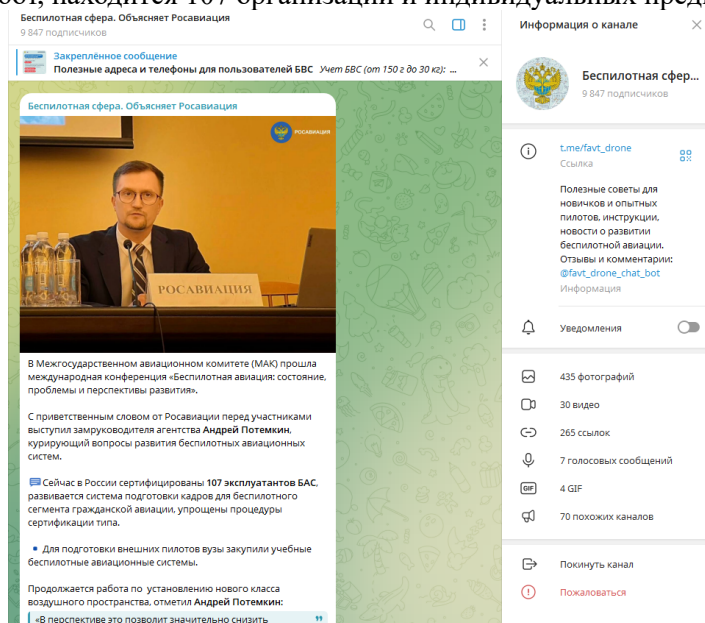
Кроме того, ВЗК РФ не содержит разделения авиаработ на коммерческие - выполняемые за плату по договору - и некоммерческие - выполняемые без взимания платы в своих интересах (в отличие от авиаперевозок - сертификат эксплуатанта в случае осуществления перевозок необходим только если они коммерческие). В настоящее время сложилась ситуация, когда ИП, фермерские хозяйства, лесничества, кадастровые инженеры и пр., желающие использовать БВС в своих, некоммерческих, целях, лишены этой возможности.

Многочисленные БВС, поставляемые в настоящее время в рамках государственного гражданского заказа в различные государственные организации для использования в их собственных целях (лесоохраны, пожарной безопасности, мониторинга, кадастра и т.д.) рискуют лежать «мертвым грузом», поскольку они не могут соответствовать требованиям, предъявляемым ФАП-494 к авиационным предприятиям.

В итоге, по разным оценкам, более 60% компаний-эксплуатантов, работают в сфере оказания авиационных услуг в так называемом «теневом» режиме - по причине несоразмерности объема сертификационных процедур к объему и сложности выполняемых работ.

5.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы.

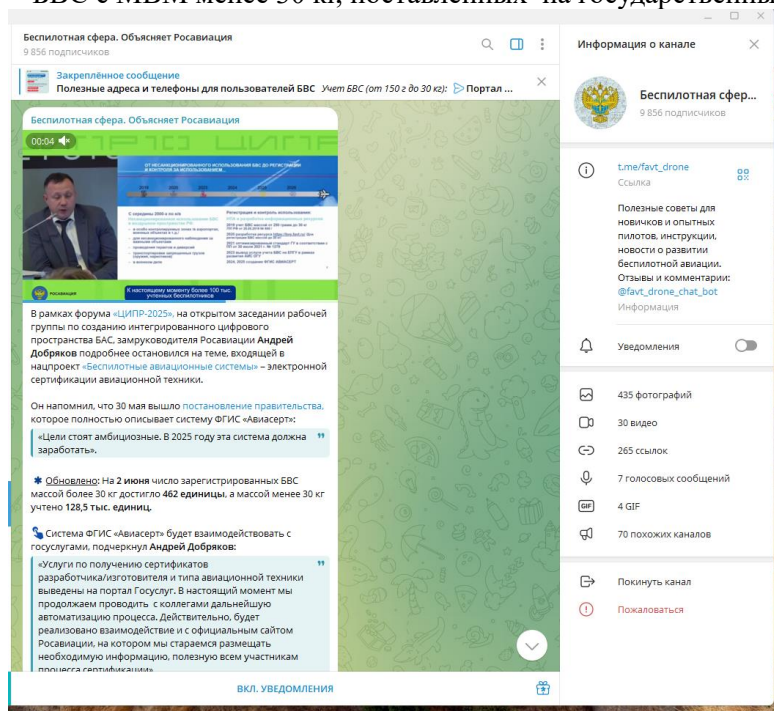
На начало лета 2025 года в реестре авиакомпаний – держателей сертификата эксплуатанта для выполнения авиарбот, в который внесены БАС в качестве воздушных судов, используемых для таких авиарбот, находится 107 организаций и индивидуальных предпринимателей. https://t.me/favt_drone/591



Часть из них имеют БВС в своем парке воздушных судов наряду с пилотируемыми ВС. Всего в сертификаты эксплуатанта вписано около 1200 БВС – и это только БВС с МВМ менее 30 кг.

Всего же по состоянию на 02.06.2025 г., как следует из доклада руководителя Росавиации Д.В.Ядрова на Конференции ЦИПР-2025, проходившей 2-8 июня 2025 г. в Нижнем Новгороде https://t.me/favt_drone/590:

- БВС с МВМ более 30 кг, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских ВС – 462 борта
- БВС с МВМ менее 30 кг, поставленных на государственный учет – 128 500 БВС.



Таким образом, из зарегистрированных «тяжелых» / учтенных «легких» БВС только около 1% внесены в сертификаты эксплуатантов и используются для легального выполнения авиаработ.

Причем, среди них до сих пор нет ни одного БВС более 30 кг, что обусловлено установленными (явно избыточными для беспилотных ВС) процедурами их регистрации, прав на них и сделок с ними, получения СЛГ и невозможностью получения свидетельств авиационного персонала для таких БВС из-за отсутствия сертифицированных АУЦ и аттестованных инструкторов для подготовки.

Избыточность процедуры сертификации эксплуатантов для выполнения авиаработ с применением БАС, установленных ФАП-494, ставшая причиной игнорирования специфики применения именно беспилотной авиации, создала ситуацию практически полного ухода рынка авиауслуг (особенно для сельского хозяйства) «в тень», что крайне негативно сказывается на уровне спроса на отечественные разработки беспилотной техники. Эксплуатантам проще и выгоднее не показывать себя рынку, не покупать отечественные «агродроны», используя ввезенные импортные, никак их не регистрировать, не заявлять для применения и, в том числе - не подавая план полетов, что создает уже угрозы для безопасности полетов.

5.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ФАП-494 не выявлено.

5.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ФАП-494 выявлены нарушения установленной компетенции Минтранса России по установлению обязательного требования, не предусмотренного федеральным законом, поскольку пунктом п. 2.13 ФАП-494 эксплуатанты, в том числе, выполняющие авиационные работы на БВС с МВМ 30 кг и менее, обязаны утвердить и использовать в своей деятельности руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), включающее в себя обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования СУБП, что противоречит п.2 ст.24.1 ВЗК РФ, так как разработка и применение СУБП требуется только в отношении эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, не включенные в перечень авиационных работ.

Таким образом, Минтранс России в указанном пункте своего приказа превысил пределы регулирования, установленные ВЗК РФ,

5.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при издании и применении ФАП-494 в результате мониторинга не установлено.

5.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания ФАП-494 при его применении.

5.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга установлено несоответствие пункта 2.13 ФАП-494 международным обязательствам Российской Федерации, поскольку согласно пункту 3(1) Положения, утвержденного постановлением Правительства РФ от 27.03.1998 № 360 (в редакции от 28.02.2019) Федеральные авиационные правила в части наименования, структуры (нумерации) и содержания разрабатываются и утверждаются с учетом международных стандартов и правил Международной организации гражданской авиации и государств - членов указанной организации, а также других международных авиационных организаций. А Стандарты ИКАО, изложенные в Приложении 19 «Управление безопасностью полетов», с учетом Поправки 1 к Приложению 19 (письмо ИКАО от 04.04.2016 № AN8/3.1-16/16), не распространяют требования в отношении СУБП на эксплуатантов, выполняющих авиационные работы.

5.13. Наличие в НПА коррупционных факторов

В результате мониторинга применения ФАП-494 не выявлено коррупциогенных факторов.

5.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ФАП-494 выявлены ошибки юридико-технического характера - см. раздел

5.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

При осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398, в части выявления нарушений правил установленных ФАП-494.

5.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ФАП-494 не выявлено.

5.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга применения ФАП-494 выявлена правовая норма, содержащаяся в пункте 2.7 ФАП-494 и позволяющая расширительно толковать компетенцию Росавиации, как сертифицирующего органа, в части ее выбора способа оценки достаточности / недостаточности квалификации внешних пилотов таких БВС - в отсутствие установленных ФАП-494 требований к такой квалификации.

5.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ФАП-494 не выявлено в результате мониторинга.

5.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ФАП-494 не выявлено.

Из информации о работе с обращениями граждан, зарегистрированными в Минтрансе России, следует, что ППРФ-658 не являлся предметом разъяснений в 2024 году.

В 2024 году отделом документационного обеспечения Департамента управления делами зарегистрировано 31 547 обращений граждан, в том числе 2 180 поступивших посредством Платформы обратной связи.

16 555 обращений граждан направлены в департаменты Минтранса России, федеральную службу и федеральные агентства, находящиеся в ведении Минтранса России, в организации транспортного комплекса для рассмотрения и ответа авторам обращений.

По принадлежности направлено 14 992 обращений граждан.

Наиболее актуальными вопросами для граждан в 2024 году в сфере воздушного транспорта являлись⁸:

- высокие тарифы на пассажирские авиаперевозки во внутреннем и международном сообщении;
- возможность приобретения субсидированных авиабилетов;
- разъяснение Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

5.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

Решение Верховного Суда РФ от 06.06.2022 № АКПИ22-169, апелляционное определение ВС РФ от 15.09.2022 № АПЛ22-315 об отказе в удовлетворении заявления общества с ограниченной ответственностью "Геоскан" об оспаривании пунктов 2.7, 2.11, 2.13 Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие

⁸ <https://mintrans.gov.ru/appeals/reviews/82>

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. N 494, графы 4 части 4, графы 4 части 5 приложения N 2 к указанным правилам.⁹

5.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ФАП-494, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

5.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ФАП-494, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

5.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемый результат принятия ФАП-494 не достигнут в полной мере.

5.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

ФАП-494 содержит положения, не соответствующие требованиям ВЗК РФ (например, в части СУБП, страхования и пр.), а также положения, допускающие свободу толкования установленных требований (например, п. 2.7 – 2.9 в части квалификации лиц, управляющих БВС менее 30 кг), что создает условия для существования барьеров на пути получения допуска к деятельности лиц, желающих выполнять авиаработы с применением БАС.

В этой связи отмечаем необходимость актуализации ФАП-494 в части устранения указанных несоответствий законодательству, в части уточнения перечня подлежащих сертификации авиаработ с применением БАС, в части определения перечня документов, необходимых для получения сертификата эксплуатанта, а также актуализации ФАП-128 в части определения правил выполнения всего перечня авиаработ, подлежащих сертификации по ФАП-494. С этой целью предлагается вернуть в ЗДК Аэронет мероприятие по внесению изменений в ФАП-494 в части определения состава документов и требований к эксплуатантам

Представляется целесообразным разработать и законодательно закрепить механизм не всеобщего единообразного сертифицирования эксплуатантов на авиаработы, а предусмотреть дифференцированные требования и процедуры в зависимости от целей использования БАС. Например, для выполнения авиационных работ для целей сельского хозяйства с помощью БАС, как для наиболее малорискового класса, ввести заявительный порядок сообщения о начале указанной деятельности для лиц, выполняющих такие работы с подачей всех необходимых сведений в уполномоченный орган.

