

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	Правовые аспекты Техническое оснащение Категоризация ВП по уровню риска Профилактические меры БП	30 ноября 2025 года
Выработка предложений по нормативному регулированию совместных полетов БАС и пилотируемых ВС	Реорганизация ВП Информация об использовании ВП СУБП	30 ноября 2025 года
Оценка влияния БВС на безопасность полетов при эксплуатации ВС ГА	Анализ применимости и установление регуляторного и правового обеспечения надежности компонентов БАС в составе ВВС до 30 кг Применение риск-ориентированных международных и национальных подходов для оценки угрозы БВС при эксплуатации ВС ГА Моделирование сценарии Стандартизация СОК БАС и программно-аппаратных и технических средств линии управления и контроля Разработка предложений по обеспечению безопасности полётов в ЭПР. СУБП ЭПР	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

4. Воздушный кодекс РФ, Постановление  
Правительства РФ, ФАП

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

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

# План рабочей группы

## Результаты

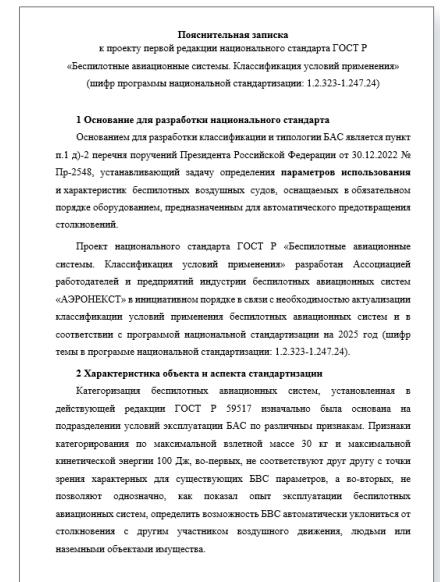
Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ

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.

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

## Техническое оснащение

## *«Методические рекомендации по использованию ВП БВС»*

Методические рекомендации по использованию ВП БСС (на основе регуляторной политики FAA)			
№ п/п	Класс ВП	Требования к БАС	Примечания
1	A	Паспорта беспилотных летательных аппаратов с воздушным пространством класса А. (1) Паспорта летательных аппаратов должны выполняться в соответствии с изложенными в Правиле ИР и стандартами СКА. (2) Беспилотные летательные аппараты должны соответствовать положениям § 91.135. (3) Центр УВД должен подтверждать выполнение соответствующими УВД в соответствии с правилами FAA JO 7110.05 с учетом эксплуатационных ограничений, связанных с решением проблем с экипажем. Любые УВД в воздушном пространстве, подконтрольном обслуживанием терминалом (TRSA), должны подтверждать получение услуг в терминале TRSA и соответствия с приложением FAA JO 7110.05, а также паспорта БАС в воздушном пространстве класса В.	§ 91.135 Операции в воздушном пространстве класса А. Для исключения из случаев, предусмотренных в пункте (d) настоящего раздела, когда такое действие не может быть осуществлено в воздушном пространстве класса А, должно проводить эту операцию в соответствии с принципами полета по приоритету (ППП) и в соответствии со следующим: (а) Проверка. Операции могут проводиться только в рамках проверки УВД, полученного до входа в воздушное пространство. (б) Координирование. Если УВД не может быть получено, начать заполнение соответствующих документов в воздушном пространстве класса А, должна быть осенена двусторонним радиосвязью, способами осуществления связи с УВД на частоте, установленной УВД. Каждый пологий подтверждение двусторонней радиосвязи с УВД, передаваемое в соответствии с пунктом (a) этого раздела. (г) Требование о сопровождении. Текущий УВД не разрешается, ни одно из него может эксплуатировать воздушное судно в воздушном пространстве класса А, если это воздушное судно не оборудовано соответствующими обозревателями, установленными в пункте 91.215, и после 1 января 2020 года – в пункте 91.225. § 91.215 (д) Все воздушное пространство, доказанное воздушным судном. (е) Центр УВД должен подтверждать выполнение требований пунктов 121 или 135 настоящей статьи, установленное обновление регистрация УВД должно соответствовать установленным и рекомендованным требованиям любого из подразделов Авиадиспетчинга АСУ «Система УВД» и АСУ «УВД-4», включая возможность отображения высоты, в зависимости от обстоятельств, или соответствующего класса УВД-4 (прежде всего). Согласно пункту 121 настоящей статьи, Центр УВД не имеет сертифицированного с установленной такой системой, отражающейся в пункте 121, и не может осуществлять полеты в воздушном пространстве класса А. (ж) во всех воздушных пространствах 45 сопровождения штатом в случае Катастрофы на воздушном судне.
			автоматизированного канала на основе радиолокационного сканирования (ADS-B) и широковещательной службы информации о фиксации (TIS-B), работают на радиочастотах 1090 МГц и 1095 МГц;
			автоматизированного канала на основе радиолокационного сканирования (ADS-B) и широковещательной службы информации о фиксации (TIS-B), работают на радиочастотах 1090 МГц и 1095 МГц;
			автоматизированного канала на основе радиолокационного сканирования (ADS-B) и широковещательной службы информации о фиксации (TIS-B), работают на радиочастотах 1090 МГц и 1095 МГц;

