

Рабочая группа
**«Использование беспилотных
авиационных систем (БАС) в
гражданской авиации»**

Участники:

ООО «Геоскан»

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД

АНО НПП «Радар ММС»

АО «Ред Вингс»

АНО «ФЦ БАС»

ООО «БАС»

АО «Почта России»



План рабочей группы

Задачи

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ	<div>Правовые аспекты</div> <div>Техническое оснащение</div> <div>Категоризация ВП по уровню риска</div> <div>Профилактические меры БП</div>	30 ноября 2025 года
Выработка предложений по нормативному регулированию совместных полетов БАС и пилотируемых ВС	<div>Реорганизация ВП</div> <div>Информация об использовании ВП</div> <div>СУБП</div>	30 ноября 2025 года
Оценка влияния БВС на безопасность полетов при эксплуатации ВС ГА	<div>Анализ применимости и установление регуляторного и правового обеспечения надежности компонентов БАС в составе БВС до 30 кг</div> <div>Применение риск-ориентированных международных и национальных подходов для оценки угрозы БВС при эксплуатации ВС ГА</div> <div>Моделирование сценариев</div> <div>Стандартизация СОК БАС и программно-аппаратных и технических средств линии управления и контроля</div> <div>Разработка предложений по обеспечению безопасности полётов в ЭПР. СУБП ЭПР</div>	30 ноября 2025 года
Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС	Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30кг и менее	30 ноября 2025 года

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

Правовые аспекты

1. Установить порядок обязательного медицинского освидетельствования операторов БАС, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы.
2. Обязательное медицинское психиатрическое освидетельствование операторов БАС поставщиков услуг: требования отсутствуют

– Установить порядок обязательного медицинского освидетельствования операторов БАС соответствующий требованиям Приказа от 24 ноября 2021 г. N 1092н Министерства здравоохранения Российской Федерации «Об утверждении порядка проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств), порядка выдачи и формы медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, а также о признании утратившими силу отдельных Приказов Министерства здравоохранения Российской Федерации» предъявляемым к водителям категории «В».

– Установить порядок обязательного психиатрического освидетельствования операторов БАС согласно Приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 20 мая 2022 г. N 342н «Об утверждении порядка прохождения обязательного психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, его периодичности, а также видов деятельности, при осуществлении которых проводится психиатрическое освидетельствование» и Постановлению Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2020 г. N 2349 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств»

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

Правовые аспекты

3. Объём обязательной подготовки операторов БАС поставщиков услуг: требования отсутствуют

Установить объём обязательной подготовки операторов БАС 30кг и менее, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы:
– для операторов БАС 30 кг и менее (сертификаты, свидетельства, удостоверения) о прохождении подготовки по программам повышения квалификации операторов БАС от 56 часов, включая не менее 40 часов теоретической и 16 часов практической подготовки.
(Типовая программа отправлена на доработку)

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

Правовые аспекты

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление Правительства РФ, ФАП

ВК РФ ст. 24.1 п. 1

Безопасность полетов – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

ВК РФ ст. 24.1 п. 1.4

Опасность – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению.

ВК РФ ст. 24.1 п. 1.5

Риск для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление Правительства РФ, ФАП

ПП РФ №642 п. 1

– дополнить перечень поставщиков услуг эксплуатантами, выполняющими авиационные работы.

ПП РФ №642 п. 2

Безопасность полетов – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

ПП РФ №642 п. 2

Система управления безопасностью полетов – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

ПП РФ №642 п. 2

Исключить, заменить:

Опасность – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению.

Риск для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление Правительства РФ, ФАП

ПП РФ №642 п. 3

Поставщик услуг разрабатывает и применяет систему управления безопасностью полетов с учётом масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг, которая содержит:

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:

1.1 Обязательства руководства.

1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.

1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

1.5 Документация по СУБП.

2. Управление рисками для безопасности полетов:

2.1 Выявление источников опасности.

2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

3. Обеспечение безопасности полетов:

3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

3.2 Осуществление изменений.

3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов:

4.1 Подготовка кадров и обучение.

4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление Правительства РФ, ФАП

ПП РФ №642

Дополнить:

Информация, содержащаяся в добровольных сообщениях, не может являться основанием для применения к заявителю мер дисциплинарной, гражданской или административной ответственности.

