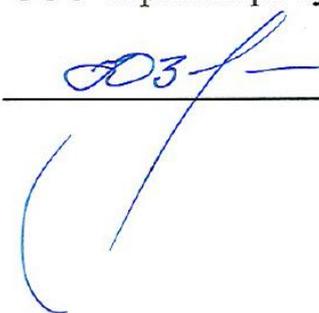


УТВЕРЖДЕНО

Приказом оператора опытного района
ООО «Транспорт будущего Самара»
от « 09 » ноября 2023 г. № 1

Генеральный директор
ООО «Транспорт будущего Самара»


_____ Козаренко Ю.В.

ПОЛОЖЕНИЕ

**об опытном районе экспериментального правового режима в
сфере цифровых инноваций по эксплуатации
беспилотных авиационных систем**

СОДЕРЖАНИЕ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
II. ПРАВА, ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ ЭПР	5
2.1. Оператор опытного района	5
2.2. Разработчик БАС опытного района	7
2.3. Изготовитель БАС опытного района	7
2.4. Эксплуатант опытного района.....	8
2.5. Авиационный учебный центр ОР	9
2.6. Сертификационный центр ОР.....	10
2.7. Информационный сервис обеспечения полетов	11
2.8. Цифровая платформа сертификации БАС.....	11
III. ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СУБЪЕКТОВ ЭПР МЕЖДУ СОБОЙ И С ОРГАНАМИ ЕС ОРВД В ЧАСТИ ПОДАЧИ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ НА УСТАНОВЛЕНИЕ МЕСТНОГО РЕЖИМА И СОГЛАСОВАНИЯ ПЛАНА ПОЛЕТА БВС В РАМКАХ ЭПР	12
IV. ПОРЯДОК ОЦЕНКИ ОПЕРАЦИОННЫХ РИСКОВ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ В ОПЫТНОМ РАЙОНЕ	13
V. ПОРЯДОК ПРИСВОЕНИЯ КАТЕГОРИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БАС С УЧЕТОМ ПРИМЕНИМЫХ РИСКОВ.....	14
5.1. Открытая категория	14
5.2. Специальная категория.....	15
5.3. Сертифицированная категория.....	16
VI. ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ БАС	17
VII. ПОРЯДОК ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ БАС.....	17
VIII. ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ БАС.....	18
IX. ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ С ПРИМЕНЕНИЕМ БАС	19
X. ПОРЯДОК РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ С УЧАСТИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ОПЫТНОМ РАЙОНЕ.....	19
XI. ПОРЯДОК ДОПУСКА БАС К ЭКСПЛУАТАЦИИ В ОПЫТНОМ РАЙОНЕ	19
11.1. Порядок оформления Акта оценки годности БАС к эксплуатации в рамках ЭПР	19
11.2. Инспекция лётной годности БАС. Приостановление действия и аннулирование Акта оценки годности БАС к эксплуатации в рамках ЭПР	23
XII. ПОРЯДОК ДОПУСКА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА К ЭКСПЛУАТАЦИИ БАС СУБЪЕКТОВ ЭПР	25
12.1. Требования к кандидатам на получение временных свидетельств внешнего пилота (ЭПР).....	25
12.2. Требования к теоретической подготовке.....	26
12.3. Требования к практической подготовке	27
12.4. Получение временного свидетельства внешнего пилота (ЭПР)	28
XIII. ПОРЯДОК ДОПУСКА СУБЪЕКТОВ ЭПР К ВЫПОЛНЕНИЮ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СЕРВИСОВ	30
13.1 Требования к эксплуатантам опытного района	30
13.2. Порядок введения ограничений в отношении эксплуатанта ОР.....	32
Приложение 1 Требования к лётной годности БАС в опытном районе	34
Приложение 2 Требования к практической подготовке внешних пилотов	38
Приложение 3 Контрольные карты проверки соответствия субъекта ЭПР требованиям, предъявляемым к эксплуатантам опытного района	40

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящее Положение разработано в соответствии с пунктом 32 Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 09 ноября 2023 № 1874, определяет цели и задачи функционирования опытного района, порядок взаимодействия субъектов экспериментального правового режима при эксплуатации беспилотных авиационных систем в опытном районе в период реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации БАС.

2. Настоящее Положение распространяется на участников отношений, возникающих в связи с эксплуатацией БАС в ОР в период реализации экспериментального правового режима. Срок действия ЭПР составляет 3 года. Срок участия субъекта в ЭПР устанавливается на срок действия ЭПР.

3. Цифровой инновацией, применяемой в рамках ЭПР, является коммерческое применение современных БАС, функционирующих на базе цифровых технологий, применяемых в бортовом оборудовании БВС, в пунктах дистанционного пилотирования (станциях внешнего пилота) в составе БАС и в информационных цифровых системах, обеспечивающих безопасное применение БАС.

4. В настоящем Положении применяют следующие термины с соответствующими определениями:

оператор опытного района (оператор ОР) – юридическое лицо, осуществляющее создание и эксплуатацию наземной инфраструктуры опытного района, допуск субъектов экспериментального правового режима, указанных в подпункте «б» пункта 34 Программы ЭПР, к выполнению функциональных сервисов, ведущее Реестр эксплуатантов опытного района, координирующее взаимодействие заказчиков и поставщиков функциональных сервисов, осуществляющее экономический мониторинг опытного района и формирующее отчеты о текущих экономических показателях опытного района.

опытный район (ОР) – территория, на которой устанавливается экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем.

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

функциональные сервисы (ФС) – коммерческие воздушные перевозки и (или) авиационные работы, выполняемые с применением беспилотных авиационных систем.

эксплуатант беспилотной авиационной системы – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, применяющее беспилотную авиационную систему на законных основаниях.

эксплуатант опытного района – эксплуатант беспилотной авиационной системы, подтвердивший соответствие требованиям, установленным Программой ЭПР, и включенный в Реестр эксплуатантов опытного района.

Иные термины и определения, используемые в настоящем Положении, применяются в

значениях, определенных в Воздушном кодексе Российской Федерации, Федеральном законе от 31 июля 2020 г. 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», постановлении Правительства Российской Федерации от 28 августа 2015 г. № 901 «О Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации», постановлении Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

5. Целями установления экспериментального правового режима являются:

формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности;

расширение состава, повышение качества или доступности товаров, работ и услуг;

совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;

обеспечение развития науки и социальной сферы;

привлечение инвестиций в развитие предпринимательской деятельности в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации;

создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

6. Задачами, которые необходимо решить для достижения заявленных целей, являются распределение прав, обязанностей и ответственности всех субъектов ЭПР, а также регламентирование порядка:

взаимодействия субъектов ЭПР между собой и с органами ЕС ОрВД в части подачи представления на установление местного режима и согласования плана полета БВС в рамках ЭПР;

оценки операционных рисков при эксплуатации беспилотных авиационных систем в опытном районе;

присвоения категорий эксплуатации БАС с учетом применимых рисков;

выполнения полетов с применением БАС;

поддержания летной годности и технического обслуживания БАС;

обеспечения авиационной безопасности при эксплуатации БАС;

выполнения авиационных работ с применением БАС;

расследования авиационных происшествий и инцидентов с участием беспилотных воздушных судов в опытном районе;

допуска БАС к эксплуатации в опытном районе;

допуска специалистов авиационного персонала к эксплуатации БАС субъектов ЭПР;

допуска субъектов ЭПР к выполнению функциональных сервисов.

II. ПРАВА, ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ ЭПР

7. Субъектами экспериментального правового режима являются оператор опытного района ООО «Транспорт Будущего Самара» и включенные в Программу ЭПР, а также присоединившиеся позднее в порядке, установленном Программой ЭПР:

предприятия-разработчики и изготовители БАС ОР;

эксплуатанты ОР;

организации, выполняющие обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала (внешних пилотов беспилотных воздушных судов и специалистов по техническому обслуживанию) БАС (авиационные учебные центры ОР);

организации, выполняющие работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающие Акт оценки годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации (сертификационные центры ОР);

организации, выполняющие работы по организации и обеспечению полетов беспилотных воздушных судов (информационные сервисы обеспечения полетов);

организации, выполняющие работы по оценке надежности и информационному сопровождению поддержания летной годности беспилотных авиационных систем при их эксплуатации (цифровые платформы сертификации БАС).

2.1. Оператор опытного района

8. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность оператора опытного района.

8.1. Оператор опытного района имеет право:

разрабатывать локальные нормативно-правовые акты ОР в развитие требований Программы ЭПР для обеспечения безопасного и эффективного функционирования ОР;

проводить оценку соответствия субъектов ЭПР требованиям Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

запрашивать у субъектов ЭПР, выполняющих обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала, сведения о выданных временных свидетельствах внешних пилотов;

запрашивать у субъектов ЭПР, выполняющих работы по оценке годности БАС к эксплуатации, сведения о выданных Актах оценки годности БАС к эксплуатации;

осуществлять оценку операционных рисков при эксплуатации беспилотных авиационных систем в опытном районе;

присваивать категории эксплуатации БАС с учетом применимых рисков;

осуществлять допуск эксплуатантов ОР к выполнению функциональных сервисов в ОР путем внесения сведений о них в Реестр эксплуатантов ОР;

осуществлять непрерывный мониторинг соответствия эксплуатантов ОР требованиям Программы ЭПР и локальных НПА ОР, и при необходимости вводить ограничения в отношении эксплуатантов ОР, не соответствующих установленным требованиям;

запрашивать у субъектов ЭПР информацию, необходимую для подготовки сводного аналитического отчета о выполнении показателей эффективности Программы ЭПР;

осуществлять финансирование создания и развития элементов инфраструктуры ОР из собственных и привлекаемых средств.