5.25. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Включить в ЗДК Аэронет мероприятие:

⁹ <https://rulaws.ru/acts/Reshenie-Verhovnogo-Suda-RF-ot-06.06.2022-N-AKPI22-169/>

Определение отдельных правил государственной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг не в Государственном реестре гражданских воздушных судов, и в том числе – для БВС предназначенных для выполнения авиационных работ.	Федеральный закон о внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части порядка регистрации сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов и беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг приказ Минтранса России о внесении изменений в приказ Минтранса России от 18.01.2023 № 11	Упрощение процедуры государственной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов более 30 кг по сравнению с правилами регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, в том числе – для такой мало-рисковой категории БВС, как агродроны для авиационных работ.	Минтранс России, Минсельхоз России рабочая группа "Аэронет"
--	---	---	--

Таким образом, остается неустраненным правовой пробел в отношении порядка регистрации и реестра для регистрации, как в отношении пилотируемых сверхлегких ВС с МВМ от 115 до 495 кг, так и в отношении БВС с МВМ более 30 кг, поскольку установленное регулирование противоречит действующему законодательству.

6. Приказ Минтранса России от 12.01.2022 № 10 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «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» (далее – ФАП-10, Сертификат на перевозки)

6.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтранса России от 12.01.2022 № 10 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «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» (далее – ФАП-10) разработан и принят во исполнение мероприятий, предусмотренных пунктами 2 и 5 ЗДК Аэронет.

Наименование мероприятия: определение критериев и дифференцированных по таким критериям требований, порядка и процедуры проведения подтверждения соответствия таким требованиям юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки с использованием беспилотных авиационных систем; установление процедур, позволяющих поддерживать летную годность беспилотных авиационных систем, в том числе ликвидация избыточных требований, касающихся подготовки персонала при техническом обслуживании беспилотных гражданских воздушных судов максимальной взлетной массой 30 кг и менее.

Ожидаемый результат мероприятия: создание условий для развития рынка коммерческих воздушных перевозок грузов с использованием бес-пилотных гражданских воздушных систем при учете различных критериев использования таких систем и установленных дифференцированных требований.

ФАП-10 утверждает 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»

Правилами установлены требования к заявителям, дифференцированные по следующим критериям:

- заявитель, намеревающийся выполнять коммерческие воздушные перевозки на пилотируемых воздушных судах максимальной взлетной массой 5 700 кг и более, в том числе вертолетах, максимальная взлетная масса которых составляет 3 100 кг и более (пункт 8 Правил);
- заявитель, намеревающийся выполнять коммерческие воздушные перевозки на легких пилотируемых воздушных судах или беспилотных воздушных судах (пункт 9 Правил).

6.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением нормативного правового акта, являются:

– владельцы беспилотных гражданских воздушных судов, которые обращаются в уполномоченный орган (Росавиация) за получением сертификата эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки;

Субъектами применения рассматриваемых актов выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация;
- Ространснадзор.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением рассматриваемого закона, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ».

6.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Правилами установлены требования к заявителям, дифференцированные по следующим критериям:

- заявитель, намеревающийся выполнять коммерческие воздушные перевозки на пилотируемых воздушных судах максимальной взлетной массой 5 700 кг и более, в том числе вертолетах, максимальная взлетная масса которых составляет 3 100 кг и более (пункт 8 Правил);
- заявитель, намеревающийся выполнять коммерческие воздушные перевозки на легких пилотируемых воздушных судах или беспилотных воздушных судах (пункт 9 Правил).

В отношении должностных лиц заявителей, предусмотренных пунктом 9 Правил, установлены менее жесткие (менее объемные) требования по сравнению с требованиями, установленными в отношении должностных лиц заявителей, предусмотренных пунктом 8 Правил.

Помимо этого, в отношении заявителей, предусмотренных пунктом 9, установлены сниженные требования к финансово-экономическому состоянию и бизнес-плану, представляемому при получении заявки на получение сертификата эксплуатанта (пункты 87-88 Правил).

Порядок и процедуры подтверждения соответствия требованиям для заявителей, предусмотренных пунктом 8 Правил, и для заявителей, предусмотренных пунктом 9 Правил, в явном виде в Правилах не дифференцированы.

Требования и процедуры к поддержанию летной годности воздушных судов, а также требования к содержанию руководства по организации технического обслуживания (далее – РОТО) для заявителей, предусмотренных пунктом 8 Правил, и для заявителей, предусмотренных пунктом 9 Правил, в явном виде в Правилах не дифференцированы.

Большинство опрошенных респондентов отмечают, что предусмотренные актами критерии дифференцирования установлены некорректно, а требования к потенциальным эксплуатантам беспилотных гражданских воздушных судов, намеревающимся осуществлять коммерческие перевозки грузов, остаются избыточными.

6.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга было выявлено, что эксплуатанты отказываются от покупки БАС из-за избыточных требований, установленных анализируемым ФАП-10.

Избыточные требования содержатся в п.5 - п.10, которые относятся к руководителю заявителя. Подпунктом «а» пункта 9 Правил установлено избыточные требования к должностным лицам заявителя по наличию опыта выполнения полетов в качестве КВС не менее трех лет, но при этом в Правилах отсутствуют какие-либо требования, касающиеся опыта работы непосредственно с БАС, что является пробелом правового регулирования.

Также отмечена некорректность критериев и дифференцированных по таким критериям требований в отношении БАС. В целом отмечается целесообразность формирования отдельных правил для беспилотной авиации, так как не совсем корректно проводить параллель между БАС и пилотируемой авиацией, как это сделано в ФАП-10.

Кроме этого, несмотря на то, что согласно п. 3 ст. 36 ВЗК наличие сертификата типа для получения СЛГ обязательно только для случаев коммерческой перевозки пассажиров на БАС более 30 кг, ФАП-10 в перечне необходимых документов для получения СЭ на КВП требует наличие СТ без оговорок о МВМ и предмете перевозки.

6.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг.

ФАП-10 не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации..

6.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

На сегодняшний день в СМИ присутствует информация о выдаче в 2023 году Росавиацией 2-х сертификатов летной годности на гражданские БВС массой более 30 кг для сельскохозяйственных работ. В 2024 году – выдано 11 СЛГ, за первые 2 месяца 2025 года – подготовлено 7, выдано 2. Информация о выдаче

таких сертификатов для БВС в целях осуществления коммерческих грузовых перевозок в настоящее время отсутствует.

Что касается вопросов получения сертификата эксплуатанта для осуществления коммерческих грузовых воздушных перевозок с использованием БВС, то на сегодняшний день складывается неоднозначная ситуация. С одной стороны, в СМИ достаточно широко растиражирована информация о получении такого сертификата ООО «БАС», а также тремя другими компаниями. С другой стороны, актуальный Перечень эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок (выписка из ФГИС «Реестр эксплуатантов и воздушных судов») соответствующей информации не содержит.

6.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы.

Действующее правовое поле в связи с принятием ФАП-10 открывает принципиальные возможности для выхода на рынок эксплуатантов беспилотных гражданских воздушных судов для осуществления коммерческих грузовых перевозок, однако установленные требования к потенциальным эксплуатантам на практике мало совместимы с поддержанием рентабельности эксплуатантов БВС, в том числе при переходе из функционирования в рамках ЭПР в функционирование в рамках общего регулирования деятельности эксплуатантов.

Однако, в существующей редакции ФАП-10 дает право выполнять коммерческие перевозки даже на БВС менее 30 кг только при условии выполнения требований, аналогичных предъявляемых к коммерческим перевозчикам пассажиров на пилотируемых самолетах

При этом вся сертификация сводится лишь к сбору документов, подтверждающих наличие персонала, БВС, формальной СУБП, страхования и пр.

Вместе с тем, необходимо закрепление в ВЗК дифференцированных требований к эксплуатантам БАС в зависимости от класса БАС, сокращение количества требуемых документов, перевод сертификации эксплуатанта в заявительную форму с минимальным набором документов

6.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ФАП-10 не выявлено.

6.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ФАП-10 не нарушены пределы установленной компетенции.

В соответствии с п.1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации), внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения без-опасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах (п. 1).

К полномочиям Минтранса России относится самостоятельное принятие на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации нормативных правовых актов в установленной сфере деятельности, в том числе требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, указанным в пункте 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также форму

и порядок выдачи им документов, подтверждающих их соответствие требованиям федеральных авиационных правил (подпункт 5.2.53.8 пункта 5 Положения о Министерстве транс-порта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395).

6.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии ФАП-10 в результате мониторинга не установлено.

6.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений ФАП-10 при его применении.

6.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ФАП-10 международным обязательствам Российской Федерации.

6.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга применения ФАП-10 не выявлено коррупциогенных факторов.

6.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ФАП-10 не выявлено ошибок юридико-технического характера.

6.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

При осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398, в части выявления нарушений правил установленных ФАП-10.

6.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ФАП-10 не выявлено.

6.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

6.18. По итогам мониторинга применения ФАП-10 не выявлены правовые нормы, позволяющие расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

6.19. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ФАП-10 не выявлено в результате мониторинга.

6.20. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ФАП-10 не выявлено.

Из информации о работе с обращениями граждан, зарегистрированными в Минтрансе России, следует, что ППРФ-658 не являлся предметом разъяснений в 2024 году.

В 2024 году отделом документационного обеспечения Департамента управления делами зарегистрировано 31 547 обращений граждан, в том числе 2 180 поступивших посредством Платформы обратной связи.

16 555 обращений граждан направлены в департаменты Минтранса России, федеральную службу и федеральные агентства, находящиеся в ведении Минтранса России, в организации транспортного комплекса для рассмотрения и ответа авторам обращений.

По принадлежности направлено 14 992 обращений граждан.

Наиболее актуальными вопросами для граждан в 2024 году в сфере воздушного транспорта являлись¹⁰:

- высокие тарифы на пассажирские авиаперевозки во внутреннем и международном сообщении;
- возможность приобретения субсидированных авиабилетов;
- разъяснение Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

6.21. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

Судебной практики, связанной с удовлетворением (отказом в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными непосредственно ФАП-10, не выявлено

6.22. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ФАП-10, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

6.23. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ФАП-10, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

6.24. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты не в полной мере.

Действующими актами установлены две категории воздушных судов, для которых установлены дифференцированные требования: 1) пилотируемые воздушные суда с максимальной взлетной массой 5 700 кг и более, в том числе вертолеты, максимальная взлетная масса которых составляет 3 100 кг и более; 2) легкие пилотируемые воздушные суда и беспилотные воздушные суда.

Участники правоотношений считают такие критерии дифференцирования некорректными, указывая на то, что:

- беспилотные воздушные суда имеют очевидную специфику их эксплуатации и поэтому с точки зрения требований к персоналу не могут находиться в одной категории с легкими пилотируемыми воздушными судами;
- требования к эксплуатантам БВС должны быть дифференцированы для БВС, которые планируется использовать для грузовых перевозок, и для БВС, которые в перспективе планируется использовать для пассажирских перевозок.