Данные об опасностях и связанных с ними рисков для безопасности полётов не могут быть использованы в целях, не относящихся к управлению безопасностью полетов гражданских воздушных судов.

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление Правительства РФ, ФАП

ФАП 142

Дополнить:

Поставщик услуг разрабатывает и применяет систему управления безопасностью полетов с учётом масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг, которая содержит:

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:

1.1 Обязательства руководства.

1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.

1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

1.5 Документация по СУБП.

2. Управление рисками для безопасности полетов:

2.1 Выявление источников опасности.

2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

3. Обеспечение безопасности полетов:

3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

3.2 Осуществление изменений.

3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов:

4.1 Подготовка кадров и обучение.

4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

План рабочей группы

Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

ФАП №10, 184, 367, 289, 293, 441, 494, 142

– Поставщик услуг должен организовать подготовку должностных лиц, назначенных ответственными за обеспечение функционирования СУБП.

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление Правительства РФ, ФАП

План рабочей группы

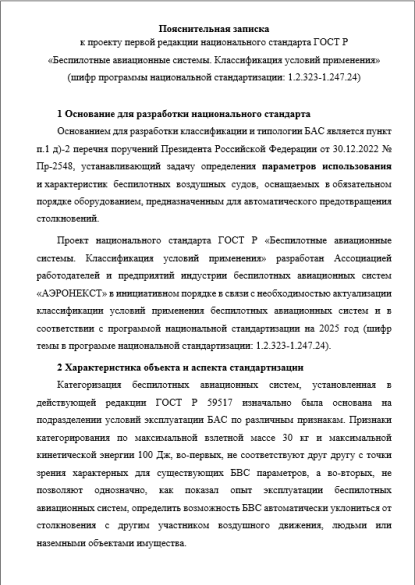
Результаты

Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

Правовые аспекты

5. Стандартизация в области БАС

- Стандартизация в области БАС:
- файл Приложение_1_Проект ГОСТ Р Классификация условий применения (1);
 - файл Приложение_2_Пояснительная записка ГОСТ Классификация (1);



План рабочей группы

Результаты

Выработка предложений по нормативному регулированию совместных полетов БАС и пилотируемых ВС

1. Организация ВП. Информация об использовании ВП.

Техническое оснащение

«Методические рекомендации по использованию ВП БВС»

Рекомендации	
Класс А	<ul style="list-style-type: none"> – наличие разрешения на использование воздушного пространства; – наличие СЛГ; – наличие двухсторонней радиосвязи с органом ОВД; – оборудование ретранслятор УВД; – наличие транспондера.
Класс С	<ul style="list-style-type: none"> – наличие разрешения на использование воздушного пространства; – наличие СЛГ; – наличие двухсторонней радиосвязи с органом ОВД; – оборудование ретранслятор УВД; – наличие транспондера.
Класс G	<ul style="list-style-type: none"> – наличие разрешения/направление уведомления на использование воздушного пространства; – наличие транспондера.

[illegible]

План рабочей группы

Результаты

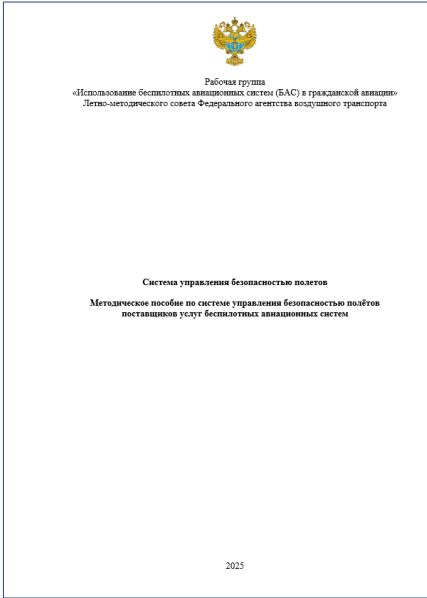
Оценка влияния БВС на
безопасность полетов при
эксплуатации ВС ГА

Применение риск-ориентированных
международных и национальных
подходов для оценки угрозы БВС при
эксплуатации ВС ГА

1. Применение риск-ориентированных
международных и национальных подходов для
оценки угрозы БВС при эксплуатации ВС ГА

Методическое пособие по системе управления безопасностью полётов
поставщиков услуг беспилотных авиационных систем.