8.2. Оператор опытного района обязан:

своевременно обновлять информацию в опубликованном Реестре эксплуатантов ОР;

координировать взаимодействие субъектов ЭПР между собой и с ЕС ОрВД в части подачи представления на установление местного режима и согласования планов полетов БВС в рамках ЭПР;

осуществлять мероприятия по выявлению, устранению, профилактике факторов, угрожающих безопасности полетов;

своевременно информировать субъектов ЭПР об изменениях, внесенных в Программу ЭПР и локальные нормативно-правовые акты ОР;

осуществлять мониторинг наземных элементов маршрутной сети ОР для реализации мер по обеспечению авиационной безопасности, направленных на:

- исключение возможности незаконного провоза на беспилотных воздушных судах оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ;
- противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и принятие иных мер, включая меры, осуществляемые с участием правоохранительных органов;
- исключение возможности несанкционированного доступа к беспилотным авиационным системам посторонних лиц;

размещать информацию об установлении и о содержании ЭПР в населенных пунктах в случае осуществления полетов БВС на расстоянии менее 10 километров от соответствующего населенного пункта, путем:

- публикации в печатных средствах массовой информации;
- опубликования на официальных сайтах муниципальных образований в сети «Интернет»;
- размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия ЭПР и перед входами в помещения, в которых оказываются услуги в рамках ЭПР;

рассматривать поступающие в его адрес жалобы лиц, права и законные интересы которых нарушены в связи с установлением и реализацией ЭПР, действием (бездействием) субъекта ЭПР, в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации;

обеспечивать мониторинг реализации Программы ЭПР, проводить оценку эффективности и результативности реализации ЭПР и своевременно представлять соответствующие отчеты;

предоставлять информацию о выполненных в ОР полетах по запросу государственных органов, уполномоченных осуществлять контрольные функции в области использования воздушного пространства;

выполнять иные функции, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР.

8.3. Оператор опытного района несет ответственность:

за соблюдение порядка допуска эксплуатантов БАС к выполнению воздушных перевозок и авиационных работ в соответствии с положениями Программы ЭПР;

за реализацию системы управления безопасностью полетов на территории ОР;

за выполнение целевых показателей Программы ЭПР.

2.2. Разработчик БАС опытного района

9. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность разработчика БАС ОР.

9.1. Разработчик БАС опытного района имеет право:

разрабатывать БАС и комплектующие изделия к ним, применяемые на территории ОР, в соответствии с положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

получать консультации оператора ОР по вопросам, связанным с регулированием деятельности в ОР;

предлагать оператору ОР изменения в Программу ЭПР и локальные НПА ОР.

9.2. Разработчик БАС опытного района обязан:

обеспечивать конструкторское сопровождение разработанных им БАС;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР.

9.3. Разработчик БАС опытного района несет ответственность за соответствие разработанных БАС Требованиям к летной годности БАС в опытном районе (приложение 1).

2.3. Изготовитель БАС опытного района

10. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность изготовителя БАС ОР.

10.1. Изготовитель БАС опытного района имеет право:

изготавливать БАС и комплектующие изделия к ним, применяемые на территории ОР, в соответствии с положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

получать консультации оператора ОР по вопросам, связанным с регулированием деятельности в ОР;

предлагать оператору ОР изменения в Программу ЭПР и локальные НПА ОР.

10.2. Изготовитель БАС опытного района обязан:

обеспечивать техническую поддержку разработанных им БАС в эксплуатации;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР.

10.3. Изготовитель БАС опытного района несет ответственность:

за соответствие каждого изготовленного экземпляра БАС её типовой конструкции;

за идентификацию (маркировку) экземпляров изделия в соответствии с требованиями, установленными Росавиацией и Авиарегистром, требованиями КД и ТД, а также в соответствии с утвержденными процедурами маркировки и клеймения по результатам контроля изготовления и испытаний продукции.

2.4. Эксплуатант опытного района

11. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность эксплуатанта ОР.

11.1. Эксплуатант опытного района имеет право:

предоставлять ФС на территории ОР в соответствии с положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

получать консультации оператора ОР по вопросам, связанным с регулированием деятельности в ОР;

предлагать оператору ОР изменения в Программу ЭПР и локальные НПА ОР.

11.2. Эксплуатант опытного района обязан:

информировать заказчиков ФС о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного Программой ЭПР в части касающейся ФС, от общего регулирования, посредством размещения соответствующей информации на своем официальном сайте в сети «Интернет»;

обеспечивать безопасность полетов при эксплуатации БАС в ОР;

обеспечить наличие на месте размещения станции внешнего пилота документации, требуемой в соответствии с пунктом 1 статьи 66, пунктом 1 статьи 67 Воздушного кодекса Российской Федерации и пунктом 2.20 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных Приказом Минтранса России от 31.07.2009 N 128;

незамедлительно предоставлять оператору ОР информацию об авиационных событиях с БАС и любых других отклонениях от стандартных процедур;

ознакомить весь свой персонал с положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

обеспечивать выполнение ФС в соответствии с законодательством Российской Федерации и положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

выполнять ФС только силами и средствами, прошедшими одобрение в субъектах ЭПР;

осуществлять использование воздушного пространства с применением информационных сервисов, предоставляемых субъектами ЭПР;

обеспечить внешних пилотов каналами постоянной радиотелефонной связи с ОрВД на всех этапах выполнения полета;

обеспечить поддержание летной годности и техническое обслуживание БАС в соответствии с рекомендациями разработчика и требованиями локальных НПА ОР;

обеспечить оператору ОР доступ к своим объектам для проведения плановых и внеплановых проверок соблюдения требований Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

обеспечить страхование ответственности перед третьими лицами, в том числе при выполнении авиаработ в соответствии с законодательством Российской Федерации и Программой ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР.

11.3. Эксплуатант опытного района несет ответственность:

за безопасную эксплуатацию БАС, предотвращение столкновений БВС с пилотируемыми воздушными судами и другими материальными объектами;

за своевременное получение необходимых разрешений и допусков для выполнения воздушных перевозок и авиационных работ в ОР;

за обеспечение авиационной и транспортной безопасности при предоставлении ФС и при погрузочных работах, в случае отсутствия объектов авиационной инфраструктуры, в том числе:

- исключение возможности незаконного провоза на беспилотных воздушных судах оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ;
- противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и принятие иных мер, включая меры, осуществляемые с участием правоохранительных органов;
- исключение возможности несанкционированного доступа к беспилотным авиационным системам посторонних лиц.

2.5. Авиационный учебный центр ОР

12. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность организации, выполняющей обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала (внешних пилотов беспилотных воздушных судов и специалистов по техническому обслуживанию) БАС (авиационного учебного центра ОР).

12.1. Авиационный учебный центр опытного района имеет право:

разрабатывать учебные программы, осуществлять обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала БАС в соответствии с Программой ЭПР;

запрашивать информацию у субъектов ЭПР (эксплуатантов БАС), необходимую для разработки контрольного листа и порядка проведения оценки практического навыка управления БАС.

12.2. Авиационный учебный центр опытного района обязан:

проводить обучение и проверку практических навыков управления БАС у претендентов на получение временного свидетельства внешнего пилота в соответствии с положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

консультировать заинтересованных лиц о порядке прохождения обучения и получения временного свидетельства внешнего пилота;

осуществлять выдачу временных свидетельств внешним пилотам по форме,

предусмотренной Программой ЭПР, на период срока действия ЭПР;

осуществлять учет выданных временных свидетельств внешнего пилота и в течение одного рабочего дня предоставлять актуальную информацию оператору ОР;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные настоящим Положением и локальными НПА ОР.

12.3. Авиационный учебный центр опытного района несет ответственность:

за соблюдение требований Программы ЭПР и локальных НПА ОР при обучении, аттестации и допуске к осуществлению деятельности персонала (внешних пилотов беспилотных воздушных судов и специалистов по техническому обслуживанию) БАС;

за достоверность сведений, внесенных в выданные свидетельства.

2.6. Сертификационный центр ОР

13. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность организации, выполняющей работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающей Акт оценки годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации (сертификационного центра ОР).

13.1. Сертификационный центр опытного района имеет право:

выполнять работы по оценке годности БАС к эксплуатации, в соответствии с положениями Программы ЭПР и локальных НПА ОР;

запрашивать информацию от субъектов ЭПР (эксплуатантов БАС), необходимую для выполнения работы по оценке годности БАС к эксплуатации.

13.2. Сертификационный центр опытного района обязан:

консультировать заинтересованных лиц о порядке получения (продления) Акта оценки годности БАС к эксплуатации;

проверять безопасность используемых конструкций и компонентов, наличие систем, повышающих безопасность применения при возникновении аварийных ситуаций;

согласовывать разработанные эксплуатантами ОР программы технического обслуживания БАС при проведении оценки годности БАС к эксплуатации в ОР;

выдавать Акт оценки годности БАС к эксплуатации в рамках ЭПР по форме, предусмотренной Программой ЭПР;

осуществлять учет выданных Актов оценки годности БАС к эксплуатации и в течение одного рабочего дня предоставлять актуальную информацию оператору ОР;

проводить инспекцию лётной годности БАС при выявлении информации о нарушении правил эксплуатации и (или) поддержания лётной годности БАС;

приостанавливать действие и аннулировать Акты оценки годности БАС к эксплуатации в рамках ЭПР в случае неустранения эксплуатантом выявленных нарушений;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные настоящим Положением и локальными НПА ОР.

13.3. Сертификационный центр опытного района несет ответственность:

за соблюдение требований Программы ЭПР и локальных НПА ОР при оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации;

за достоверность сведений, внесенных в выданные Акта оценки годности БАС к эксплуатации.