Участниками правоотношений отмечается, что практически все требования, установленные в отношении потенциальных эксплуатантов БВС, являются избыточными для эксплуатантов, не планирующих осуществление коммерческих пассажирских перевозок. Особое внимание обращается на тот факт, что подпунктом «а» пункта 9 Правил установлено избыточные требования к должностным лицам заявителя по наличию опыта выполнения полетов в качестве КВС не менее трех лет, но при этом в Правилах отсутствуют какие-либо требования, касающиеся опыта работы непосредственно с БАС.

Последнее представляется актуальным в свете того, что Минтранс России подготовлен и размещен для обсуждения проект приказа об утверждении типовой программы «Подготовка специалистов авиационного персонала гражданской авиации для подтверждения уровня, соответствующего требованиям, предъявляемым к обладателю свидетельства внешнего пилота». Таким образом, указанным проектом приказа

¹⁰ <https://mintrans.gov.ru/appeals/reviews/82>

фактически предусматривается реализация специализированной программы обучения для внешних пилотов БАС.

Отмечается также избыточность требований к потенциальному эксплуатанту БВС в части разработки бизнес-плана, содержащего обоснование возможности выполнения планируемой программы полетов в течение 12 месяцев и обеспечения покрытия расходов на ее выполнение без доходов в течение трех месяцев от начала работы, установленное пунктом 88 Правил, в связи с начальной стадией становления рынка коммерческих грузовых перевозок с использованием БВС и высокой сезонностью такого бизнеса.

Таким образом, действующее правовое поле в связи с принятием рассматриваемых актов открывает принципиальные возможности для вы-хода на рынок эксплуатантов беспилотных гражданских воздушных судов для осуществления коммерческих грузовых перевозок, однако установленные требования к потенциальным эксплуатантам на практике мало совместимы с поддержанием рентабельности эксплуатантов БВС, в том числе при переходе из функционирования в рамках ЭПР в функционирование в рамках общего регулирования деятельности эксплуатантов.

6.25. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Выделить исчерпывающий объем требований, не связанных непосредственно с использованием воздушного пространства, к БВС и их эксплуатантам в отдельный НПА.

6.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Закрепление в ВЗК дифференцированных требований к эксплуатантам БАС в зависимости от класса БАС, сокращение количества требуемых документов при сертификации эксплуатанта, перевод сертификации эксплуатанта из разрешительной в заявительную форму с минимальным набором документов.

6.27. Включить в ЗДК Аэронет мероприятия:

Наименование мероприятия	Вид документа	Ожидаемый результат	Срок	Исполнитель (соисполнители)
Установление возможности применения дифференцированных требований в области обязательной сертификации в гражданской авиации в зависимости от класса БАС, наделение Правительства РФ правом установления классификации гражданских беспилотных авиационных систем (далее – БАС) на основе риск-ориентированного подхода в зависимости от ожидаемых целей и условий эксплуатации БАС.	федеральный закон о внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части установления полномочий Правительства РФ на применение риск-ориентированного регулирования авиационной деятельности в зависимости от класса беспилотной авиационной системы	сформированы нормативные условия для установления актом Правительства Российской Федерации риск-ориентированного регулирования авиационной деятельности в зависимости от класса беспилотной авиационной системы;		Минтранс России Росавиация
Установление классификации БАС на основе риск-ориентированного подхода в зависимости от ожидаемых целей и условий эксплуатации БАС.	Постановление Правительства РФ «О классификации гражданских беспилотных авиационных систем»	сформированы нормативные условия для дифференцированного регулирования при допуске беспилотных авиационных систем к эксплуатации, допуске юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к деятельности, подготовке и допуске к профессии специалистов авиационного персонала;		
Установление полномочий Минтранса России на утверждение Определения	Издание федеральных авиационных правил, устанавливающих дифференцированных	создание условий для развития рынка коммерческих воздушных перевозок грузов с использованием		

критериев и дифференцированных в соответствии с установленной классификацией по таким критериям требований к объектам обязательной сертификации в сфере гражданской авиации, а также правил и порядка проведения процедуры подтверждения соответствия таким требованиям Установление требований к объектам обязательной сертификации (АТ, разработчики/изготовители АТ, ОТО, эксплуатанты, АП, АУЦ) в соответствии с установленной классификацией БАС, а также порядка и процедур подтверждения соответствия этим требованиям	требований к объектам обязательной сертификации	применения беспилотных гражданских воздушных систем при учете различных критериев использования таких систем и установленных дифференцированных требований		
---	--	---	--	--

7. Приказ Минтруда России от 14.09.2022 г. № 526н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее» (далее – Профстандарт «легкие» БВС).

7.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтруда России от 14.09.2022 г. № 526н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее» (далее – Профстандарт «легкие» БВС) разработан и принят взамен действовавшего ранее приказа Минтруда России от 05.07.2018 № 447н "Об утверждении профессионального стандарта "Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее", который в свою очередь был инициативно разработан Ассоциацией «АЭРОНЕКСТ» еще в 2018 году - до утверждения ЗДК Аэронет, поэтому рассмотрение его применения в контексте определенного пункта ЗДК Аэронет не представляется возможным, однако при мониторинге указанного профстандарта допустимы отдельные аналогии с профстандартом для «тяжелых» БВС – в соответствии с пунктом 20 ЗДК Аэронет.

Наименование мероприятия, предусмотренного пунктом 20 ЗДК Аэронет: Организация разработки (актуализации) профессиональных стандартов для подготовки специалистов авиационного персонала беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами максимальной взлетной массой более 30 килограммов: внешних пилотов, специалистов по техническому обслуживанию, специалистов по авиационной безопасности.

Ожидаемый результат мероприятия: установление процедур, позволяющих поддерживать летную годность беспилотных авиационных систем, в том числе ликвидация избыточных требований, касающихся подготовки персонала при техническом обслуживании беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее; создание условий для сертификации беспилотных авиационных систем на основе дифференцированного подхода к категориям беспилотных авиационных систем с учетом возможности подтверждения соответствия в различных формах, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Профстандарт ««легкие»» БВС устанавливает требования к специалистам по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее. В нем определены профессиональные обязанности, навыки, знания и компетенции. Стандарт охватывает вопросы подготовки, квалификации, а также требования к уровню образования и опыту работы.

7.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением Профстандарта «легкие» БВС, являются:

– учебные заведения;

- организации, имеющие в штате сотрудников, в обязанности которых входит эксплуатация беспилотных авиационных систем в составе с БВС с МВМ от 30 кг и менее.

Субъектами применения Профстандарта «легкие» БВС выступают:

- Минтруд России;

- Росавиация;

- Минтранс России.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением Профстандарта «легкие» БВС, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциации «АЭРОНЕКСТ».

7.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Профстандартом «легкие» БВС предусмотрены две обобщенные трудовые функции:

А) Эксплуатация беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно беспилотное воздушное судно массой 10 килограммов и менее, применяемых в условиях прямой визуальной видимости, вне зон с ограничениями, на высоте до 150 метров;

В) Эксплуатация беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 10 килограммов до 30 килограммов

А также определены следующие возможные наименования должностей и профессий:

Раздел 3.1

Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 10 кг и менее;

Внешний пилот беспилотного воздушного судна (с максимальной взлетной массой 10 килограммов и менее)

Раздел 3.2

Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее;

Внешний пилот беспилотного воздушного судна (с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее);

Оператор беспилотных авиационных систем (с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее).

В отношении них определены соответствующие требования к образованию и обучению; требования к опыту практической работы; особые условия допуска к работе; другие характеристики; требования к уровню знаний; описана трудовая функция..

Применительно к подготовке внешних пилотов "легких" БВС, типовая программа является единственным документом, в котором может быть определен порядок подготовки, тренировки и контроля знаний таких внешних пилотов. Однако в процессе принятия указанного документа из обобщенной трудовой функции Б (ОТФ В) была исключена формулировка по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 10 килограммов до 30 килограммов **за пределами прямой видимости**.

Также, один из участников мониторинга указал на следующую трудность: вызывает определенные противоречия обобщенная трудовая функция «А» «Эксплуатация беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно беспилотное воздушное судно массой 10 килограммов и менее, применяемых в условиях прямой визуальной видимости, вне зон с ограничениями, на высоте до 150 метров». В силу наличия БАС с максимальной взлетной массой менее 10 кг и большого выполнения авиационных работ в условиях вне прямой визуальной видимости и общем порядке ИВП.

7.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в Профстандарте «легкие» БВС не выявлено коллизий.

7.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

Профстандарт «легкие» БВС не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

7.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ.

Поскольку конкретным пунктом ЗДК Аэронет принятие НПА прямо не предусмотрено, можно отметить, что Профстандарт «легкие» БВС по сути явился первым инициативно разработанным Ассоциацией «АЭРОНЕКСТ» документом, обобщившим необходимые навыки, знания и умения персонала и требования к нему со стороны работодателей той категории БАС, для которой они законодательно не устанавливаются.

Утвержденный профстандарт стал основой для разработки программ подготовки внешних пилотов «легких» БВС различными образовательными организациями, обучение по которым может гарантировать необходимый уровень квалификации для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при эксплуатации БАС.

7.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности,

продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

Предыдущий профстандарт (Профессиональный стандарт "Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее", утвержденный приказом Минтруда России от 05.07.2018 № 447н) содержал по сути две различные профессии: летная и отдельно техническая эксплуатация БАС, что требовало двойного обучения для внешних пилотов "легких" БВС, на практике совмещающих обе функции в своей ежедневной полевой работе. Кроме того, профстандарт не учитывал простой сценарий применения БВС в пределах визуальной видимости на высоте до 150 метров, что не позволяло разработать простую образовательную программу для широкой категории небольших эксплуатантов, выполняющих локальный мониторинг различных объектов, рекламную съемку и т.д.

Указанные причины и послужили причиной принятия Профстандарта «легкие» БВС.

7.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга Профстандарта «легкие» БВС не выявлено.

7.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии Профстандарта «легкие» БВС не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

7.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии Профстандарта «легкие» БВС в результате мониторинга не установлено.

7.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений Профстандарта «легкие» БВС при его применении.

7.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия Профстандарта «легкие» БВС международным обязательствам Российской Федерации.

7.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга Профстандарта «легкие» БВС не выявлено коррупциогенных факторов.

7.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга Профстандарта «легкие» БВС не выявлено ошибок юридико-технического характера.

7.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования Профстандарта «легкие» БВС выявлено, что он может использоваться в отношениях с эксплуатантами БАС при получении сертификата эксплуатанта в порядке согласно ФАП-494, при предоставлении эксплуатантами БАС документов о профессиональном обучении сотрудников.

7.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении Профстандарта «легкие» БВС не выявлено.

7.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга Профстандарта «легкие» БВС не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

7.18 Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения Профстандарта «легкие» БВС не выявлено в результате мониторинга.

7.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения Профстандарта «легкие» БВС не выявлено.

7.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании данных информационных ресурсов не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно указанным правовым актом, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в открытом доступе отсутствуют.