Менеджмент безопасности авиационной деятельности. Основные положения	ГОСТ Р 57240-2016
Системы беспилотные авиационные. Термины и определения	ГОСТ Р 57258-2016
Приложение 19 Управление безопасностью полетов	ИКАО
Руководство по управлению безопасностью полетов	ИКАО, Doc № 9859
Беспилотные авиационные системы (БАС)	ИКАО, cir 328 AN/190
ANSP Considerations for Unmanned Aircraft Systems (UAS) Operations	Civil air navigation services organization (CANSO)
Unmanned Aircraft System Operations in UK Airspace – Guidance	CAA UK, 2020 CAR 722
Управление ошибками при техническом обслуживании: практическое руководство	Джеймс Ризон, Алан Хоббс, 2003
Preliminary Considerations for Classifying Hazards of Unmanned Aircraft Systems	NASA/TM-2007-214539
Unmanned Aircraft System Handbook and Accident/ Incident Investigation Guidelines	February 2007 International Society of Air Safety Investigators (ISASI)
Annual Safety Review 2024	January 2015 European Union Aviation Safety Agency, 2024



План рабочей группы

Результаты

Оценка влияния БВС на
безопасность полетов при
эксплуатации ВС ГА

1. Анализ применимости и установление регуляторного и правового обеспечения надежности компонентов БАС в составе БВС 30 кг и менее.

Стандартизация СОК БАС и
программно-аппаратных и
технических средств линии
управления и контроля

– добровольная оценка качества и надежности БАС по разработанным совместно с отраслевыми сообществами методиками и критериями.

План рабочей группы

Результаты

Оценка влияния БВС на безопасность полетов при эксплуатации ВС ГА

2. Стандартизация СОК БАС и программно-аппаратных и технических средств линии управления и контроля

– рассмотреть закрепление в воздушном законодательстве требования к регистрируемым параметрам СОК БАС:

1. Временная метка (используется для привязки всех данных на временной шкале).

2. Состояние датчиков roll-pitch-yaw.

3. Состояние каналов управления (сигналов на органы управления). Самолётного типа это могут быть throttle-elevator-aileron-rudder, для мультроторного – throttle1-throttle2-throttle3.

4. Канал навигационных данных – координата GNSS (широта, долгота, высота), скорости (разложенные по осям), число видимых спутников, hdop/vdop.

5. Барометрическая высота.

– для самолётного типа - барометрическая скорость (трубка Пито);

6. Энергоустановка:

– для батарей общее напряжение и общий ток. Опционально (рекомендательно) – уровень остаточного заряда в процентах;

– для ДВС – уровень топлива в баке (в литрах или %%), работа топливного насоса (расход/подача, обороты или сигналы включения/выключения подачи, напряжение генератора, опционально – ток генератора.

7. Силовая установка/регулятор оборотов:

– для электродвигателей – обороты, напряжение и ток каждой СУ;

– для ДВС – обороты, уровень газа/положения заслонки;

– рекомендована система принудительного охлаждения – температура моторов/регуляторов, информация о работе системы охлаждения (включение/выключение);

8. Парашютно-спасательная система – сигнал активации-инициации.

9. Параметры средств связи – информация о наличии/потере соединения, сигналы ручного пилотирования (аналогично сигналам каналов управления).

10. Сигналы/флаги о выявленных сбоях бортовых устройств (внеплановых перезагрузках, выявленных ошибках, неисправностях).

11. Рекомендуется – внутренние напряжения питания автопилота и бортового регистратора ПИ, внутренние напряжения на узлах.

12. Рекомендуется – не обработанные данные ключевых датчиков – акселерометр, гироскоп, магнетометр, барометры, их температура.

13. Рекомендуется – напряжения на каждой ячейке АКБ, температура АКБ, остаточный % заряда.

14. Рекомендуется – режим работы БВС.

Рекомендуется – оснащение БВС извлекаемым независимым бортовым параметрическим регистратором.