2.7. Информационный сервис обеспечения полетов

14. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность организации, выполняющей работы по организации и обеспечению полетов беспилотных воздушных судов (информационного сервиса обеспечения полетов).

14.1. Информационный сервис обеспечения полетов имеет право:

давать указания эксплуатантам ОР об изменении маршрута с целью предотвращения столкновений БВС с пилотируемыми воздушными судами и другими материальными объектами;

получать консультации оператора ОР по вопросам, связанным с регулированием деятельности в ОР;

предлагать оператору ОР изменения в Программу ЭПР и локальные НПА ОР.

14.2. Информационный сервис обеспечения полетов обязан:

обеспечивать бесперебойную работу сервиса в соответствии с пользовательским соглашением;

учитывать действующие ограничения в отношении эксплуатантов ОР, указанные в Реестре эксплуатантов ОР, при обработке запросов на использование воздушного пространства;

предоставлять консультации эксплуатантам ОР по вопросам использования воздушного пространства в опытном районе;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР.

14.3. Информационный сервис обеспечения полетов несет ответственность:

за актуальность и достоверность предоставленных данных;

за предупреждение столкновений БВС, следующих по согласованным маршрутам.

2.8. Цифровая платформа сертификации БАС

15. Для решения задач экспериментального правового режима настоящим Положением определены следующие права, обязанности и ответственность организации, выполняющей работы по информационному сопровождению эксплуатации и формированию статистических

данных по наработке и надежности БАС при их эксплуатации (цифровая платформа сертификации БАС).

15.1. Цифровая платформа сертификации БАС имеет право:

получать консультации оператора ОР по вопросам, связанным с регулированием деятельности в ОР;

предлагать оператору ОР изменения в Программу ЭПР и локальные НПА ОР.

15.2. Цифровая платформа сертификации БАС обязана:

обеспечивать бесперебойную работу сервиса в соответствии с пользовательским соглашением;

предоставлять консультации эксплуатантам ОР по вопросам сертификации БАС;

предоставлять по запросу оператора ОР отчет об итогах деятельности в рамках реализации ЭПР;

выполнять иные функции, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР.

15.3. Цифровая платформа сертификации БАС несет ответственность за сохранность и достоверность собираемых данных.

III. ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СУБЪЕКТОВ ЭПР МЕЖДУ СОБОЙ И С ОРГАНАМИ ЕС ОРВД В ЧАСТИ ПОДАЧИ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ НА УСТАНОВЛЕНИЕ МЕСТНОГО РЕЖИМА И СОГЛАСОВАНИЯ ПЛАНА ПОЛЁТА БВС В РАМКАХ ЭПР

16. Взаимодействие субъектов ЭПР с оператором ОР осуществляется на веб-ресурсе hi-fly.ru где опубликована Программа ЭПР и локальные НПА ОР, а также размещены личные кабинеты эксплуатантов ОР, содержащие сведения, предусмотренные Программой ЭПР и локальными НПА ОР, и предназначенные для мониторинга соответствия эксплуатантов ОР установленным требованиям, а также для официального обмена информацией между субъектами ЭПР.

17. Эксплуатанты ОР получают доступ в воздушное пространство через информационный сервис обеспечения полетов ОР в соответствии с рекомендациями сервиса.

18. Планирование использования воздушного пространства эксплуатантом ОР для применения беспилотных авиационных систем и выполнение полетов беспилотных воздушных судов осуществляются с учетом особенностей, применимых для категории полетов, присвоенной оператором ОР по результатам оценки операционных рисков.

19. Если полёт беспилотного воздушного судна потребовал подачи представления на установление режима ИВП и плана полёта, то за два часа до вылета внешний пилот должен позвонить в региональный центр ОрВД и подтвердить согласованные условия плана полёта или сообщить об их изменении.

После этого непосредственно перед вылетом внешний пилот должен сообщить в региональный центр ОрВД о вылете, а сразу по окончании полёта – о посадке.

IV. ПОРЯДОК ОЦЕНКИ ОПЕРАЦИОННЫХ РИСКОВ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ В ОПЫТНОМ РАЙОНЕ

20. Основными источниками операционных рисков применения беспилотных авиационных систем при реализации экспериментального правового режима, являются:

прогнозируемое существенное увеличение количества полетов беспилотных воздушных судов, создание и применение новых типов беспилотных воздушных судов;

появление большого количества эксплуатантов БАС с минимальным опытом и несформированной культурой безопасности полетов;

использование технологий и конструктивных решений в области беспилотных авиационных систем, не имеющих наработанной практики использования;

несовершенство правоприменительной практики на начальном этапе функционирования опытного района.

21. Для минимизации указанных рисков применяются обязательные для субъектов ЭПР следующие меры:

а) технологические меры:

оценка годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации и ее соответствия требованиям летной годности, которая обеспечит использование безопасных конструкций и компонентов, наличие систем, повышающих безопасность применения при возникновении аварийных ситуаций;

применение алгоритмов программного обеспечения бортовых систем автоматического управления для принудительной посадки с использованием устройств, обеспечивающих аварийное приземление при возникновении неисправности беспилотного воздушного судна, не позволяющей завершить полет в соответствии с планом полета;

применение информационного сервиса обеспечения полетов для обеспечения ситуационной осведомленности о полетах беспилотных авиационных систем среди субъектов экспериментального правового режима, а также других пользователей воздушного пространства;

б) административные меры:

исключение полетов беспилотных воздушных судов над местами скопления людей и имущества;

контроль за техническим состоянием оборудования, квалификацией персонала;

страхование ответственности эксплуатантов беспилотных авиационных систем;

введение дополнительных эксплуатационных ограничений в зависимости от категории полетов БАС, присваиваемой оператором ОР при включении эксплуатанта БАС в Реестр эксплуатантов ОР;

разработка и утверждение руководства эксплуатанта по оценке операционных рисков при эксплуатации БАС в определенных категориях полетов;

внедрение в опытном районе системы управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем (в рамках экспериментального правового режима) для своевременного выявления новых рисков и своевременного реагирования на них субъектами

экспериментального правового режима;

обеспечение взаимодействия заказчиков и потребителей функциональных сервисов на всех этапах от заказа до окончания выполнения транспортного сервиса с представлением оператору ОР аналитических и отчетных материалов о проделанной работе, а также замечаний и предложений по совершенствованию программы ЭПР и локальных НПА ОР.

В качестве методического материала эксплуатантам ОР рекомендуется использовать «Руководство по оценке операционных рисков при эксплуатации БАС в ОР (на базе SORA)», опубликованное на официальном сайте оператора ОР.

V. ПОРЯДОК ПРИСВОЕНИЯ КАТЕГОРИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БАС С УЧЕТОМ ПРИМЕНИМЫХ РИСКОВ

22. В опытном районе устанавливаются следующие категории полетов БВС: «Открытая», «Специальная» и «Сертифицированная». После подтверждения соответствия эксплуатанта ОР требованиям, оператор опытного района вносит сведения о категории полетов в Реестр эксплуатантов ОР.

23. Вне зависимости от категории полетов, владелец (эксплуатант) БВС должен:

а) поставить на учет либо зарегистрировать БВС в установленном порядке;

б) оборудовать БВС системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении беспилотного воздушного судна и обеспечивать возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки и (или) возврата беспилотного воздушного судна в точку вылета;

в) застраховать свою ответственность перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации беспилотного воздушного судна;

г) обеспечить исправное техническое состояние для безопасного выполнения полета и выполнение всех требований руководства по летной эксплуатации данной модели БАС;

д) получить Акт оценки годности к эксплуатации в рамках ЭПР или сертификат летной годности на БВС с МВМ более 30 кг;

е) подтвердить оператору ОР ознакомление с требованиями Программы ЭПР и локальных НПА ОР, опубликованных на официальном сайте оператора ОР.

5.1. Открытая категория

24. Полеты в категории «Открытая» выполняются эксплуатантом ОР на беспилотных авиационных системах, состоящих из одного беспилотного воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, с использованием информационного сервиса обеспечения полетов для соблюдения требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (ФП ИВП), и осуществляются:

а) в образовательных или развлекательных целях;

б) в дневное время, в пределах прямой видимости (VLOS), с эксплуатационным минимумом метеорологической дальности видимости не менее 2000 метров и нижней границы облаков не менее 300 метров. Контроль траектории и местоположения пилотируемого беспилотного воздушного судна относительно других воздушных судов, людей, транспортных

средств, судов и сооружений осуществляется внешним пилотом визуально без посторонней помощи (в том числе без использования оптических средств);

в) до высоты полета, не превышающей 150 метров от земной или водной поверхности, вне запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон, воздушного пространства над местами проведения в соответствии с Федеральным законом «О государственной охране» охранных мероприятий, а также над местами проведения в соответствии с законодательством Российской Федерации публичных мероприятий и официальных спортивных соревнований;

г) на удалении более 10 километров от контрольной точки аэродрома (КТА) и 2 километров - от посадочных площадок;

е) без выполнения коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, перевозок грузов, сбрасывания или разбрызгивания чего-либо во время полета;

ж) на расстоянии не менее:

- 50 м по горизонтали от любых третьих лиц, транспортных средств, зданий или сооружений - во время взлета и посадки;
- 100 м по горизонтали от любых третьих лиц, транспортных средств, зданий или сооружений - во время полета;
- 150 м по горизонтали от массового скопления людей и (или) транспортных средств – на всех этапах полета.

25. Внешний пилот, выполняющий полеты в категории «Открытая», не относится к авиационному персоналу и должен обладать подготовкой в области управления БВС и использования воздушного пространства Российской Федерации беспилотными воздушными судами.