7.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением Профстандарта «легкие» БВС, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

7.22 Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия Профстандарта «легкие» БВС, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

7.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты не в полной мере. Относительно причин данного вывода см. п. 7.3 Отчета.

7.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

7.25 Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

Внести изменения в Профстандарт легкие БВС указав ОТФ Б в следующей редакции: «Эксплуатация беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее».

7.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Наименование мероприятия	Вид документа	Ожидаемый результат	Срок	Исполнитель (соисполнители)
Внесение изменений в Приказ Минтруда России от 14.09.2022 г. № 526н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее»	Приказ Минтруда России	дальнейшая актуализация профессиональных стандартов для подготовки специалистов авиационного персонала беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее	март 2026	Минтруд России Минтранс России Росавиация

8. Приказ Минтруда России от 27.04.2023 г. № 358н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по летной эксплуатации беспилотных авиационных систем (внешний пилот) в составе с одним или несколькими беспилотными воздушными судами максимальной взлетной массой более 30 кг» (далее – Профстандарт «тяжелые» БВС).

8.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтруда России от 27.04.2023 г. № 358н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по летной эксплуатации беспилотных авиационных систем (внешний пилот) в составе с одним или несколькими беспилотными воздушными судами максимальной взлетной массой более 30 кг» (далее – Профстандарт «тяжелые» БВС) разработан и принят во исполнение мероприятий, предусмотренного пунктом 20 ЗДК Аэронет.

Наименование мероприятия: Организация разработки (актуализации) профессиональных стандартов для подготовки специалистов авиационного персонала беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами максимальной взлетной массой более 30 килограммов: внешних пилотов, специалистов по техническому обслуживанию, специалистов по авиационной безопасности.

Ожидаемый результат мероприятия: создание основы для развития системы подготовки специалистов авиационного персонала для категории беспилотных авиационных систем с максимальной взлетной массой более 30 килограммов.

Профстандарт «тяжелые» БВС устанавливает требования к специалистам по летной эксплуатации беспилотных авиационных систем (внешних пилотов), которые управляют одним или несколькими беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 кг. В нем определены профессиональные обязанности, навыки, знания и компетенции. Стандарт охватывает вопросы подготовки, квалификации, а также требования к уровню образования и опыту работы.

8.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением Профстандарта «тяжелые» БВС, являются:

- учебные заведения;

- организации, имеющие в штате сотрудников, в обязанности которых входит эксплуатация беспилотных авиационных систем в составе которых есть БВС с МВМ более 30 кг.

Субъектами применения Профстандарта «тяжелые» БВС выступают:

- Минтруд России;

- Минтранс России;

- Росавиация.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением Профстандарта «тяжелые» БВС, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ».

8.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

В Профстандарте «тяжелые» БВС определены следующие рекомендованные наименования должностей и профессий:

Раздел 3.1

Внешний пилот;

Специалист по летной эксплуатации беспилотных авиационных систем

Раздел 3.2

Командир беспилотного воздушного судна

Раздел 3.3

Командир беспилотного воздушного судна;

Внешний пилот - инструктор;

Командир-инструктор беспилотного воздушного судна ;

Руководитель (командир) - инструктор беспилотных авиационных систем

Раздел 3.4

Летный директор организации, осуществляющей летную эксплуатацию беспилотных авиационных систем

В отношении них определены соответствующие требования к образованию и обучению; требования к опыту практической работы; особые условия допуска к работе; другие характеристики (прохождение подготовки в соответствии с программами подготовки, требования к английскому языку); требования к уровню знаний; описана трудовая функция.

Большинство опрошенных респондентов отмечают, достаточность содержания Профстандарта «тяжелые» БВС.

8.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в Профстандарте «тяжелые» БВС не выявлено коллизий.

8.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

Профстандарт «тяжелые» БВС не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня.

8.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

В соответствии с пунктами 8-9 статьи 12 Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ "Об образовании в Российской Федерации организации, осуществляющие образовательную деятельность, в настоящее время разрабатывают образовательные программы высшего образования и примерные образовательные программы среднего профессионального образования в части профессиональных компетенций на основе действующих профессиональных стандартов – для «тяжелых» и «легких» БВС .

8.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

Принятие профстандарта «тяжелые» БВС, установившего обоснованные и востребованные на рынке применения этой категории БВС знания, навыки и умения внешних пилотов, позволило на основании его положений в 2024 году закончить разработку специального раздела «Требования к обладателю свидетельства внешнего пилота» в ФАП-147 (Приказ Минтранса России от 12.09.2008 N 147 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации") и переиздать указанные федеральные авиационные правила, что формально устранило последний нормативный барьер для допуска к деятельности внешних пилотов и специалистов по ТО «тяжелых» БВС. Изданный профстандарт и установленные с его учетом требования к этим специалистам позволяют разработать, сертифицировать и в дальнейшем реализовывать программы их подготовки сертифицированным авиационным учебным центрам с последующей аттестацией и выдачей Росавиацией свидетельств специалистов авиационного персонала в установленном порядке.

8.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга Профстандарта тяжелые БВС не выявлено.

8.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии Профстандарта тяжелые БВС не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

8.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии Профстандарта тяжелые БВС в результате мониторинга не установлено.

8.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений Закона Профстандарта тяжелые БВС при его применении.

8.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия Профстандарта тяжелые БВС международным обязательствам Российской Федерации.

8.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга Профстандарта тяжелые БВС не выявлено коррупциогенных факторов.

8.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга Профстандарта тяжелые БВС не выявлено ошибок юридико-технического характера.

8.15. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования Профстандарта тяжелые БВС выявлено, что он может использоваться в отношениях с эксплуатантами БАС при получении сертификата эксплуатанта в порядке согласно ФАП-494, при предоставлении эксплуатантами БАС документов о профессиональном обучении сотрудников.

8.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении Профстандарта тяжелые БВС не выявлено.

8.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга Профстандарта тяжелые БВС не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

8.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения Профстандарта тяжелые БВС не выявлено в результате мониторинга.

8.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения Профстандарта тяжелые БВС не выявлено.

8.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании данных информационных ресурсов не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно указанным правовым актом, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в открытом доступе отсутствуют.

8.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением Профстандарта тяжелые БВС, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

8.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия Профстандарта тяжелые БВС, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

8.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты не в полной мере.

8.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

8.25. Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

Отсутствуют

8.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Отсутствуют.

9. Приказ Росавиации от 10.11.2022 г. № 806-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолетного типа с максимальной взлетной массой до 750 кг НЛГ БАС ВТ» (далее - НЛГ БАС ВТ).

9.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Росавиации от 10.11.2022 г. № 806-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолетного типа с максимальной взлетной массой до 750 кг НЛГ БАС ВТ» (далее - НЛГ БАС ВТ) разработан и принят во исполнение мероприятий, предусмотренных пунктом 7 ЗДК «Аэронет».

Наименование мероприятия: Определение критериев и дифференцированных требований к летной годности беспилотных гражданских авиационных систем, разработанных на основе дифференцированного подхода к категориям беспилотных гражданских авиационных систем, с учетом возможности подтверждения соответствия в различных формах, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Ожидаемый результат мероприятия: создание условий для сертификации беспилотных авиационных систем на основе дифференцированного подхода к категориям беспилотных авиационных систем с учетом возможности подтверждения соответствия в различных формах, предусмотренных законодательством Российской Федерации

В соответствии с ч. 2 ст. 35 Воздушного кодекса РФ требования к летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации устанавливаются нормами летной годности, которые утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), и обязательны для применения федеральными органами исполнительной власти, а также юридическими и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

НЛГ БАС ВТ утверждает нормы летной годности для беспилотных авиационных систем (БАС) вертолетного типа с максимальной взлетной массой до 750 кг. В документе определены требования к безопасной эксплуатации таких систем, техническому состоянию, наличия ограничений. Цель документа — обеспечить безопасность при использовании БАС вертолетного типа, регулируя их эксплуатацию и техническое обслуживание в соответствии с установленными стандартами. Позднее было выпущено второе издание норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолетного типа, которое содержит только требования для категории БАС, подлежащей сертификации типа.

9.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением НЛГ БАС ВТ, являются:

- владельцы беспилотных гражданских воздушных судов, которые обращаются в уполномоченный орган (Росавиация) за получением сертификата летной годности и (или) сертификата эксплуатанта;
- аккредитованные сертификационные центры и испытательные лаборатории.

Субъектами применения НЛГ БАС ВТ выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением НЛГ БАС ВТ, в рамках проведенного опроса выступили: участники Ассоциации «АЭРОНЕКСТ».

9.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Как было указано ранее, требования к летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, устанавливаются нормами летной годности, которые утверждаются Росавиацией и обязательны для применения федеральными органами исполнительной власти, а также юридическими и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации, ремонте и

техническом обслуживании беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов. Указанные нормы летной годности не подлежат государственной регистрации.

В соответствии с ч. 5 - 8 ст. 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, выданного уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Первоначальная редакция НЛГ БАС ВТ затрудняла ее использование владельцами БАС в связи с наличием в ней требований, перенесенных из норм летной годности, относящихся к самолетам. Однако, после принятия приказ Росавиации от 5 ноября 2024 года №996-П «Об утверждении Норм лётной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолётного типа, НЛГ БАС-ВТ. Издание 2» (документ вступил в силу с 1 января 2025 года), указанные требования и несоответствия были устранены.

Участники мониторинга указали, что НЛГ БАС ВТ в целом четко определяют требования к БАС вертолётного типа.

9.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в НЛГ БАС ВТ, в т.ч. после выпуска второго издания не выявлено коллизий.

9.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

НЛГ БАС ВТ не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

9.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Как указано в п.2 ЗДК Аэронет, основной проблемой развития рынка "Аэронет" на сегодняшний день является отсутствие практической возможности легального коммерческого использования беспилотных авиационных систем, в том числе по причине отсутствия процедур, регламентирующих действия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию беспилотных авиационных систем, которые должны осуществляться для исполнения обязанности по соблюдению требований законодательства Российской Федерации.

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности; для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

Допуск к эксплуатации - одна из самых барьерных тем в части развития производственного сектора беспилотников и их комплектующих. В связи с чем, необходимо соблюдение баланса риск-ориентированного подхода при установлении границ возможности эксплуатации БАС, в т.ч. посредством определения норм летной годности.

9.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

Учитывая, что НЛГ БАС ВТ нужно рассматривать в связке с получением сертификата летной годности, то можно привести общие результаты принятия данного НПА и выданных сертификатов летной годности. На сегодняшний день в СМИ присутствует информация о выдаче нескольких сертификатов летной годности на гражданские БВС массой более 30 кг, двух из которых назначение БВС – сельскохозяйственные работы¹¹. Третий сертификат выдан АО «НПП «Радар ММС» на БВС вертолётного типа БВС ВТ-440м, на котором планируется обучение лидерной группы внешних пилотов-инструкторов тяжелых БАС¹².

¹¹ Источник: <https://www.interfax.ru/russia/938639>

¹² Источник: https://aeronext.aero/press_room/news/172663

9.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга НЛГ БАС ВТ не выявлено.

9.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии НЛГ БАС ВТ не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

9.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НЛГ БАС ВТ в результате мониторинга не установлено.

9.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений НЛГ БАС ВТ при его применении.