# План рабочей группы

## Результаты

### Оценка влияния БВС на безопасность полетов при эксплуатации ВС ГА

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

### 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. ГОСТ Р 57240-2016  
Основные положения

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 February 2007

Unmanned Aircraft System Handbook and Accident/Incident Investigation Guidelines International Society of Air Safety Investigators (ISASI)

Annual Safety Review 2024 January 2015 European Union Aviation Safety Agency, 2024



Рабочая группа  
«Использование беспилотных авиационных систем (БАС) в гражданской авиации»  
Летно-методического совета Федерального агентства воздушного транспорта

Система управления безопасностью полетов  
Методическое пособие по системе управления безопасностью полетов  
поставщиков услуг беспилотных авиационных систем

# 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 мультироторного – 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

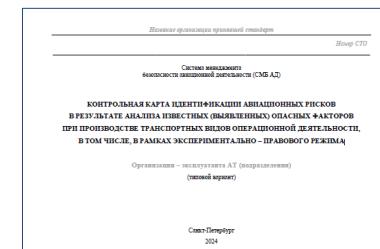
Разработка предложений по  
обеспечению безопасности полётов в  
ЭПР. СУБП ЭПР

### 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»

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

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 безопасность полётов, и необходимостью сохранить темпы развития данного направления авиации.

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:

- отсутствие единой позиции по отношению к заявителю в территориальных управлениях Росавиации (МТУ). Непрерывные изменения в подходе к процедуре сертификации;
- недостаточное понимание особенностей эксплуатации БАС;
- проблемы 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).

Перечень контрольных вопросов, разрабатывался для проверки заявителя, эксплуатирующего ВС с экипажем на борту. В связи с этим

требования, которые содержатся в контрольных картах, во многом представляются неуместными к эксплуатанту БАС, выполняющему авиационные работы с помощью БАС, в частности массой до 30кг.

Принятие решения о пересмотре и последующая работа над переизданием Контрольных карт позволит:

- 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 утратившимися 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 воздушного судна 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 поставщикам 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 утвержденные 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
<b>Эксперты</b>			
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
9	Кормилицын Иван Валерьевич	Начальник Управления Единый оператор по полетам АНО «ФЦ БАС»	тел. 8 (903) 521-24-12 KormilitsynIV@develop.mos.ru
10	Артёмов Борис Леонидович	Руководитель направления безопасности полётов ООО «БАС»	+7 962-635-81-77
11	Юртаев Эдуард Михайлович	Лётный директор ООО «БАС»	yurtaev_eduard@yandex.ru
12	Ярыгин Никита Сергеевич	Руководитель направления Отдела БАС АО «Почта России»	+7 916 556 80 40 Yarygin-ns@yandex.ru

GEOSCAN

AERONEXT  
АВИАЦИЯ БУДУЩЕГО



REDWINGS  
airlines

RADAR  
MMS



БАС

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](mailto:info@geoscan.ru)

**geoscan.ru**

**GEO SCAN**