26. При выполнении полетов в категории «Открытая» в специально отведенных зонах полетов беспилотных воздушных судов сообщение о плане полета беспилотного воздушного судна в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) для получения разрешения на использование воздушного пространства не подается, ограничения использования воздушного пространства не устанавливаются.

5.2. Специальная категория

27. В связи с различным уровнем риска при выполнении функциональных сервисов полеты в категории «Специальная» в опытном районе подразделяются на две подкатегории «Специальная легкая» и «Специальная тяжелая».

28. Полеты в подкатегории «Специальная легкая» выполняются эксплуатантом ОР с использованием беспилотных авиационных систем, состоящих из одного или нескольких беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, оборудованных поисковыми радиомаяками, и осуществляются:

а) для выполнения функциональных сервисов, предусматривающих видеонаблюдение или перевозку легких грузов, без выполнения перевозки опасных грузов всех классов, биологических отходов, летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной воздушной электросвязи;

б) в воздушном пространстве класса «G»;

в) на удалении более 5 км от контрольных точек аэродромов и 2 км – от посадочных площадок, вне населенных пунктов, запретных зон и зон ограничения полетов;

г) в дневное и ночное время в пределах прямой видимости (VLOS) и за пределами прямой видимости (BVLOS), но в пределах радиовидимости (RLOS);

д) с полезной нагрузкой, не требующей действий, выходящих за пределы квалификационных требований к внешнему пилоту.

29. При выполнении полетов в подкатегории «Специальная легкая» предоставление плана использования воздушного пространства пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запрещение или ограничение использования воздушного пространства осуществляется в случаях и порядке, установленных ФП ИВП.

30. Полеты в подкатегории «Специальная тяжелая» выполняются эксплуатантом с использованием беспилотных авиационных систем, состоящих из одного или нескольких беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг и менее 750 кг, оборудованных поисковыми радиомаяками, и осуществляются:

а) на высоте менее 30 метров от земной или водной поверхности;

б) на удалении более 5 км от контрольных точек аэродромов и 2 км – от посадочных площадок, вне населенных пунктов, запретных зон и зон ограничения полетов;

в) в дневное и ночное время в пределах прямой видимости (VLOS) и за пределами прямой видимости (BVLOS), но в пределах радиовидимости (RLOS);

г) с построением маршрута, исключающего полеты над элементами инфраструктуры, в том числе автомобильными дорогами и трубопроводами, проложенными открытым способом, объектами газоснабжения, производственными площадками, линиями электропередачи.

Перечисленные требования не применяются в случае выполнения эксплуатантом ОР авиационных работ по тушению пожаров лесов, пастбищ, жилых и промышленных объектов, а также поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ.

31. Перевозка людей при выполнении полетов в категории «Специальная» запрещена.

32. При выполнении полетов в подкатегории «Специальная тяжелая» для выполнения авиационно-химических авиаработ в области сельского хозяйства сообщение о плане полета беспилотного воздушного судна в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) для получения разрешения на использование воздушного пространства не подается, ограничения использования воздушного пространства не устанавливаются.

33. Внешний пилот, выполняющий полеты в категории «Специальная», должен пройти теоретическую и практическую подготовку и проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами в АУЦ опытного района и обладать временным свидетельством внешнего пилота с квалификационными отметками, позволяющими выполнять соответствующий вид полетов.

5.3. Сертифицированная категория

34. Полеты в категории «Сертифицированная» выполняются эксплуатантом с применением беспилотных авиационных систем, состоящих из одного или нескольких

беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг, оборудованных поисковыми радиомаяками, и осуществляются:

а) в воздушном пространстве класса «G»;

б) в дневное и ночное время в пределах прямой видимости (VLOS) и за пределами прямой видимости (BVLOS), но в пределах радиовидимости (RLOS), и за пределами радиовидимости (BRLOS, автономный полет БВС).

в) при эксплуатации БАС с использованием оборудованных взлетно-посадочных полос.

35. Перевозка людей при выполнении полетов в категории «Сертифицированная» допускается только на БАС, имеющих сертификат летной годности, выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации на основании сертификата типа.

36. При выполнении полетов в категории «Сертифицированная» предоставление плана использования воздушного пространства пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запрещение или ограничение использования воздушного пространства осуществляется в случаях и порядке, установленных ФП ИВП.

37. Внешний пилот, выполняющий полеты в категории «Сертифицированная», должен пройти теоретическую и практическую подготовку и проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами в АУЦ опытного района и обладать временным свидетельством внешнего пилота с квалификационными отметками, позволяющими выполнять соответствующий вид полетов.

VI. ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ БАС

38. При выполнении полетов с применением БАС в соответствии с присвоенной категорией эксплуатанты опытного района должны соблюдать требования нормативных правовых актов Российской Федерации в области использования воздушного пространства, а также «Правила выполнения полетов с применением БАС в ОР», утвержденные приказом генерального директора ООО «Транспорт будущего Самара» от 09 ноября 2023 № 5 в соответствии с положениями п.8.1 настоящего Положения и опубликованные на официальном сайте оператора опытного района.

VII. ПОРЯДОК ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ БАС

39. Поддержание летной годности и техническое обслуживание БАС, эксплуатируемых в «Открытой» и «Специальной» категориях, эксплуатанты опытного района осуществляют в соответствии с рекомендациями разработчика и изготовителя БАС.

40. Поддержание летной годности и техническое обслуживание БАС, эксплуатируемых в «Сертифицированной» категории, эксплуатанты опытного района осуществляют в соответствии с «Правилами поддержания летной годности и технического обслуживания БАС в ОР», утвержденными приказом генерального директора ООО «Транспорт будущего Самара» от 09 ноября 2023 № 3 в соответствии с положениями п.8.1 настоящего Положения и опубликованными на официальном сайте оператора опытного района.

VIII. ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ БАС

41. Авиационная безопасность при эксплуатации БАС обеспечивается посредством исключения возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам как во время эксплуатации, так и во время хранения, транспортировки или технического обслуживания.

42. Эксплуатант ОР должен организовать подготовку своего персонала по авиационной безопасности в пределах его функциональных обязанностей.

43. Перед выполнением полета внешний пилот осматривает БАС с целью исключения присутствия на БВС оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозкам на БВС.

44. Эксплуатант ОР обеспечивает использование программного обеспечения БАС, предусмотренного разработчиком БАС, и защиту от внесения изменений, не предусмотренных разработчиком БАС.

45. При выполнении полетов с применением БАС вблизи населенных пунктов или скопления людей и наличии вероятности вмешательства в деятельность внешнего пилота со стороны третьих лиц эксплуатант ОР обеспечивает присутствие рядом с внешним пилотом лица для предупреждения и предотвращения противоправных действий.

46. В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность во время полета БАС внешний пилот по возможности принимает меры по безопасному завершению полета и информирует о случившемся ОрВД и оператора ОР.

47. В дополнение к вышеуказанным требованиям, при эксплуатации БАС в категории «специальная» и «сертифицированная» эксплуатант ОР должен задокументировать и внедрить в своей организации Программу авиационной безопасности, включающую в себя меры по реагированию на акты незаконного вмешательства и по обеспечению защищенного хранения БВС и наземной станции управления, исключающие возможность незаконного проникновения к месту хранения, изменения конфигурации программного обеспечения и (или) оборудования, а также все необходимые инструкции и технологии для персонала эксплуатанта БАС в части обеспечения авиационной безопасности.

48. Программа авиационной безопасности должна содержать следующие разделы:

общие положения;

обеспечение связи и обмен информацией;

описание деятельности эксплуатанта БАС;

полномочия и ответственность в области обеспечения авиационной безопасности;

организация авиационной безопасности;

меры по обеспечению авиационной безопасности;

ответные меры на акты незаконного вмешательства;

обучение персонала мерам авиационной безопасности;

порядок внесения изменений и дополнений в Программу АБ.

IX. ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ С ПРИМЕНЕНИЕМ БАС

49. Выполнение авиационных работ с применением БАС в опытном районе осуществляется в категориях «Специальная» и «Сертифицированная» в соответствии с «Правилами выполнения авиационных работ с применением БАС, оформления соответствующих разрешений, а также их приостановления и отзыва в опытном районе», утвержденными приказом генерального директора ООО «Транспорт будущего Самара» от 09 ноября 2023 № 4 в соответствии с положениями п.8.1 настоящего Положения и опубликованными на официальном сайте оператора опытного района.

X. ПОРЯДОК РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ С УЧАСТИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ОПЫТНОМ РАЙОНЕ

50. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с участием беспилотных воздушных судов осуществляется в соответствии с разработанными на основе приложения № 13 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года «Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с участием беспилотных авиационных систем в опытном районе», утвержденными приказом генерального директора ООО «Транспорт будущего Самара» от 09 ноября 2023 № 8 в соответствии с положениями п.8.1 настоящего Положения и опубликованными на официальном сайте оператора опытного района.

XI. ПОРЯДОК ДОПУСКА БАС К ЭКСПЛУАТАЦИИ В ОПЫТНОМ РАЙОНЕ

51. Оператор ОР по результатам рассмотрения заявки эксплуатанта ОР на внесение изменений в условия эксплуатации, допускает к эксплуатации в опытном районе в рамках экспериментального правового режима:

беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, имеющие уведомление о постановке на государственный учет в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, имеющие сертификат летной годности, выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации на основании сертификата типа;

беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 750 килограммов, имеющие Акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках ЭПР;

путем включения их в Реестр эксплуатантов ОР, в раздел соответствующего эксплуатанта ОР.

11.1. Порядок оформления Акта оценки годности БАС к эксплуатации в рамках ЭПР

52. Оформление Акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках ЭПР осуществляет сертификационный центр ОР.