9.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НЛГ БАС ВТ международным обязательствам Российской Федерации.

9.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга НЛГ БАС ВТ не выявлено коррупциогенных факторов

9.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НЛГ БАС ВТ не выявлено ошибок юридико-технического характера.

9.15 Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования НЛГ БАС ВТ выявлено, что он используется при сертификации в качестве основания для принятия решений о выдаче СЛГ (Приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 519 (ред. от 01.07.2024) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна" (Зарегистрировано в Минюсте России 19.01.2021 N 62130); Приказ Минтранса России от 17.06.2019 N 184 (ред. от 29.05.2023) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21" (Зарегистрировано в Минюсте России 06.09.2019 N 55851) .

9.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении НЛГ БАС ВТ не выявлено.

9.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга НЛГ БАС ВТ не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

9.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения НЛГ БАС ВТ не выявлено в результате мониторинга.

9.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения НЛГ БАС ВТ не выявлено.

9.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании информационных ресурсов найдено одно судебное решение¹³ в отношении беспилотного вертолета опосредованно касающееся норм летной годности в части взыскания страхового возмещения по договору авиационного страхования, в котором страховщик отказался выплатить страховое возмещение в результате наступления страхового случая. Однако указанное решение было принято до издания соответствующих актов, в т.ч. до принятия НЛГ БАС ВТ. Требование было удовлетворено, поскольку доказательства грубой неосторожности страхователя при наступлении страхового случая не представлены; на момент заключения договора страхования и наступления страхового случая в РФ отсутствовала необходимая законодательная база по проведению сертификации летной годности беспилотных гражданских воздушных судов.

9.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НЛГ БАС ВТ, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

9.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия НЛГ БАС ВТ, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

9.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты в полной мере.

9.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

9.25. Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

Отсутствуют

9.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Отсутствуют.

¹³ Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 10.10.2019 № Ф01-4672/2019 по делу N А43-31015/2018

10. Приказ Росавиации от 16.12.2022 г. № 922-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном самолетного типа с максимальной взлетной массой до 5400 кг НЛГ БАС-СТ» (далее – НЛГ БАС СТ).

10.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Росавиации от 16.12.2022 г. № 922-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном самолетного типа с максимальной взлетной массой до 5400 кг НЛГ БАС-СТ» (далее – НЛГ БАС СТ) разработан и принят во исполнение мероприятий, предусмотренных пунктом 7 ЗДК «Аэронет».

Наименование мероприятия: Определение критериев и дифференцированных требований к летной годности беспилотных гражданских авиационных систем, разработанных на основе дифференцированного подхода к категориям беспилотных гражданских авиационных систем, с учетом возможности подтверждения соответствия в различных формах, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Ожидаемый результат мероприятия: создание условий для сертификации беспилотных авиационных систем на основе дифференцированного подхода к категориям беспилотных авиационных систем с учетом возможности подтверждения соответствия в различных формах, предусмотренных законодательством Российской Федерации

В соответствии с ч. 2 ст. 35 Воздушного кодекса РФ требования к летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации устанавливаются нормами летной годности, которые утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), и обязательны для применения федеральными органами исполнительной власти, а также юридическими и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

НЛГ БАС СТ утверждает нормы летной годности для беспилотных авиационных систем (БАС) самолетного типа с максимальной взлетной массой до 5400 кг. В документе определены требования к безопасной эксплуатации таких систем, техническому состоянию, наличия ограничений. Цель — обеспечить надежность и безопасность использования БАС самолетного типа, упростить процедуру сертификации и контроля, а также установить четкие правила для эксплуатации и технического обслуживания таких БАС.

10.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением НЛГ БАС СТ, являются:

- владельцы беспилотных гражданских воздушных судов, которые обращаются в уполномоченный орган (Росавиация) за получением сертификата летной годности и (или) сертификата эксплуатанта;
- аккредитованные сертификационные центры и испытательные лаборатории.

Субъектами применения НЛГ БАС СТ выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением НЛГ БАС СТ, в рамках проведенного опроса выступили: участники Ассоциации «АЭРОНЕКСТ».

10.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Как было указано ранее, требования к летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, устанавливаются нормами летной годности, которые утверждаются Росавиацией и обязательны для применения федеральными органами исполнительной власти, а также юридическими и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов. Указанные нормы летной годности не подлежат государственной регистрации.

В соответствии с ч. 5 - 8 ст. 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, выданного уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Участники мониторинга указали, что НЛГ БАС СТ в целом четко определяют требования к БАС самолетного типа.

10.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в НЛГ БАС СТ не выявлено коллизий.

10.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

НЛГ БАС СТ не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

10.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Как указано в п.2 ЗДК Аэронет, основной проблемой развития рынка "Аэронет" на сегодняшний день является отсутствие практической возможности легального коммерческого использования беспилотных авиационных систем, в том числе по причине отсутствия процедур, регламентирующих действия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию беспилотных авиационных систем, которые должны осуществляться для исполнения обязанности по соблюдению требований законодательства Российской Федерации.

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности; для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

Допуск к эксплуатации - одна из самых барьерных тем в части развития производственного сектора беспилотников и их комплектующих. В связи с чем, необходимо соблюдение баланса риск-ориентированного подхода при установлении границ возможности эксплуатации БАС, в т.ч. посредством определения норм летной годности.

10.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

Учитывая, что НЛГ БАС СТ нужно рассматривать в связке с получением сертификата летной годности, то можно привести общие результаты принятия данного НПА и выданных сертификатов летной годности. На сегодняшний день в СМИ присутствует информация о выдаче нескольких сертификатов летной годности на гражданские БВС массой более 30 кг, двух из которых назначение БВС – сельскохозяйственные работы¹⁴. Третий сертификат выдан АО «НПП «Радар ММС» на БВС вертолетного типа БВС ВТ-440м, на котором планируется обучение лидерной группы внешних пилотов-инструкторов тяжелых БАС¹⁵.

10.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга НЛГ БАС СТ не выявлено.

10.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии НЛГ БАС СТ не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

¹⁴ Источник: <https://www.interfax.ru/russia/938639>

¹⁵ Источник: https://aeronext.aero/press_room/news/172663

10.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НЛГ БАС СТ в результате мониторинга не установлено.

10.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений НЛГ БАС СТ при его применении.

10.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НЛГ БАС СТ международным обязательствам Российской Федерации

10.13. Наличие в НПА коррупционных факторов

В результате мониторинга НЛГ БАС СТ не выявлено коррупционных факторов.

10.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НЛГ БАС СТ не выявлено ошибок юридико-технического характера.

Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования НЛГ БАС ВТ выявлено, что он используется при сертификации в качестве основания для принятия решений о выдаче СЛГ (Приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 519 (ред. от 01.07.2024) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна" (Зарегистрировано в Минюсте России 19.01.2021 N 62130); Приказ Минтранса России от 17.06.2019 N 184 (ред. от 29.05.2023) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21" (Зарегистрировано в Минюсте России 06.09.2019 N 55851) .

10.15. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении НЛГ БАС СТ не выявлено.

10.16. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга НЛГ БАС СТ не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

10.17. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения НЛГ БАС СТ не выявлено в результате мониторинга.

10.18. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения НЛГ БАС СТ не выявлено.

10.19. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании информационных ресурсов не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно указанным правовым актом, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в открытом доступе отсутствуют.

10.20. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НЛГ БАС СТ, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

10.21. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия НЛГ БАС СТ, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

10.22. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты в полной мере.

10.23. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

10.24. Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

В соответствии с письмом Минсельхоза России от 23.07.2024 № АР-19-23/18832 в Минтранс России, проведенные с участием Минсельхоза России эксперименты показали значительный потенциальный эффект применения беспилотных воздушных судов (далее – БВС) на всех стадиях жизненного цикла растительной продукции сельского хозяйства от этапа посевных работ до стадии созревания и подготовки к уборке урожая.

Применение БВС позволяет дополнительно сохранить порядка 35% урожая, в том числе за счет возможности проведения обработок на переувлажненных почвах и отсутствии колесной колеи, сократить расходы на горюче-смазочные материалы до 10 раз в расчете на гектар площади, снизить на 30% расходы на агрохимию за счет точности внесения средств защиты растений и биореагентов.

К специфическим условиям применения БАС в сельском хозяйстве относятся условия выполнения полетов на коротких прогонах в пределах прямой видимости внешнего пилота на высоте 2-6 метров на удалении до 500 метров от места базирования, полностью автоматическое выполнение полета по программе без участия человека в непосредственном пилотировании БВС, проведение технического обслуживания и ремонта БВС его экипажем на месте вследствие простоты конструкции, ожидаемый срок эксплуатации порядка 2-3 лет вследствие работы в агрессивной мелкодисперсной среде с высоким содержанием пылевых частиц.

Совокупный экономический эффект от применения БВС в агрокомплексе Российской Федерации может достигать 500 млрд рублей в год.

Вместе с тем, воздушное законодательство содержит ряд административных процедур, в том числе в области сертификации БВС, оптимизация которых целесообразна для достижения указанного эффекта.

В части допуска БВС к эксплуатации отмечаем, что сертификация летной годности на основании сертификата типа в соответствии со статьей 36 ВЗК нецелесообразна ввиду специфики частой замены узлов и агрегатов на агро-БВС, являющимся инновационным, но расходным инструментом внесения веществ в агросекторе.

Сертификация летной годности на основании акта оценки единичного экземпляра воздушного судна может быть целесообразна, при делегировании полномочий по проведению такой оценки **самим разработчикам БАС и/или НПП**, создаваемым в рамках Национального проекта «Беспилотные авиационные системы». При этом необходима разработка и издание отдельных норм летной годности для БВС,

предназначенных для авиахимработ, максимально упрощающих возможность проведения оценки о соответствии НЛГ экземпляра БВС и обеспечивающих условия для поддержания летной годности БВС его эксплуатантом.

Минсельхоз России полагает необходимым и достаточным **условием допуска агро-БВС** к эксплуатации, его постановку **на учет эксплуатантом БАС**, несущим всю полноту ответственности за страховые и нестраховые случаи при выполнении работ. Реализация предложенного механизма допуска к эксплуатации стимулирует на кратный рост применения БВС, как инновационного инструмента внесения веществ с переходом от преимущественно иностранных на отечественные агро-БВС.ⁱ

10.25. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

В обеспечение достижения задач государственной социально-экономической политики в области обеспечения продовольственной безопасности Российской Федерации и получения экономических эффектов от применения БАС в агрокомплексе Российской Федерации предлагается рассмотреть в рамках реализации мероприятий национального проекта «Беспилотные авиационные системы» и входящих в его состав федеральных проектов возможность формирования соответствующих нормативных условий, обеспечивающих **снятие избыточных административных барьеров**, с учетом **малорисковой** специфики применения БАС в сельском хозяйстве. Указанные предложения соответствуют мировому опыту регулирования применения БАС в сельском хозяйстве и могут быть **верифицированы результатами реализации программ ЭПР** в Российской Федерации.

11. Приказ Минтранса России от 25.01.2023 г. № 18 «Об утверждении Порядка нанесения государственных, регистрационных и учетных опознавательных знаков гражданских воздушных судов, товарных знаков на гражданские воздушные суда» (далее – ПрМТ-18, Порядок нанесения знаков).