План рабочей группы

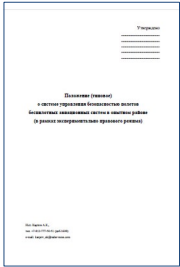
Результаты

Оценка влияния БВС на
безопасность полетов при
эксплуатации ВС ГА

Разработка предложений по
обеспечению безопасности полётов в
ЭПР. СУБП ЭПР

3. Разработка предложений по обеспечению безопасности полётов в ЭПР. СУБП ЭПР

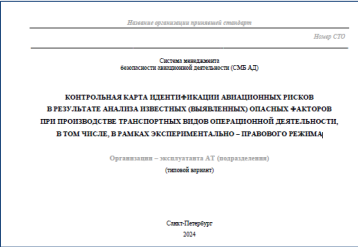
- Положение (типовое) о системе управления безопасностью
полётов БАС в опытном районе (в рамках ЭПР)



- Инструкция проведения расследований АП и АИ с участием
БВС в опытном районе ЭПР (типовая)



- Контрольная карта идентификации авиационных рисков в
результате анализа известных (выявленных) опасных факторов
при производстве транспортных видов операционной
деятельности, в том числе, в рамках экспериментально –
правового режима



План рабочей группы

Результаты

Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС

Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30кг и менее

Предложения для дополнения контрольных карты с учётом аспектов эксплуатации БАС:

- 1. Организация и управление.
- 2. Организация подготовки и выполнения полетов (организация летной работы).
- 3. Система управления безопасностью полетов.
- 4. Поддержание летной годности воздушных судов.
- 5. Обеспечение авиационной безопасности.

Файл: «Пояснительная записка к Контрольным картам»

<p>Пояснительная записка к предложениям о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС</p> <p>Вопрос сертификации эксплуатантов представляется крайне важным, поскольку речь идёт о подготовке поставщика услуг в части корректной организации процессов, соответствующих требованиям Воздушного Законодательства Российской Федерации. Недостатки в этой области могут привести к проявлению рисков при эксплуатации по организационным причинам. В условиях динамично развивающегося рынка беспилотных авиационных технологий действующие подходы к сертификации эксплуатантов требуют корректировки. В тоже время необходимо учесть баланс между регуляторной политикой, всецело ориентированной на безопасности полётов, и необходимостью сохранить темпы развития данного направления авиации.</p> <p>Опыт сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы с помощью беспилотных авиационных систем (далее – БАС), показал как избыточность применяемых регламентов, так и отсутствие твердой позиции в отношении исполнения того или иного требования. Среди проблемных вопросов отмечаются:</p> <ul style="list-style-type: none">– отсутствие единой позиции по отношению к заявителю в территориальных управлениях Росавиации (МТУ). Непрерывные изменения в подходе к процедуре сертификации;– недостаточное понимание особенностей эксплуатации БАС;– пробелы в Воздушном Законодательстве Российской Федерации в сфере БАС по ряду направлений;– недостатки в применимости по отношению к заявителю-эксплуатанту БАС «Перечня контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы» (далее – Контрольные карты). <p>Перечень контрольных вопросов, разрабатывался для проверки заявителя, эксплуатирующего ВС с экипажем на борту. В связи с этим</p>	<p>требования, которые содержатся в контрольных картах, во многом представляются неуместными к эксплуатанту БАС, выполняющему авиационные работы с помощью БАС, в частности массой до 30кг.</p> <p>Принятие решения о пересмотре и последующая работа над перензиданием Контрольных карт позволит:</p> <ul style="list-style-type: none">– принять единую позицию Ведомства гражданской авиации в отношении эксплуатантов БАС, проходящих процедуру сертификации;– определить и устранить недостающие положения Воздушного Законодательства Российской Федерации;– популяризировать сертификацию эксплуатантов БАС, предоставив возможность прозрачно и понятно лицензировать свою деятельность по выполнению авиационных работ, выйти из «серой» зоны и снизить риски при использовании воздушного пространства БВС.
---	---

План рабочей группы

Результаты

Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС

Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30кг и менее

Предложения для дополнения контрольных карты с учётом аспектов эксплуатации БАС:

- 1. Организация и управление.
- 2. Организация подготовки и выполнения полетов (организация летной работы).
- 3. Система управления безопасностью полетов.
- 4. Поддержание летной годности воздушных судов.
- 5. Обеспечение авиационной безопасности.

Файл: «Пояснительная записка к Контрольным картам»
Раздел 1 «Организация и управление» (ОРГ-1)

1. 1.4.1 Медицинское освидетельствование авиационного персонала и медицинское обеспечение полётов. В случаях, установленных ФАП-147, обладатель свидетельства авиационного специалиста должен иметь действующее медицинское заключение, выданное в соответствии с требованиями ФАП-50 (ФАП-147 п. 1.7).