53. Заявитель (эксплуатант ОР) подает заявку на получение (продление действия) Акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима (приложение 2) в адрес сертификационного центра ОР. К заявке прилагаются:

а) свидетельство о государственной регистрации БВС и документы, подтверждающие владение БВС на условиях аренды или на ином законном основании;

б) эксплуатационная документация (включая руководство по летной эксплуатации, руководство по технической эксплуатации и руководство по техническому обслуживанию) с указанием следующих сведений:

о летно-технических характеристиках в объеме, соответствующем Акту оценки;

об эксплуатационных ограничениях;

о процедурах подготовки к полету и выполнения элементов полета (взлет, посадка, горизонтальный полет);

о конструктивных особенностях БВС и данных, необходимых для выполнения технического обслуживания;

об описании конструкции БВС, его систем и оборудования, включая описание двигателей, воздушных винтов и комплектующих изделий;

об информации по обслуживанию БВС, включающей в себя сведения о точках обслуживания, типах и параметрах зарядки аккумуляторных батарей, если применимо - емкости баков и баллонов, типах используемых жидкостей, давлениях в различных системах, размещении эксплуатационных люков и панелей, предназначенных для обеспечения проверки (осмотра) и обслуживания, расположении точек смазки, видах используемых смазок, оборудовании, необходимом для обслуживания БВС, а также указания и ограничения по буксировке, швартовке, установке на подъемники и нивелировке БВС;

о периодичности и объеме проведения технического обслуживания БВС, его двигателей, воздушных винтов, комплектующих изделий, приборов и оборудования, в эксплуатационной документации которых указываются рекомендуемые сроки их очистки, осмотра, регулировки, проверок и смазки, а также уровень осмотра, их разрешенные допуски на износ и работы, рекомендуемые в допусках, установленных разработчиком;

о рекомендуемых сроках проведения ремонта БВС, если они предусмотрены разработчиком БВС;

об информации по поиску неисправностей с описанием возможных отказов и повреждений, способов их обнаружения и действий по их устранению;

об информации о порядке и методах снятия и замены элементов конструкции и систем БВС со всеми необходимыми мерами защиты от повреждений;

о перечне необходимых инструментов для технического обслуживания БВС;

о методике балансировки поверхностей управления;

о сроках обязательной замены элементов конструкции, интервалов между осмотрами конструкции и соответствующих процедур проверок и осмотров, установленных эксплуатационной документацией разработчика БВС;

в) описание станции внешнего пилота, параметров канала радиосвязи, используемого для управления беспилотным воздушным судном, протоколов обмена данными между станцией внешнего пилота и беспилотным воздушным судном в соответствии с требованиями национальных стандартов Российской Федерации ГОСТ Р 59519-2021 «Беспилотные авиационные системы. Компоненты беспилотных авиационных систем. Спецификация и общие

технические требования» и ГОСТ Р 59520-2021 «Беспилотные авиационные системы. Функциональные свойства станции внешнего пилота», системы, обеспечивающей принудительную посадку при возникновении неисправности беспилотного воздушного судна или потери связи с наземным пунктом управления и устройств аварийного приземления;

г) программа проведения работ по оценке соответствия беспилотных воздушных судов установленным требованиям, содержащая:

описание проверки конструкторской (при ее наличии), эксплуатационной документации беспилотного воздушного судна на предмет ее соответствия установленным требованиям;

описание проверки достоверности заявленных физических характеристик (вес, центровка, геометрические размеры);

описание проведения детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем, оборудования и маркировок на соответствие характеристикам, установленным конструкторской (при ее наличии) и (или) эксплуатационной документацией беспилотного воздушного судна;

описание проведения наземных проверок в объеме, установленном эксплуатационной документацией беспилотного воздушного судна, и контрольных полетов (облетов).

Программа проведения работ в части контрольного полёта (облёта) должна предусматривать испытания и демонстрацию взаимодействия БВС и пункта дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) со всеми типами оборудования управления и контроля, соответствующими линиями управления и контроля, заявленными в конструкции БАС.

в) опись прилагаемых документов.

54. Сертификационный центр ОР в течение десяти рабочих дней со дня получения от заявителя документов, указанных в пункте 53 настоящего Положения, уведомляет заявителя:

а) о принятии заявки к рассмотрению, согласовании и утверждении представленной программы;

б) о мотивированном отказе в принятии заявки к рассмотрению в случае, если заявка и сопроводительная документация не удовлетворяют требованиям, установленным пунктом 53 настоящего Положения или представленная документация имеет неоговорённые исправления или серьёзные повреждения, не позволяющие однозначно истолковать содержание.

55. В случае принятия решения, указанного в подпункте б) пункта 54 настоящего Положения, заявитель в течение тридцати рабочих дней с момента получения уведомления устраняет причины, вызвавшие этот отказ, и подаёт новую заявку в порядке, установленном настоящим Положением.

56. Результаты проведения работ по оценке соответствия беспилотной авиационной системы установленным Программой ЭПР требованиям к летной годности и к охране окружающей среды отражаются в заключении, составляемом по форме, утверждаемой сертификационным центром ОР, выдающим Акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима (далее – Заключение);

Заключение должно содержать:

сведения о сертификационном центре ОР, проводившем оценку соответствия беспилотной авиационной системы требованиям к летной годности и к охране окружающей среды;

данные свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации или пилота

гражданской авиации, определенного сертификационным центром ОР, для выполнения контрольных полетов (облетов);

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

наименование, регистрационные данные беспилотной авиационной системы;

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

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

подписанные специалистом, осуществившим работы по оценке соответствия беспилотной авиационной системы, сведения о допуске к контрольному полету (облету), дополнительных ограничениях (при наличии);

подписанные пилотом, производившим контрольные полеты (облеты):

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

Заключение должно содержать следующие данные и характеристики беспилотной авиационной системы:

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

сведения о воздушном винте (винтах) (при наличии): марка, диаметр;

сведения об аккумуляторных батареях (при наличии): марка, общая емкость;

если применимо, сведения о типе и марке топлива, емкости топливных баков, не вырабатываемом остатке;

если применимо, сведения о марке масла, емкости масляной системы;

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

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

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

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

сведения о количественном минимальном составе экипажа;

сведения о станции внешнего пилота;

сведения о наземном комплексе входящем в БАС (при наличии);

сведения об эксплуатационных и других ограничениях и запрещениях при эксплуатации;

общее заключение о соответствии либо несоответствии представленной беспилотной авиационной системы требованиям, установленным настоящим Положением, о возможности либо невозможности выдачи Акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима.

57. При подтверждении соответствия беспилотной авиационной системы требованиям, установленным настоящим Положением, заявителю выдается Акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима по форме согласно Приложению № 1 к Программе ЭПР.

58. Акт оценки и согласованный комплект эксплуатационной документации БАС сертификационный центр ОР передает заявителю на руки или направляет почтой (по желанию заявителя). Копия Акта оценки хранится в сертификационном центре ОР в течение срока действия ЭПР. О выдаче Акта оценки сертификационный центр ОР уведомляет оператора ОР в день выдачи.

59. Заявитель, осуществивший значимое изменение конструкции БАС, на которую ранее был выдан Акт оценки, его компонентов или эксплуатационной документации, которое оказывает влияние на массу конструкции и центровку, прочность конструкции, работу силовой установки и лётные характеристики, в течение десяти рабочих дней с момента произведённых изменений извещает сертификационный центр ОР об этих изменениях и обеспечивает проведение работ по повторной оценке соответствия БАС требованиям настоящего Положения, с формированием нового Акта оценки.

11.2. Инспекция лётной годности БАС. Приостановление действия и аннулирование Акта оценки годности БАС к эксплуатации в рамках ЭПР

60. Срок действия Акта оценки не может превышать установленный срок действия ЭПР. Действие Акта оценки может быть приостановлено, Акт оценки может быть аннулирован в соответствии с процедурами, установленными в настоящем разделе.

61. При поступлении оператору ОР или в сертификационный центр ОР информации (от граждан, юридических лиц, государственных органов) о нарушении правил эксплуатации и (или) поддержания лётной годности БАС, эксплуатируемой субъектом ЭПР - держателем Акта оценки, в целях контрольной оценки БАС, осуществляемой для установления его соответствия требованиям настоящего Положения, сертификационный центр ОР по поручению оператора ОР должен осуществить инспекцию БАС по программе инспекции, утверждённой сертификационным центром ОР. Состав комиссии (председатель и члены комиссии), проводящей инспекцию БАС, и срок проведения инспекции устанавливается руководителем сертификационного центра ОР по согласованию с оператором ОР и эксплуатантом ОР - держателем Акта оценки.

62. Эксплуатант ОР должен предоставить членам комиссии возможность проведения инспекции БАС в согласованные сроки.

63. По результатам инспекции составляется акт инспекции, содержащий информацию о месте проведения инспекции, составе комиссии, данные о результатах инспекции БАС, а также заключение комиссии по итогам инспекции, подписанное всеми членами комиссии и

утверждённое председателем комиссии.

64. В заключении комиссии по итогам инспекции отражается вывод комиссии о соответствии БАС установленным требованиям, либо несоответствии таким требованиям, с перечислением выявленных в ходе инспекции замечаниями, несоответствиями БАС требованиям, установленным настоящим Положением, и (или) требований эксплуатационной документации БАС.

65. На основании акта инспекции, содержащего вывод комиссии о несоответствии БАС установленным требованиям, сертификационный центр ОР в течение одного рабочего дня с даты подписания акта инспекции комиссией принимает решение о приостановлении действия Акта оценки, о чем уведомляет эксплуатанта ОР и оператора ОР, который незамедлительно вносит соответствующее ограничение в Реестр эксплуатантов ОР.