11.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтранса России от 25.01.2023 г. № 18 «Об утверждении Порядка нанесения государственных, регистрационных и учетных опознавательных знаков гражданских воздушных судов, товарных знаков на гражданские воздушные суда» (далее – ПрМТ-18, Порядок нанесения знаков) разработан и принят во исполнение мероприятия, предусмотренного пунктом 9 законодательной «дорожной карты» НТИ по направлению «Аэронет».

Наименование мероприятия: Определение правил нанесения на беспилотные гражданские воздушные суда государственных, регистрационных и учетных опознавательных знаков, товарных знаков.

Ожидаемый результат мероприятия: создание унифицированной системы государственных, регистрационных и учетных опознавательных знаков для идентификации подлежащих учету и государственной регистрации беспилотных гражданских воздушных судов; определение порядка нанесения на беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, учетных опознавательных знаков.

Пунктом 1 Статьи 34 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрено, что при государственной регистрации гражданского воздушного судна ему присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

Пунктом 6 Статьи 34 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрено Государственные, регистрационные и учетные опознавательные знаки гражданских воздушных судов, а также порядок нанесения этих знаков и порядок нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Пунктом 1 Статьи 66 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрено, что к полету допускается воздушное судно, имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию.

Обязанность нанесения опознавательных знаков на воздушные суда обусловлена, в первую очередь, необходимостью идентификации (определения государственной принадлежности и владельца воздушного судна) воздушного судна.

ПрМТ-18 регламентирует правила и процедуры нанесения знаков для гражданских воздушных судов, что обеспечивает унификацию и правильное оформление идентификационной информации на судах, способствует повышению безопасности и контроля в авиации.

Согласно ПрМТ-18 на гражданские воздушные суда должны в обязательном порядке наноситься регистрационный и государственный опознавательные знаки. Данные знаки присваиваются уполномоченными органами, которые осуществляют функции по оказанию государственных услуг в сфере воздушного транспорта, а именно гражданской авиации. Нанесение данных знаков должно происходить после включения данных о гражданском воздушном судне в соответствующий государственный реестр.

На беспилотное гражданское воздушное судно, подлежащее государственному учету должен наноситься учетный опознавательный знак, состоящий из учетного номера, присвоенного этому гражданскому воздушному судну уполномоченным органом.

11.2 Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ПрМТ-18, являются:

– владельцы воздушных судов

Субъектами применения ПрМТ-18 выступают:

– Минтранс России;

– Росавиация;

– Ространснадзор.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ПрМТ-18, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциация «АЭРОНЕКСТ».

11.3 Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности; для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

Учитывая, что основная функция ПрМТ-18 носит описательный характер (определяется ширина букв, место расположения и т.д.) можно констатировать достаточность правового регулирования ПрМТ-18.

Кроме того, большинство опрошенных респондентов отмечают, что предусмотренный ПрМТ-18 порядок не вызывает трудности, однако некоторые участники мониторинга предлагают дополнительно категоризовать знаки по типам БВС и массе.

11.4 Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в ПрМТ-18 не выявлено коллизий.

11.5 Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

ПрМТ-18 не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня.

11.6 Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Можно выделить несколько положительных моментов относительно указанного НПА.

В первую очередь, учитывая общую направленность совершенствования законодательства РФ в области беспилотной авиации в части гармонизации с международными стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), принятие ПрМТ-18 позволило привести порядок нанесения опознавательных знаков на воздушные суда в соответствие с требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Во-вторых, часть вопросов до принятия ПрМТ-18 в принципе не была урегулирована. Так, при наличии с 01.09.2022 обязанности согласно ч.2.2 ст. 34 Воздушного кодекса РФ наносить учетные опознавательные знаки на экспериментальные воздушные суда и беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, регламентирующего документа, за исключением рекомендации Росавиации по процедуре нанесения учетного номера не было.

В связи с чем принятие ПрМТ-18 позволило унифицировать как порядок нанесения знаков для различных категорий воздушных судов (подлежащих регистрации или учету) так и привести в соответствии с порядком, определенным международными нормами и правилами.

11.7 Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

На сегодняшний день данные об опознавательных знаках содержатся в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и реестре (базе данных о беспилотных воздушных судах - в случае учета БВС). Учитывая что ПрМТ-18 несет больше описательную функцию (так как именно сама обязанность по нанесению знаков определена Воздушным кодексом Российской Федерации) и по мнению респондентов не содержит в себе каких-либо барьеров для его применения, то можно сказать, что указанный НПА больше несет в себе вспомогательную функцию для участников предпринимательской деятельности.

Однако, если рассматривать данный документ в связке с другими НПА, в которых предусмотрена обязанность нанесения опознавательных знаков на воздушные суда, то можно сделать вывод, что ПрМТ-10 позволил идентифицировать (определить государственную принадлежность и владельца воздушного судна) воздушное судно, в т.ч. в целях пресечения совершения правонарушений.

11.8 Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ПрМТ-18 не выявлено.

11.9 Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ПрМТ-18 не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

11.10 Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии ПрМТ-18 в результате мониторинга не установлено.

11.11 Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений Закона ПрМТ-18 при его применении.

11.12 Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ПрМТ-18 международным обязательствам Российской Федерации.

11.13 Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга ПрМТ-18 не выявлено коррупциогенных факторов.

11.14 Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ПрМТ-18 не выявлено ошибок юридико-технического характера.

11.15 Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования ПрМТ-18 выявлено, что он используется при регистрации или постановке на учет воздушных судов. При осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398. Несоблюдение ПрМТ-18 может являться основания для привлечения к ответственности по ч. 5 ст. 11.5. КоАП РФ Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов.

11.16 Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ПрМТ-18 не выявлено.

11.17 Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга ПрМТ-18 не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

11.18 Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ПрМТ-18 не выявлено в результате мониторинга.

11.19 Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ПрМТ-18 не выявлено.

11.20 Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

В информационной правовой системе не удалось найти решения относительно указанного НПА в отношении БВС. Однако, было найдено одно решение непосредственно связанное с запретом эксплуатации судна, где в качестве одного из оснований было выявлено, что управление воздушным судном осуществлялось в отсутствие на нем государственных и регистрационных опознавательных знаков. Указанное требование было удовлетворено (Решение Якутского городского суда Республики Саха (Якутия) от 18.12.2024 по делу N 2-11747/2024 (УИД 14RS0035-01-2024-021118-46).

Остальные судебные решения, регулирующие схожий порядок, были приняты до издания ПрМТ-18 и регулировались иными документами.

11.21 Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ПрМТ-18, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

11.22 Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ПрМТ-18, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

11.23 Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты в полной мере.

11.24 Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

11.25 Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

Дополнительно категорировать по типам БВС и массе.

11.26 Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Отсутствуют.

12. Приказ Минтранса России от 28.02.2023 г. № 61 «Об утверждении 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» (далее – ФАП-61, СЛГ на экземпляр БВС).

12.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтранса России от 28.02.2023 г. № 61 «Об утверждении 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» (далее – ФАП-61, СЛГ на экземпляр БВС) разработан и принят во исполнение мероприятий, предусмотренных пунктом 8 ЗДК Аэронет.

Наименование мероприятия: определение порядка выдачи сертификата летной годности беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов на основании сертификата типа или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды.

Ожидаемый результат мероприятия: создание механизма подтверждения летной годности беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов и выдачи сертификата летной годности на основании сертификата типа или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды.

Подпунктом 2 пункта 1 Воздушного кодекса Российской Федерации беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

Согласно пункта 7 статьи 36 Воздушного кодекса РФ порядок подтверждения соответствия конструкции экземпляра гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, форма сертификата летной годности и порядок его оформления устанавливаются федеральными авиационными правилами, которые утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Сертификат летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов выдается Росавиацией на основании акта оценки БВС на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, выданного юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, выполняющими техническое обслуживание подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ.

В частности организацией, имеющей право выдавать указанные выше акты оценки, является АО «НПП «Радар ММС» на основании полученного сертификата организации по техническому обслуживанию беспилотных воздушных судов¹⁶.

¹⁶ Источник https://aeronext.aero/press_room/news/052520

12.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ФАП-61, являются:

- владельцы беспилотных гражданских воздушных судов, которые обращаются в уполномоченный орган (Росавиация) за получением сертификата летной годности;
- организации, которые производят и реализуют беспилотные гражданские воздушные суда, а также обеспечивают их техническое обслуживание.

Субъектами применения ФАП-61 выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ФАП-61, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциации «АЭРОНЕКСТ».

12.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

Если производитель не планирует изобретать много одинаковых беспилотников, он может получить сертификат для единичных экземпляров, у которых не планируется массовое или серийное производство, согласно ФАП-61¹⁷:

По результатам мониторинга ФАП-61 и полученных на его основе сертификатов, можно прийти к выводу об избыточности предъявляемых требований. В связи с чем необходим другой, дифференцированный подход, учитывающий предназначение и основные параметры применения БВС, которые и определяют возможность возникновения определенных последствий. Основой сбалансированного регулирования отрасли БАС является эксплуатационная риск-ориентированная классификация.

По мнению экспертов, для того, чтобы рынок БАС "задышал" и появились конкурентоспособные отечественные беспилотники, срок допуска любого БАС к эксплуатации должен составлять не более не более 2 недель и стоить не более 100 тыс. руб. на единичный экземпляр¹⁸.

12.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в ФАП-61 не выявлено коллизий. Тем не менее, остаются избыточные требования к потенциальным эксплуатантам, которые на практике затрудняют поддержание их финансовой устойчивости и рентабельности при эксплуатации БАС.

В настоящее время для снятия барьеров используется механизм экспериментальных правовых режимов¹⁹, который снимает ограничения действующего правового регулирования и позволяет путем исключения (замены) требования к получению сертификата летной годности на иную процедуру получения документа «акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации»²⁰.

Исключение применения отдельных положений НПА и введение иного (специального) регулирования в рамках ЭПР в части допуска к эксплуатации БАС и оформления акта оценки годности БАС к эксплуатации, позволяет осуществить эксплуатацию БАС в соответствии с введенным специальным регулированием с целью последующего совершенствования действующего законодательства.

12.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

¹⁷ Источник: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=10632>

¹⁸ Источник https://aeronext.aero/press_room/news/012517

¹⁹ Федеральный закон от 31.07.2020 N 258-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 03.08.2020, N 31 (часть I), ст. 5017.

²⁰ Постановление Правительства РФ от 02.11.2023 N 1840(ред. от 11.07.2024) "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций "Аэрологистика"

ФАП-61 не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

12.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Как указано в п.2 ЗДК Аэронет, основной проблемой развития рынка "Аэронет" на сегодняшний день является отсутствие практической возможности легального коммерческого использования беспилотных авиационных систем, в том числе по причине отсутствия процедур, регламентирующих действия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию беспилотных авиационных систем, которые должны осуществляться для исполнения обязанности по соблюдению требований законодательства Российской Федерации.

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности; для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

ФАП-61 позволяет получить сертификат летной годности по упрощенной процедуре на основании получения акта оценки воздушного судна.

Однако и его требования остаются избыточными для эксплуатантов, что решается на текущий момент в соответствующих ЭПР.

Допуск к эксплуатации - одна из самых барьерных тем в части развития производственного сектора беспилотников и их комплектующих, а именно: объем и порядок прохождения сертификационных процедур для получения сертификата типа часто не соответствуют специфике БАС (исходя из его достаточно общего, недифференцированного подхода).