Предложения:

- Установить порядок обязательного медицинского освидетельствования операторов БАС соответствующий требованиям Приказа от 24 ноября 2021 г. N 1092н Министерства здравоохранения Российской Федерации «Об утверждении порядка проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств), порядка выдачи и формы медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, а также о признании утратившими силу отдельных Приказов Министерства здравоохранения Российской Федерации» предъявляемым к водителям категории «В».
- Установить порядок обязательного психиатрического освидетельствования операторов БАС согласно Приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 20 мая 2022 г. N 342н «Об утверждении порядка прохождения обязательного психиатрического освидетельствования работниками, осуществляющими отдельные виды деятельности, его периодичности, а также видов деятельности, при осуществлении которых проводится психиатрическое освидетельствование» и Постановлению Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2020 г. N 2349 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств»

2. 1.4.2. Медицинское наблюдение за членами экипажей ВС эксплуатанта в межкомиссионный период (ФАП-50 глава V).

Предложения:

- в рамках действующего законодательства при реализации Предложений п. 1.4.1.
- 3. 1.4.3. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, не прошедшие установленный для них предполетный медицинский осмотр в соответствии с ФАП-50 к исполнению своих функций по управлению воздушным судном не допускаются (ФАП-128 п. 8.10).

Предложения:

- дополнить пункт «– Договоры с организациями на проведение предполетных медицинских осмотров (ПМО), их лицензии на проведение предполетных медицинских осмотров» раздела «Проверяемая документация» словами следующего содержания «– Не применимо при эксплуатации БАС 30кг и менее».
- 4. 1.5.1. Эксплуатант должен организовать заправку воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами. При выполнении полетов на воздушных судах с электрическими двигателями требования данного пункта к эксплуатантам не применяются (ФАП-494 п. 2.14).

Предложения:

- дополнить раздел «Проверяемая документация» пунктом следующего содержания «– Не применимо при эксплуатации БАС 30кг и менее»

План рабочей группы

Результаты

Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС

Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30кг и менее

Предложения для дополнения контрольных карты с учётом аспектов эксплуатации БАС:

1. Организация и управление.
- 2. Организация подготовки и выполнения полетов (организация летной работы).**
3. Система управления безопасностью полетов.
4. Поддержание летной годности воздушных судов.
5. Обеспечение авиационной безопасности.

Файл: «Пояснительная записка к Контрольным картам»

Раздел 2 «Организация подготовки и выполнения полетов (организация летной работы)» (ОЛР-2)

1. 2.2.4. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет (ФАП-128 п. 4.12). **Требуются дополнительные пояснения в части применения процедур к эксплуатантам БАС до 30 кг;**

Предложения:

– дополнить раздел «Проверяемая документация» пунктом следующего содержания «– Не применимо при эксплуатации БАС 30кг и менее»

2. 2.3.1. Эксплуатант должен организовать подготовку и контроль квалификации принятых (привлеченных) на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала (ФАП-494 п. 2.8).

Предложения:

– дополнить раздел «Проверяемая документация» пунктом следующего содержания «– Для операторов БАС 30 кг и менее (сертификаты, свидетельства, задания на тренировку) о прохождении подготовки по программам повышения квалификации операторов БАС от 16 часов, если иного не предусмотрено Руководством по лётной эксплуатации типа БАС».

План рабочей группы

Результаты

Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС

Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30кг и менее

Предложения для дополнения контрольных карты с учётом аспектов эксплуатации БАС:

- 1. Организация и управление.
- 2. Организация подготовки и выполнения полетов (организация летной работы).
- 3. Система управления безопасностью полетов.
- 4. Поддержание летной годности воздушных судов.
- 5. Обеспечение авиационной безопасности.

Файл: «Пояснительная записка к Контрольным картам»
Раздел 3 «Система управления безопасностью полетов» (СУБП-3)

1. 3.1.1. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование (ФАП-128 п. 4.6).

Предложения:

– Изложить требования к СУБП поставщиков услуг в Постановлении Правительства РФ от 12.04.2022 №642 «Правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации», Приказе Минтранса РФ от 19.11.2020 №494 ФАП 494 «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификат эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничения в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта» в полном соответствии с концептуальными рамками ИКАО»

2. 3.2.1. В каждой организации ГА должна быть разработана специальная инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (ПРАПИ-98 п. 2.3.1.).