66. При принятии решения о приостановлении действия Акта оценки эксплуатант ОР должен вернуть его в сертификационный центр ОР в течение десяти рабочих дней с даты принятия решения о его приостановлении. В противном случае Акт оценки аннулируется.

67. В течение девяноста дней с даты принятия решения о приостановлении действия Акта оценки эксплуатант ОР должен обеспечить устранение замечаний и несоответствий требованиям настоящего Положения, явившихся причиной приостановления действия Акта оценки.

68. Для возобновления действия Акта оценки после устранения замечаний, указанных в акте инспекции, эксплуатант ОР должен направить в сертификационный центр ОР заявку в свободной форме о возобновлении действия Акта оценки, содержащую сведения об устранении замечаний и несоответствий требованиям настоящего Положения, указанных в акте инспекции.

69. Сертификационный центр ОР в течение пяти рабочих дней со дня поступления заявки рассматривает её и в случае признания мер, принятых держателем Акта оценки по устранению замечаний и несоответствий, указанных в акте инспекции, достаточными и соответствующими требованиям настоящего Положения, принимает решение о возобновлении действия Акта оценки, о чем уведомляется эксплуатант ОР и оператор ОР, который незамедлительно снимает соответствующее ограничение в Реестре эксплуатантов ОР.

70. Акт оценки подлежит аннулированию:

а) по заявлению держателя Акта оценки;

б) в случае, если Акт оценки не возвращен в сертификационный центр ОР в течение десяти рабочих дней с даты принятия решения о его приостановлении;

в) в случае, если в течение девяноста дней после решения о приостановлении действия Акта оценки в сертификационный центр ОР не поступила заявка эксплуатанта ОР, содержащая сведения об устранении замечаний и несоответствий, указанных в акте инспекции.

71. Сертификационный центр ОР принимает решение об аннулировании Акта оценки в течение двух рабочих дней с момента наступления случаев, указанных в пункте 70 настоящего Положения.

72. Аннулированный Акт оценки не восстанавливается. Оформление нового Акта оценки осуществляется в порядке, предусмотренном в разделе 11.1 настоящего Положения.

ХП. ПОРЯДОК ДОПУСКА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА К ЭКСПЛУАТАЦИИ БАС СУБЪЕКТОВ ЭПР

73. К эксплуатации беспилотных авиационных систем субъектов экспериментального правового режима в категории «специальная» и «сертифицированная» могут быть допущены специалисты авиационного персонала, обладающие свидетельством пилота гражданской или экспериментальной авиации (внешнего пилота-испытателя), с квалификационными отметками позволяющими управлять беспилотными авиационными системами, а также лица, обладающие временными свидетельствами внешнего пилота, выданными авиационным учебным центром опытного района.

74. Проверка практических навыков управления БАС и выдача временных свидетельств внешнего пилота (ЭПР) с целью допуска к осуществлению деятельности персонала БАС в ОР в рамках ЭПР выполняется авиационным учебным центром опытного района.

75. Срок действия временного свидетельства внешнего пилота (ЭПР) не может превышать установленный срок действия ЭПР.

12.1. Требования к кандидатам на получение временных свидетельств внешнего пилота (ЭПР)

76. Кандидатами на получение временных свидетельств внешнего пилота (ЭПР) могут быть специалисты авиационного персонала, обладающие свидетельством пилота гражданской или экспериментальной авиации (внешнего пилота-испытателя), прошедшие теоретическую и практическую подготовку и проверку практических навыков управления конкретным типом БАС, а также лица старше 18 лет, имеющие законченное среднее образование, прошедшие теоретическую и практическую подготовку, проверку практических навыков управления конкретным типом БАС.

77. К выполнению полетов в категории «Открытая» допускаются лица, которые по состоянию здоровья соответствуют требованиям, предъявляемым к водителям транспортных средств категории «В».

78. При медицинском освидетельствовании внешних пилотов для допуска к выполнению полетов в категории «Специальная» и «Сертифицированная» подлежат применению Федеральные авиационные правила «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 декабря 2021 г. № 437.

12.2. Требования к теоретической подготовке

79. Лица, претендующие на получение временного свидетельства внешнего пилота, должны иметь теоретическую подготовку в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства частного пилота;

основ полета;

общих знаний конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушного судна;

принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;

эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровок);

практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов для авиации общего назначения; подготовки и заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотомеров;

практических аспектов аэронавигации (самолетовождения) и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;

использования аэронавигационной документации; авиационных кодов и сокращений;

соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в спутном следе от воздушного судна и других опасных для полета явлений;

для вертолетов - трансмиссии; режима "вихревого кольца", земного резонанса, срыва на отступающей лопасти, динамического опрокидывания и других опасных ситуаций;

правил ведения связи и фразеологии применительно к полетам по правилам визуальных полетов; действий при отказе связи.

80. Наличие необходимой теоретической подготовки подтверждается одним из следующих документов:

а) документ о прохождении курса теоретической подготовки по программе частного (коммерческого, линейного) пилота, выданный образовательным учреждением, осуществляющим подготовку пилотов по программам, утвержденным в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 2 октября 2017 г. 399;

б) документ, выданный АУЦ ОР, о прохождении курса теоретической подготовки по программе внешнего пилота, утвержденной оператором ОР;

в) свидетельство пилота гражданской или экспериментальной авиации (внешнего пилота-испытателя).

12.3. Требования к практической подготовке

81. Практическая подготовка внешних пилотов проводится на базе организаций – эксплуатантов беспилотных авиационных систем с целью отработки упражнений и получения навыков в соответствии с приложением 2 к настоящему Положению, по программе, утвержденной в субъекте ЭПР организации-эксплуатанте БАС. Прохождение кандидатом практической подготовки подтверждается документом, заверенным уполномоченным лицом организации, на базе которой проводилась практическая подготовка.

82. Практические навыки внешнего пилота по управлению беспилотным воздушным судном проверяются при выполнении реального полета беспилотного воздушного судна, в ходе которого внешний пилот должен с соблюдением установленных ограничений самостоятельно выполнить подготовку к полету и полет по маршруту, в том числе:

составить план полета беспилотного воздушного судна для последующего его направления в органы обслуживания воздушного движения посредством информационного сервиса обеспечения полетов;

анализировать метеорологическую и аэронавигационную обстановку по маршруту полета и принимать решение на вылет;

выполнить штурманский расчет полета;

выполнить предполетную подготовку в соответствии с руководством по летной эксплуатации, подготовку пилотажно-навигационного оборудования к полету по маршруту;

выполнить выход из района аэродрома (посадочной площадки, геоточки) и подход к аэродрому (посадочной площадке, геоточке);

выполнить взлет, полет, посадку в любое время суток;

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

83. Проверку практических навыков управления беспилотной авиационной системой и выдачу временных свидетельств внешним пилотам по форме согласно Приложению № 2 к Программе ЭПР осуществляет авиационный учебный центр ОР, который несет ответственность за соблюдение порядка выдачи таких свидетельств. Проверка практических навыков управления

беспилотной авиационной системой проводится только на беспилотных авиационных системах, имеющих уведомление о постановке на государственный учет или Акт оценки годности к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима либо успешно прошедших этап проведения контрольных полетов (облетов) сертификационным центром ОР в соответствии с программой проведения работ по оценке годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима.

12.4. Получение временного свидетельства внешнего пилота (ЭПР)

84. Для получения временного свидетельства внешнего пилота (ЭПР) кандидат направляет заявку в АУЦ ОР. Заявка оформляется в произвольной форме и должна содержать следующие данные о кандидате:

фамилия, имя, отчество;

год рождения;

данные об организации (карточка предприятия), на базе которой проводилась теоретическая подготовка кандидата, либо данные свидетельства пилота гражданской или экспериментальной авиации (при наличии);

данные об организации (карточка предприятия), на базе которой проводилась практическая подготовка кандидата;

сведения о прохождении медицинской комиссии (заключение, дата прохождения, наименование организации, проводившей освидетельствование);

перечень типов БАС, к управлению которыми планируется получить допуск;

наименование эксплуатанта БАС, в интересах которого будут выполняться функции внешнего пилота;

контактные данные кандидата.

85. К заявке прилагается:

фотография кандидата размером 3х4 см;

копии документов, подтверждающих прохождение теоретической и практической подготовки;

копия справки о прохождении медицинской комиссии;

копия руководства по летной эксплуатации БАС, к управлению которыми планируется получить допуск.

86. Оригиналы документов, указанных в пункте 85 настоящего Положения, предоставляются кандидатом лично.

87. Допускается подавать заявку от лица эксплуатанта БАС. В этом случае оформляется сопроводительное письмо, в котором указывается список кандидатов на получение временного свидетельства и контактные данные лица, ответственного за организацию процесса получения временных свидетельств со стороны эксплуатанта БАС.

К групповой заявке прилагаются документы, предусмотренные пунктами 84 и 85 настоящего Положения на каждого из кандидатов, включенных в список.

Руководства по летной эксплуатации БАС прилагаются на каждый заявляемый тип БАС в одном экземпляре.

88. АУЦ ОР выполняет проверку соответствия кандидатов установленным требованиям в течении пяти рабочих дней.

89. В случае, если выявлено несоответствие установленным требованиям, АУЦ ОР направляет информацию о несоответствии лицу (организации), от которого поступила заявка в течении двух рабочих дней и приостанавливает рассмотрение заявки.

Дальнейшие процедуры могут выполняться только в случае полного устранения выявленных несоответствий. Если несоответствия не устранены в течение пятнадцати рабочих дней, то АУЦ ОР направляет мотивированный отказ лицу (организации), от которого поступила заявка.