Не смотря на то, что указанная проблема решается на текущий момент в соответствующих ЭПР, необходимо создание рабочего механизма подтверждения летной годности беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов и выдачи сертификата летной годности на основании сертификата типа или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды

12.7 Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

На сегодняшний день в СМИ присутствует информация о выдаче нескольких сертификатов летной годности на гражданские БВС массой более 30 кг, двух из которых назначение БВС – сельскохозяйственные работы²¹. Третий сертификат выдан АО «НПП «Радар ММС» на БВС вертолетного типа БВС ВТ-440м, на котором планируется обучение лидерной группы внешних пилотов-инструкторов тяжелых БАС²². Информация о выдаче таких сертификатов для БВС в целях осуществления коммерческих грузовых перевозок в настоящее время отсутствует.

12.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ФАП-61 не выявлено.

12.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ФАП-61 не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

²¹ Источник: <https://www.interfax.ru/russia/938639>

²² Источник https://aeronext.aero/press_room/news/172663

12.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии ФАП-61 в результате мониторинга не установлено.

12.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений ФАП-61 при его применении.

12.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ФАП-61 международным обязательствам Российской Федерации.

12.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга ФАП-61 не выявлено коррупциогенных факторов.

12.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ФАП-61 не выявлено ошибок юридико-технического характера.

12.15 Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования ФАП-61 выявлено, что он используется в качестве одного из документов необходимых при получении сертификата эксплуатанта согласно Приказа Минтранса России от 12.01.2022 N 10 (ред. от 04.03.2025) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "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" (Зарегистрировано в Минюсте России 15.03.2022 N 67758) и Приказа Минтранса России от 19.11.2020 N 494 (ред. от 19.10.2022) "Об утверждении 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" (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2020 N 61979). Кроме того, ФАП-61 можно быть использован при осуществлении Ространснадзором функций по федеральному государственному контролю (надзору) в области гражданской авиации в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398.

12.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ФАП-61 не выявлено.

12.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга ФАП-61 не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

12.18. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ФАП-61 не выявлено в результате мониторинга.

12.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ФАП-61 не выявлено.

12.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании информационных ресурсов не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно указанным правовым актом, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в отношении БВС в открытом доступе отсутствуют.

12.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ФАП-61, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

12.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ФАП-61, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

12.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом результатов опроса участников правоотношений, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты не в полной мере.

Действующее правовое поле в связи с принятием рассматриваемых актов открывает принципиальные возможности для выхода на рынок эксплуатантов беспилотных гражданских воздушных судов, однако установленные требования к потенциальным эксплуатантам на практике мало совместимы с поддержанием рентабельности эксплуатантов БВС, в том числе при переходе из регулирования в рамках ЭПР в сферу общеправового регулирования деятельности эксплуатантов.

12.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

12.25. Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

Категорировать требования процедуры оценки по типам БВС и массе.

12.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Наименование мероприятия	Вид документа	Ожидаемый результат	Срок	Исполнитель (соисполнители)
Внесение изменений в Федеральные авиационные правила, утвержденные приказом Минтранса России от 28 февраля 2023 г. № 61 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Форма и	Приказ Минтранса России	Установлены дифференцированные процедуры оценки экземпляра беспилотной гражданской авиационной системы на соответствие требованиям к	май 2026	Минтранс России, Росавиация при участии автономной некоммерческой организации «Платформа Национальной

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» в части установления дифференцированных по классам беспилотных авиационных систем требований к летной годности экземпляров беспилотных авиационных систем, процедур проведения оценки и выдачи акта оценки		летной годности и охране окружающей среды в зависимости от класса беспилотной авиационной системы		технологической инициативы», Ассоциации «АЭРОНЕКСТ
--	--	--	--	---

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.06.2023 г. № 1075 «Об утверждении правил предоставления из федерального бюджета субсидий авиационным предприятиям, организациям экспериментальной авиации и владельцам беспилотных воздушных судов на возмещение затрат при осуществлении ими поисково-спасательных операций (работ) и (или) участия в их обеспечении» (далее – ППРФ-1075, Субсидии на поиск и спасание).

13.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Постановление Правительства Российской Федерации от 29.06.2023 г. № 1075 «Об утверждении правил предоставления из федерального бюджета субсидий авиационным предприятиям, организациям экспериментальной авиации и владельцам беспилотных воздушных судов на возмещение затрат при осуществлении ими поисково-спасательных операций (работ) и (или) участия в их обеспечении» (далее – ППРФ-1075, Субсидии на поиск и спасание) разработан и принят во исполнение мероприятий, предусмотренного пунктом 17 ЗДК Аэронет.

Наименование мероприятия: Определение порядка предоставления субсидий участвующим в поисково-спасательных операциях (работах) и в обеспечении таких операций (работ) юридическим и физическим лицам, осуществляющим эксплуатацию беспилотных авиационных систем.

Ожидаемый результат мероприятия: создание благоприятных условий для привлечения заинтересованных лиц, предлагающих услуги по участию в проведении поисково-спасательных операций с применением беспилотных авиационных систем.

ППРФ-1075 устанавливает правила предоставления из федерального бюджета субсидий авиационным предприятиям, организациям экспериментальной авиации и владельцам беспилотных воздушных судов на возмещение затрат при осуществлении ими поисково-спасательных операций (работ) и (или) участия в их обеспечении.

Субсидия предоставляется в рамках реализации федерального проекта «Обеспечение доступности услуг воздушного транспорта» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Субсидия предоставляется Росавиацией по результатам проведения отбора способом запроса предложений на основании заявок, направленных предприятиями, организациями и владельцами для участия в отборе, исходя из соответствия предприятий, организаций и владельцев требованиям (критериям отбора).

Субсидия предоставляется на основании соглашения о предоставлении субсидии между Федеральным агентством воздушного транспорта и предприятием (организацией, владельцем), заключаемого в государственной интегрированной информационной системе управления общественными финансами «Электронный бюджет» в соответствии с типовой формой, утвержденной Министерством финансов Российской Федерации.

Субсидия предоставляется в размере фактически понесенных предприятием, организацией или владельцем затрат при осуществлении ими поисково-спасательной операции (работы) и (или) участия в ее обеспечении по установленной формуле.

Росавиация осуществляет проверку соблюдения порядка и условий предоставления субсидии предприятию, организации или владельцу, в том числе в части достижения результата предоставления субсидии.

В случае установления по итогам проверок, проведенных, в том числе органами государственного финансового контроля, факта нарушения условий, установленных при предоставлении субсидии, соответствующие средства подлежат возврату предприятием, организацией или владельцем в доход федерального бюджета.

13.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ППРФ-1075, являются:

– авиационные предприятия, организации экспериментальной авиации и владельцы беспилотных воздушных судов осуществляющие поисково-спасательные операции (работы) и (или) участвующие в их обеспечении и образующиеся в Росавиацию для получения возмещения фактически понесенных затрат;

Субъектами применения ППРФ-1075 выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ППРФ-1075, в рамках проведенного опроса выступили: участники ассоциации «АЭРОНЕКСТ».

13.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

По информации в открытых источниках на получение указанного рода субсидии в октябре 2023 года было подано 63 заявки, 34 из которых были одобрены²³, что существенно больше, чем за предыдущие периоды, так, например, в июле 2022 было подано 27 заявок, 9 из которых были одобрены.²⁴

Учитывая, увеличение поданных и одобренных заявок (не смотря на то, что ни один из опрошенных участников мониторинга не участвовал в получении данной субсидий) полагаем возможным сделать вывод что ППРФ-1075 исчерпывающе определили порядок получения субсидии. Кроме того, в открытых источниках мы не смогли найти обращений о необходимости разъяснений того или иного положения ППРФ-1075.

13.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в ППРФ-1075 не выявлено коллизий.

13.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

ППРФ-1075 не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня.

13.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Представленная в пункте ниже информация об увеличении количества поданных и одобренных заявок может свидетельствовать о доступности указанной меры субсидирования и создания благоприятных условий для привлечения заинтересованных лиц, предлагающих услуги по участию в проведении поисково-спасательных операций с применением беспилотных авиационных систем.

13.7. Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

По информации в открытых источниках на получение указанного рода субсидии в октябре 2023 года было подано 63 заявки, 34 из которых были одобрены²⁵, что существенно больше, чем за предыдущие периоды, так, например, в июле 2022 было подано 27 заявок, 9 из которых были одобрены.²⁶

На текущий момент ППРФ-1075 утратил свою силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ от 22.05.2025 N 707 "О признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации". Вопросы получения указанной категории субсидии регулируются на текущий момент Постановлением Правительства РФ от 25.10.2023 N 1780 (ред. от 28.04.2025) "Об утверждении Правил предоставления из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации субсидий, в том числе грантов в форме субсидий, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам -

²³ Источник <https://promote.budget.gov.ru/public/minfin/selection/view/99eb8c53-77ac-407a-898d-3c169f3ba9dc?showBackButton=true&competitionType=0&tab=8>

²⁴ Источник <https://promote.budget.gov.ru/public/minfin/selection/view/99eb8c53-77ac-407a-898d-3c169f3ba9dc?showBackButton=true&competitionType=0&tab=8>

²⁵ Источник <https://promote.budget.gov.ru/public/minfin/selection/view/99eb8c53-77ac-407a-898d-3c169f3ba9dc?showBackButton=true&competitionType=0&tab=8>

²⁶ Источник <https://promote.budget.gov.ru/public/minfin/selection/view/99eb8c53-77ac-407a-898d-3c169f3ba9dc?showBackButton=true&competitionType=0&tab=8>

производителям товаров, работ, услуг" и принятым в соответствии с ними решением о порядке предоставления субсидии (Решение о порядке предоставления субсидии № 24-64311-01262-Р Версия 4 от "6" февраля 2025 г.)²⁷

13.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ППРФ-1075 не выявлено.

13.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ППРФ-1075 не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

13.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии ППРФ-1075 в результате мониторинга не установлено.

13.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений Закона ППРФ-1075 при его применении.

13.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ППРФ-1075 международным обязательствам Российской Федерации.

13.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга ППРФ-1075 не выявлено коррупциогенных факторов.

13.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ППРФ-1075 не выявлено ошибок юридико-технического характера.

13.15 Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования ППРФ-1075 выявлено, что он используется при принятии решения Росавиацией о возмещении фактически понесенных и документально подтвержденных затрат при осуществлении поисково-спасательных операций (работ) и (или) участия в их обеспечении.

13.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ППРФ-1075 не выявлено.

13.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга ППРФ-1075 не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

13.18 Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ППРФ-1075 не выявлено в результате мониторинга.

²⁷ Источник <https://favt.gov.ru/deyatelnost-gosudarstvennaia-podderzhka-subsidii/?id=15102>

13.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ППРФ-1075 не выявлено.

13.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании информационных ресурсов не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно указанным правовым актом, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в открытом доступе отсутствуют.

13.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ППРФ-1075, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

13.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ППРФ-1075, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

13.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, с учетом данных из открытых источников, можно сделать вывод о достижении результатов.

13.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

13.25. Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

Отсутствуют.

13.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Отсутствуют.

14. Приказ Минтранса России от 17.06.2019 N 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (далее – ФАП-21, Сертификат типа).