Предложения:

– раздел «Проверяемая документация» изложить в следующей редакции «инструкция, аварийный план, определяющие порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в т.ч. включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных событиях и иных аварийных ситуациях при эксплуатации ВС. Инструкция должна соответствовать организационной структуре эксплуатанта. Инструкция должна быть согласована с Росавиацией или с территориальным органом Росавиации.

3. 3.2.9. Эвакуация потерпевшего бедствие воздушного судна с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта (ВК РФ статья 89 п.2).

Предложения:

– в разделе «Проверяемая документация» дополнить пункт «инструкции, разработанные и утверждённые эксплуатантом для конкретного типа ВС с учётом требований эксплуатационно-технической документации данного типа ВС» фразой следующего содержания «Не применимо к БАС 30кг и менее».

План рабочей группы

Результаты

Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС

Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта, или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30кг и менее

Предложения для дополнения контрольных карты с учётом аспектов эксплуатации БАС:

1. Организация и управление.
2. Организация подготовки и выполнения полетов (организация летной работы).
3. Система управления безопасностью полетов.
4. Поддержание летной годности воздушных судов.
5. **Обеспечение авиационной безопасности.**

**Файл: «Пояснительная записка к Контрольным картам»
Раздел 5 «Обеспечение авиационной безопасности» (АБ-5)**

Предложения:

- организовать работу направления по вопросам применения законодательства в области транспортной безопасности при эксплуатации БАС;
- дополнить категории сил обеспечения транспортной безопасности категорией «Работники, субъектов транспортной инфраструктуры – эксплуатантов БАС 30кг и менее, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве».
- разработать типовую программу подготовки «Работников, субъектов транспортной инфраструктуры – эксплуатантов БАС 30кг и менее, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве».

Состав рабочей группы

Руководитель группы		ФИО, должность	Контактные данные
Корнеев Роман Леонидович		Руководитель Отдела управления безопасностью авиационной деятельности ООО «Геоскан»	+7 921 772 8317 r.korneev@geoscan.ru
Эксперты			
1	Морозов Игорь Олегович	Заместитель генерального директора по развитию авиационной деятельности ООО «Геоскан»	+7 921 593 7480 i.morozov@geoscan.ru
2	Бабинцев Глеб Владимирович	Генеральный директор Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»	+7 926 618 99 92 info@aeronext.aero
3	Гринченко Олег Тимофеевич	Советник директора филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	+7 921 807 92-41 grinchenko@sz.gkovd.ru
4	Дыбко Юрий Александрович	Заместитель директора филиала – начальник регионального центра ЕС ОрВД	
5	Кисель Денис Викторович	Начальник отдела инспекции по БП АО «Ред Вингс» Пилот-инспектор	+7 924 903 0396 +7 495 107 9000 d.kisel@flyredwings.com
6	Карпов Андрей Константинович	Начальник Службы безопасности полётов АНО НПП «Радар ммс»	+7 981 149 50 62 +7 (812) 777 50 51 доб.1608 karpov_ak@radar-mms.com
7	Сычев Игорь Алексеевич	Главный специалист отдела УБП и качеству ФГУП «Госкорпорация ОрВД»	+7 916 676 6580 +7495 601 0768 sychev_ia@matfmc.ru
8	Кислинский Николай Николаевич	Начальник службы безопасности полетов АНО «ФЦ БАС»	тел. +7(495)197-87-91, внутр. 318 тел. 8 (903) 521-24-12 KormilitsynIV@develop.mos.ru
9	Кормилицын Иван Валерьевич	Начальник Управления Единый оператор по полетам АНО «ФЦ БАС»	
10	Артёмов Борис Леонидович	Руководитель направления безопасности полётов ООО «БАС»	
11	Юртаев Эдуард Михайлович	Лётный директор ООО «БАС»	+7 962-635-81-77 yurtaeveduard@yandex.ru
12	Ярыгин Никита Сергеевич	Руководитель направления Отдела БАС АО «Почта России»	+7 916 556 80 40 Yarygin-ns@yandex.ru

GEOSCAN



ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ



Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д.
22л Москва, Колпачный переулок, д. 6,
строение 3 8 800 333-84-77, +7 812 363-33-
87

info@geoscan.ru

geoscan.ru

GEOSCAN