90. В отношении кандидатов, соответствующих установленным требованиям, осуществляется проверка практических навыков управления БАС, к управлению которыми планируется получить допуск.

91. Для выполнения проверки практических навыков управления БАС АУЦ ОР применяет контрольный лист оценки практических навыков управления БАС на основании руководств по летной эксплуатации БАС и требований к перечню навыков, указанных в пункте 82 настоящего Положения.

92. Проверка практических навыков управления БАС осуществляется при выполнении реального полета БВС. Предоставление доступа к полнофункциональному экземпляру БАС для проведения проверки практического навыка управления обеспечивает лицо, направившее заявку на выдачу временного свидетельства внешнего пилота (ЭПР), за свой счет.

93. Проверка практического навыка управления БАС может выполняться на площадке, обеспечивающей безопасность полетов и позволяющей контролировать ход выполнения полета на всех его этапах. Площадка выбирается по согласованию АУЦ ОР и кандидата.

94. Кандидатам, успешно прошедшим проверку практического навыка управления БАС, выдается временное свидетельство внешнего пилота (ЭПР) по форме, приведенной в Приложении № 2 к Программе ЭПР. Информацию о выданных свидетельствах АУЦ ОР направляет оператору ОР в течение одного рабочего дня.

95. АУЦ ОР, ведёт учёт выданных временных свидетельств внешнего пилота (ЭПР) в формате личных карточек, в которых указывается:

ФИО (полностью);

номер выданного временного свидетельства внешнего пилота (ЭПР);

дата выдачи свидетельства;

перечень типов БАС, включенных в графу «квалификационные отметки»;

фото обладателя временного свидетельства;

контрольная карта проверки практического навыка управления БАС (для каждой БАС).

ХIII. ПОРЯДОК ДОПУСКА СУБЪЕКТОВ ЭПР К ВЫПОЛНЕНИЮ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СЕРВИСОВ

96. Субъекты экспериментального правового режима допускаются к выполнению коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ и вправе предоставлять функциональные сервисы в рамках экспериментального правового режима при условии включения в Реестр эксплуатантов опытного района. Включение субъекта экспериментального правового режима в Реестр эксплуатантов опытного района осуществляется в случае принятия оператором ОР положительного решения по результатам оценки субъекта экспериментального правового режима, порядок проведения которой установлен «Правилами выполнения авиационных работ с применением БАС, оформления соответствующих разрешений, а также их приостановления и отзыва в опытном районе», утвержденными приказом генерального директора ООО «Транспорт будущего Самара» от 09 ноября 2023 № 4 в соответствии с положениями п.8.1 настоящего Положения и опубликованными на официальном сайте оператора опытного района.

13.1 Требования к эксплуатантам опытного района

97. Эксплуатант ОР должен владеть беспилотным воздушным судном на праве собственности или ином законном основании.

98. Эксплуатируемые беспилотные воздушные суда должны быть оборудованы для выполнения заявленных видов авиационных работ, а также оборудованы поисковыми радиомаяками.

99. Эксплуатант ОР должен разработать и утвердить свою внутреннюю организационную структуру, обеспечить поддержание летной годности, соблюдение требований по наземному и техническому обслуживанию БВС, подготовку и выполнение полетов БВС в соответствии с требованиями Программы ЭПР и НПА ОР.

100. Эксплуатант ОР должен осуществлять прием на работу или привлекать для выполнения функциональных сервисов в рамках ЭПР по договору гражданско-правового характера лиц, имеющих временные свидетельства внешних пилотов (ЭПР), выданные в соответствии с Программой ЭПР и НПА ОР.

101. Эксплуатант ОР должен организовать подготовку и контроль квалификации принятых (привлеченных) на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, а также исполнение работниками требований Программы ЭПР и НПА ОР, регулирующих выполнение авиационных работ, и иных правил, процедур, установленных воздушным законодательством Российской Федерации, необходимых для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

102. Эксплуатант ОР не должен обеспечивать поддержание квалификации авиационного персонала и работника, привлекаемого для выполнения работы по договору гражданско-правового характера, если на день осуществления авиационной работы квалификация работника соответствует требованиям воздушного законодательства Российской Федерации и эксплуатанта ОР.

103. Эксплуатант ОР должен владеть на праве собственности или ином законном основании производственными помещениями и иным имуществом, необходимым для выполнения заявленных авиационных работ.

104. Эксплуатант ОР должен обеспечить обязательные виды страхования, предусмотренные статьями 131, 134 и 135 Воздушного кодекса Российской Федерации (в зависимости от выполняемого вида деятельности в соответствии с условиями договора), а также страхование жизни и здоровья авиационного персонала, задействованного в эксплуатации БАС в рамках ЭПР в соответствии с Программой ЭПР.

105. Эксплуатант ОР должен разработать и утвердить руководство по производству полетов (РПП) на основании требований федеральных авиационных правил, утвержденных в соответствии с пунктом 2 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации, и должен контролировать его выполнение авиационным персоналом и работниками, обеспечивающими выполнение полетов БВС.

106. Эксплуатант ОР должен утвердить и использовать в своей деятельности руководство по управлению безопасностью полетов, которое должно соответствовать объему и сложности выполнения полетов и включать в себя:

обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;

перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

порядок выявления факторов опасности;

порядок сбора данных о факторах опасности;

порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

порядок разработки мероприятий по снижению риска;

порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска;

порядок оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска.

107. Эксплуатант ОР должен организовать заправку БВС кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами, если использование горюче-смазочных материалов предусмотрено конструкцией БВС.

108. Эксплуатант ОР должен установить порядок предоставления внешним пилотам метеорологической и аэронавигационной информации.

109. Эксплуатант ОР должен реализовывать процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта ОР с необходимой информацией, включая информацию о безопасности полетов, авиационной безопасности, Программой ЭПР и иными нормативными правовыми актами опытного района, изменениями воздушного законодательства Российской Федерации, руководства эксплуатанта ОР.

110. Эксплуатант ОР должен обеспечить исполнение требований по обеспечению авиационной безопасности, утвержденных в соответствии с главой XII Воздушного кодекса Российской Федерации.

111. Эксплуатант ОР должен разработать и утвердить программу авиационной безопасности, содержащую комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования и эксплуатации, категории полетов БВС,

типов эксплуатируемых БВС, видов авиационных работ. Программа авиационной безопасности согласовывается оператором ОР.

112. Оператор ОР периодически проверяет соответствие эксплуатанта ОР требованиям настоящего Положения во время проведения плановых и внеплановых выездов к эксплуатанту ОР, а также путем мониторинга основных данных, представляемых эксплуатантом ОР в электронном виде.

Для подтверждения соответствия требованиям настоящего Положения путем мониторинга оператором ОР основных данных, эксплуатант ОР обеспечивает актуализацию и представление оператору ОР основных данных по мере их изменения, но не реже одного раза в три месяца.

113. Плановые выезды к эксплуатанту ОР осуществляются в соответствии с годовым планом, утвержденным оператором ОР, но не реже двух раз в год. Утвержденный план выездов размещается на официальном сайте оператора ОР в сети «Интернет».

Внеплановые выезды проводятся оператором ОР в случае выявления угрозы безопасности при выполнении эксплуатантом ОР функциональных сервисов.

114. Плановые и внеплановые выезды проводятся с использованием контрольных карт (приложение 3). При этом проверка не должна ограничиваться требованиями контрольных карт, и проверяющие вправе расширить перечень вопросов для комплексной оценки способности эксплуатанта ОР безопасно выполнять полеты.

115. Результат планового и внепланового выезда оформляется актом, который утверждается руководителем оператора ОР. К акту прилагаются контрольные карты.

116. В случае, если по результатам планового или внепланового выезда установлено несоответствие эксплуатанта ОР требованиям настоящего Положения, то эксплуатант ОР в срок, указанный в акте проверки, представляет в уполномоченный орган отчет об устранении выявленных несоответствий и замечаний.

Срок устранения несоответствий и замечаний не должен превышать 90 (девяносто) календарных дней с даты утверждения акта.

13.2. Порядок введения ограничений в отношении эксплуатанта ОР

117. Оператор ОР вводит ограничения или приостанавливает действие разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС при наступлении одного из следующих случаев:

- 1) письменного заявления эксплуатанта;
- 2) несоблюдения эксплуатантом БАС требований Программы ЭПР и НПА ОР;
- 3) заявления от собственника БАС о прекращении законных оснований владения БАС у эксплуатанта ОР;
- 4) установления факта выполнения полетов на БАС при отсутствии законных оснований их использования (прекращение права собственности, расторжение договора аренды, лизинга, страхования);
- 5) нарушения требований правил в части подготовки и выполнения полетов, приведших к авиационному происшествию;
- 6) неустранения в установленные сроки нарушений, выявленных оператором ОР;

7) грубого нарушения эксплуатантом ОР Программы ЭПР;

8) лишения эксплуатанта ОР статуса субъекта ЭПР;

9) прекращения деятельности эксплуатанта в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя.

118. При выявлении нарушений, предусмотренных подпунктами 2-8 пункта 117 настоящего Положения, оператор ОР незамедлительно вносит информацию о введенных ограничениях или приостановлении разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС в Реестр эксплуатантов ОР и направляет соответствующее письменное уведомление эксплуатанту ОР на адреса, указанные в Реестре, в течение 2 (двух) рабочих дней с момента его введения.

119. Эксплуатант БАС в течение 7 (семи) рабочих дней после получения уведомления направляет оператору ОР план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений (далее – план) для рассмотрения и согласования.

120. Оператор ОР контролирует выполнение согласованного плана эксплуатантом БАС в установленные сроки путем проведения проверки.