14.1. Ожидаемые результаты принятия НПА, основное содержание НПА

Приказ Минтранса России от 17.06.2019 N 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (далее – ФАП-21, Сертификат типа) разработан и принят во исполнение мероприятия, предусмотренного пунктом 6 ЗДК Аэронет, в части правил предоставления услуги по сертификация БАС.

Наименование мероприятия: Установление процедуры предоставления государственной услуги по сертификации беспилотных авиационных систем и их элементов .

Ожидаемый результат мероприятия: регламентация процедуры предоставления государственной услуги по сертификации беспилотных авиационных систем и их элементов.

Подпунктом 2 пункта 1 Воздушного кодекса Российской Федерации беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

Согласно пункта 7 статьи 36 Воздушного кодекса РФ порядок подтверждения соответствия конструкции экземпляра гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, форма сертификата летной годности и порядок его оформления устанавливаются федеральными авиационными правилами, которые утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

ФАП-21 определяет правила, касающиеся сертификации авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. В частности, он регулирует процедуры и требования для получения сертификационных документов, необходимых для производства, эксплуатации и обслуживания летательных аппаратов и их компонентов, устанавливает стандарты безопасности, качества и соответствия, а также процедуры оценки соответствия продукции установленным нормативам, что в свою очередь направлено на обеспечение безопасности и надежность авиационной техники.

На основании ФАП-21 сертификация осуществляется по следующим этапам:

- (1) подача Заявки в Росавиацию на получение Одобрительного документа;
- (2) рассмотрение Заявки Росавиацией, организация работ по сертификации;
- (3) проведение этапа макета изделия;
- (4) проведение сертификационных (квалификационных) работ;
- (5) экспертиза Авиарегистром результатов сертификационных (квалификационных) работ;
- (6) оформление Заключения Авиарегистром;
- (7) выдача Одобрительного документа Росавиацией.

14.2. Участники правоотношений

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ФАП-21, являются:

- владельцы беспилотных гражданских воздушных судов, которые обращаются в уполномоченный орган (Росавиация) за получением сертификата летной годности и (или) сертификата эксплуатанта;
- аккредитованные сертификационные центры и испытательные лаборатории;
- федеральное автономное учреждение "Авиационный регистр Российской Федерации".

Субъектами применения ФАП-21 выступают:

- Минтранс России;
- Росавиация.

Участниками правоотношений, возникающих в связи с применением ФАП-21, в рамках проведенного опроса выступили: члены Ассоциации «АЭРОНЕКСТ».

14.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

В случаях когда производитель планирует выпускать большое количество идентичных летательных аппаратов, необходимо получение сертификата типа согласно ФАП-21.

По результатам мониторинга ФАП-21 и полученных на его основе сертификатов, можно прийти к выводу об избыточности предъявляемых требований, особенно для БВС с МВМ 30 кг и более. В связи с чем необходим другой, дифференцированный подход, учитывающий предназначение и основные параметры применения БВС, которые и определяют возможность возникновения определенных последствий. Основой сбалансированного регулирования отрасли БАС является эксплуатационная риск-ориентированная классификация.

По мнению экспертов, для того, чтобы рынок БАС "задышал" и появились конкурентоспособные отечественные беспилотники, срок допуска любого БАС к эксплуатации должен составлять не более 2-3 месяца и 1 млн руб. на типовую конструкцию БВС до 500 кг²⁸.

14.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга в ФАП-21 не выявлено коллизий. Тем не менее, остаются избыточные требования к потенциальным эксплуатантам, которые на практике затрудняют поддержание их финансовой устойчивости и рентабельности при эксплуатации БАС.

В настоящее время для снятия барьеров используется механизм экспериментальных правовых режимов, который снимает ограничения действующего правового регулирования и позволяет путем исключения (замены) требования к получению сертификата типа на основании ФАП-21.

Исключение применения отдельных положений НПА и введение иного (специального) регулирования в рамках ЭПР в части допуска к эксплуатации БАС, позволяет осуществить эксплуатацию БАС в соответствии с введенным специальным регулированием с целью последующего совершенствования действующего законодательства.

14.5. Наличие непринятых нормативных правовых актов или документов по стандартизации, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена НПА, в отношении которого осуществляется мониторинг

ФАП-21 не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов федерального уровня или документов по стандартизации.

14.6. Влияние принятого НПА на реализацию соответствующей дорожной карты НТИ

Как указано в п.2 ЗДК Аэронет, основной проблемой развития рынка "Аэронет" на сегодняшний день является отсутствие практической возможности легального коммерческого использования беспилотных авиационных систем, в том числе по причине отсутствия процедур, регламентирующих действия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию беспилотных авиационных систем, которые должны осуществляться для исполнения обязанности по соблюдению требований законодательства Российской Федерации.

Статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности; для беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее такое требование не устанавливается.

Получение сертификата летной годности для БВС, производимых серийно, осуществляется в соответствии с ФАП-21 (Федеральные авиационные правила «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утверждены приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184).

Однако требования ФАП-21 (в т.ч. по анализу представленному в пунктах ниже) остаются избыточными для эксплуатантов.

Допуск к эксплуатации - одна из самых барьерных тем в части развития производственного сектора беспилотников и их комплектующих, а именно: объем и порядок прохождения сертификационных процедур для получения сертификата типа часто не соответствуют специфике БАС (исходя из его достаточно общего, недифференцированного подхода).

²⁸ Источник https://aeronext.aero/press_room/news/012517

Не смотря на то, что указанная проблема решается на текущий момент в соответствующих ЭПР, необходимо создание рабочего механизма подтверждения летной годности БАС в составе с беспилотными гражданскими воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов и выдачи сертификата летной годности на основании сертификата типа или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды.

14.7 Создание в результате принятия и применения НПА условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов Национальной технологической инициативы, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов Национальной технологической инициативы

На сегодняшний день в СМИ присутствует информация о выдаче Росавиацией 5-х сертификатов типа.²⁹ При этом основное назначение большинства БАС – сельскохозяйственные работы.

Такое небольшое количество выданных сертификатов может свидетельствовать на наш взгляд о сложности механизма сертификации, когда действующая система не учитывает жизненный цикл, специфику разработки и внедрения БАС.

14.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга ФАП-21 не выявлено.

14.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при принятии НПА

При принятии ФАП-21 не нарушены пределы установленной компетенции. Федеральный закон принят в установленном Конституцией Российской Федерации порядке.

14.10. Искажение смысла и содержания положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека в результате принятия и применения нормативного правового акта

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии ФАП-21 в результате мониторинга не установлено.

14.11. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении

В результате мониторинга также не установлено искажения смысла и содержания положений ФАП-21 при его применении.

14.12. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия ФАП-21 международным обязательствам Российской Федерации.

14.13. Наличие в НПА коррупциогенных факторов

В результате мониторинга ФАП-21 не выявлено коррупциогенных факторов.

14.14. Наличие ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга ФАП-21 не выявлено ошибок юридико-технического характера.

²⁹ Источник <https://favt.gov.ru/sertifikaciya-avia-tehniki-sertifikaciya-tipa-avia-tehnika-odobritelniye-documenty?id=5507>

14.15 Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

По итогам исследования ФАП-21 выявлено, что он используется в качестве одного из документов необходимых при получении сертификата эксплуатанта согласно Приказа Минтранса России от 12.01.2022 N 10 (ред. от 04.03.2025) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "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" (Зарегистрировано в Минюсте России 15.03.2022 N 67758) и Приказа Минтранса России от 19.11.2020 N 494 (ред. от 19.10.2022) "Об утверждении 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" (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2020 N 61979).

14.16. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении ФАП-21 не выявлено.

14.17. Наличие в НПА правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

По итогам мониторинга ФАП-21 не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

14.18 Наличие (отсутствие) единообразной практики применения НПА

Отсутствие единообразной практики применения ФАП-21 не выявлено в результате мониторинга.

14.19. Количество и содержание заявлений по вопросам разъяснения НПА

Обращений граждан по вопросам разъяснения ФАП-21 не выявлено.

14.20. Количество вступивших в законную силу судебных актов об удовлетворении (отказе в удовлетворении) требований заявителей в связи с отношениями, урегулированными НПА, и основания их принятия

На основании информационных ресурсов не удалось найти судебные акты, предметом рассмотрения спора в которых были правоотношения, урегулированные непосредственно указанным правовым актом, какие-либо судебные дела со ссылками на его положения в открытом доступе отсутствуют.

14.21. Количество и содержание удовлетворенных обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением НПА, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения

Обращений (предложений, заявлений, жалоб), связанных с применением ФАП-21, в том числе с имеющимися коллизиями и пробелами в правовом или техническом регулировании, искажением смысла их положений и нарушениями единообразия применения, не выявлено.

14.22. Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности

Зафиксированных правонарушений в сфере действия ФАП-21, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности, не установлено.

14.23. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного мониторинга, можно констатировать, что ожидаемые результаты достигнуты не в полной мере.

Действующее правовое поле содержит в себе излишние барьеры и требования к потенциальным эксплуатантам в части допуска БАС для выхода на широкий рынок услуг.

14.24. Предложения по результатам анализа НПА о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов и документов по стандартизации, приостановления действия их отдельных положений

Отсутствуют.

14.25. Предложения по результатам анализа НПА о мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации в целях полного достижения ожидаемых результатов мероприятий законодательных дорожных карт НТИ

1. Дифференцировать процедуры сертификации по классам БАС.

14.26. Предложения по результатам анализа НПА о внесении изменений в законодательные «дорожные карты» НТИ, в том числе о включении в них новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий

Наименование мероприятия	Вид документа	Ожидаемый результат	Срок	Исполнитель (соисполнители)
Внесение изменений в приказ Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» в части: - дифференцированного по классам беспилотных авиационных систем подхода к процедурам сертификации; установления возможности формирования требований к порядку организации сертификации авиационной техники, качеству и срокам экспертизы выполняемой подведомственной организацией, выполняющей оценку соответствия с Федеральными авиационными правилами	Приказ Минтранса России	Установлены дифференцированные по классам беспилотных авиационных систем процедуры получения статуса разработчика и изготовителя авиационной техники, а также перечень документов, требуемый для подачи заявки в Росавиацию в целях получения сертификата типа разработчика, а также сроки предоставления услуг, в том числе государственных, по получению одобрительных документов в сфере сертификации авиационной техники, а также допуска к выполнению полетов беспилотного воздушного судна с целью выполнения комплекса работ по подтверждению требования Норм летной годности; установлены требования к длительности проведения экспертизы подведомственной организацией, порядку оперативного информационного взаимодействия экспертов подведомственной организации, привлекаемых ею сертификационных центров и экспертов, осуществляющих		Минтранс России, Росавиация, Авиарегистр при участии автономной некоммерческой организации «Платформа Национальной технологической инициативы», Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»

		оценку соответствия нормам летной годности в рамках рабочих групп, порядку контроля подведомственной организацией длительности, полноты и качества сертификационных работ, в том числе порядку оценки опыта и квалификации экспертов, выполняющих экспертизу, ведению реестра экспертов, позволяющие обеспечить оперативную экспертизу и снизить длительность и стоимость сертификационных работ		
--	--	--	--	--

ⁱ Письмо Минсельхоза России от 23.07.2024 № АР-23/18832