121. По итогам проверки выполнения плана оператор ОР течение 5 (пяти) рабочих дней:

1) в случае выполнения плана снимает введенные ранее ограничения или возобновляет действие разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС;

2) в случае невыполнения плана направляет мотивированный отказ.

122. О принятом решении оператор ОР сообщает эксплуатанту в письменной или электронной форме в срок не более 3 (трех) рабочих дней с момента окончания проверки.

123. В случае неустранения нарушения в течение шести месяцев со дня приостановления, разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС отзывается. Оператор ОР незамедлительно вносит информацию об отзыве разрешения на выполнение авиационных работ в Реестр эксплуатантов ОР и направляет соответствующее письменное уведомление эксплуатанту ОР на адреса, указанные в Реестре, в течение 2 (двух) рабочих дней со дня принятия решения.

Приложение 1

Требования к летной годности БАС в опытном районе

1. Для оценки годности беспилотной авиационной системы в составе с БВС с МВМ более 30 кг к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима применяются следующие требования к летной годности и к охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации:

2. Диапазоны веса и центровки должны обеспечивать управляемость и маневренность на режимах:

взлета при максимальной взлетной мощности;

набора высоты;

горизонтального полета;

снижения;

посадки с работающим и выключенным двигателем, а также при внезапном отказе двигателя;

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

4. Требования к прочности определены через расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на коэффициенты безопасности), либо посредством испытаний.

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

6. При отсутствии специальных оговорок нагрузки, возникающие в воздухе, на земле, должны быть уравновешены инерционными силами всех частей беспилотного воздушного судна. Распределение этих нагрузок может быть приближенным, взятым с запасом, или должно точно отражать фактические условия. Конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления опасных остаточных деформаций. При всех нагрузках, вплоть до предельных эксплуатационных, деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации и работоспособность системы управления.

7. Прочность любого элемента конструкции должна обеспечиваться соответствующими коэффициентами безопасности, методами эксплуатации и ограничениями, указанными в эксплуатационной документации.

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

9. Применяемая технология производства должна обеспечивать надежность, качество изготовления конструкции, сохранения первоначальной прочности в реальных условиях эксплуатации.

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

11. Установка управляемых поверхностей должна быть выполнена таким образом, чтобы исключалось взаимодействие между любыми поверхностями или их креплениями.

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

13. Силовая установка должна быть изготовлена, собрана и установлена таким образом, чтобы:

обеспечивалась безопасная эксплуатация;

имелся доступ для необходимых осмотров и технического обслуживания.

14. Заявитель должен обосновать, что каждая комбинация двигателя, электрооборудования, аккумуляторной батареи, выхлопной системы (при наличии) и воздушного винта удовлетворительно функционирует и надежна при эксплуатации и установленных ограничений.

15. При использовании не авиационного двигателя должны быть установлены соответствующие ограничения по ресурсу, учитывая отклонения от проектных режимов работы для применяемого двигателя.

16. Расчет и конструкция воздушного винта должны обеспечивать сведение к минимуму вероятности его опасного состояния в период между заменами (ремонтами).

17. Разработчиком должны быть установлены условия эксплуатации и ремонта.

18. Каждый вид требуемого оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы:

обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий, имеющих место на беспилотном воздушном судне в процессе эксплуатации в полете и на земле, в том числе и в случае возможного отказа;

имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

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

20. На беспилотных воздушных судах должны быть нанесены государственный и регистрационный опознавательные знаки в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации, установлена огнестойкая табличка, содержащая наименование

(обозначение) и идентификационный номер беспилотного воздушного судна (аналогичные обозначения должны дублироваться на корпусе станции внешнего пилота).

21. БВС должны быть оснащены аэронавигационными огнями, обеспечивающими их визуальное обнаружение, а БВС, предназначенные для выполнения авиационно-химических работ, дополнительно - проблесковым маяком белого или оранжевого цвета, обеспечивающим угол видимости в горизонтальной плоскости, равный 360 градусам.

22. Организация пространства в пункте дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота), ее размер, а также оборудование и его размещение не должны создавать помех внешнему пилоту при управлении беспилотным воздушным судном.

23. В зависимости от типа выполняемого полета (в зоне или вне зоны прямой видимости), сложности БАС, типа используемого интерфейса системы управления, необходимого для управления БВС, количества внешних пилотов, а также от расположения, пункт дистанционного пилотирования (станция внешнего пилота) должен быть оборудован:

органами управления и контроля;

рабочими местами внешних пилотов в соответствии с санитарными правилами и нормативными документами, действующими на территории Российской Федерации;

установками кондиционирования воздуха и системами отопления (при необходимости);

устройствами противопожарной безопасности;

освещением рабочих зон;

оборудованием, обеспечивающим предполётную подготовку БАС;

системой взлёта и посадки БВС (при необходимости);

радиосвязью;

системами сигнализации о возникновении нештатных и аварийных ситуаций;

техническими устройствами, обеспечивающими защиту от несанкционированного доступа или вмешательства в систему управления;

системой мониторинга и диагностики состояния функциональных систем БАС;

комплектom рабочей документации БАС;

средствами транспортировки, хранения и размещения пункта дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота).

24. Каждый орган управления пункта дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) должен быть расположен и обозначен таким образом, чтобы исключить ошибочные действия внешнего пилота.

25. Внешний пилот на пункте дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) должен быть обеспечен всеми необходимыми органами управления силовой установкой БВС, позволяющими осуществлять её эксплуатацию в нормальных, нештатных и аварийных ситуациях, принимая во внимание уровень автоматизации, реализованной системой управления полётом.

26. Параметры полёта БВС и его пространственного положения, навигационная информация, данные о состоянии работы силовой установки, бортового оборудования должны

быть хорошо видны внешнему пилоту и правильно и полностью считываться.

27. Все устройства отображения информации на пункте дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) (дисплеи, индикаторы, табло и пр.) должны быть хорошо видны и правильно и полностью считываемы при любой освещенности.

28. Полётные и навигационные данные, уровень заряда аккумуляторных батарей (остаток топлива), должны постоянно выводиться на устройства отображения информации пункта дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) со скоростью обновления, соответствующей безопасной работе.

29. Положение БВС должно отображаться на карте непрерывно и в масштабе, выбираемом внешним пилотом на уровне детализации, гарантирующем безопасный полёт.

30. Информация об уровне сигнала линии управления должна воспроизводиться на пункте дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) вместе с предупреждающими сигналами, предоставляемыми внешнему пилоту, для предотвращения полной потери связи в линии контроля и управления.

31. Для БВС, оборудованного системой автоматического взлёта и/или системой автоматической посадки, в течение соответствующих фаз полёта для внешнего пилота должны непрерывно выводиться траектория полёта БВС и отклонение фактической траектории полёта БВС от запланированной траектории (при наличии).

32. Конструкция пункта дистанционного пилотирования (станции внешнего пилота) должна иметь систему мониторинга работоспособности систем БАС в автоматическом режиме и обеспечивать внешнего пилота необходимой текущей информацией и предупреждениями.

33. В дополнение к вышеуказанным требованиям, разработчиками беспилотной авиационной системы могут применяться соответствующие требования к летной годности и к охране окружающей среды, требования и стандарты, используемые в российской и международной практике (включая страны ЕАЭС), в том числе рекомендации Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по государственному регулированию применения беспилотных авиационных систем на основе положений Part 101, Part 102, Part 149, а также авиационные правила Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Указанные требования могут быть адаптированы в соответствии с конструктивными и функциональными особенностями беспилотной авиационной системы, к которой они применяются.

Приложение 2

Требования к практической подготовке внешних пилотов

1. В ходе практической подготовки внешние пилоты отрабатывают упражнения и получают следующие навыки:

основы пилотирования в различных погодных условиях;

построение маршрута для пилотирования беспилотного воздушного судна;

проведение предполетной подготовки беспилотной авиационной системы и ее элементов;

выбор точки старта;

развертывание беспилотной авиационной системы;

проверка всех узлов управления;

порядок запуска БВС и действий внешнего пилота;

облет препятствий, соблюдение высотного режима;

действия при изменении метеоусловий;

рекомендации, изучение схем и правил построения в зависимости от погоды;

полеты в условиях повышенной влажности;

действия при потере связи с беспилотным воздушным судном;

возможные поломки, ремонт и эксплуатация беспилотных авиационных систем;

анализ полетов и ошибок пилотирования;

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

2. В ходе практической подготовки внешние пилоты приобретают следующие навыки с учетом особенностей осваиваемой беспилотной авиационной системы:

построение маршрута, выполнение взлета, полет по маршруту, заход, расчет на посадку и посадка;

исправление отклонений в расчете на посадку;

выполнение виражей с креном;

выполнение снижения и набора высоты с заданной вертикальной скоростью с углами тангажа;

взлет, заход на посадку и посадка при встречном и боковом ветре;

пилотирование на малых высотах и скоростях.

3. По результатам прохождения практической подготовки внешний пилот должен уметь (соблюдая установленные ограничения) выполнять:

контроль параметров работы двигателя;

взлет и набор высоты;

развороты на расчетный курс;

построение прямоугольного маршрута;
снижение с заданной вертикальной скоростью;
расчет на посадку и исправление отклонений в расчете на посадку;
выравнивание, выдерживание и приземление;
уход на второй круг;
снижение и набор высоты с заданной вертикальной скоростью.

Приложение 3

Контрольные карты проверки соответствия субъекта ЭПР требованиям, предъявляемым к эксплуатантам опытного района

Требование 1: Эксплуатант должен владеть беспилотным воздушным судном на праве собственности или ином законном основании.
<i>Что проверяется:</i> – документы, подтверждающие основания владения БВС; – свидетельства о государственной регистрации БВС или уведомления о постановке на учет БВС, в зависимости от максимальной взлетной массы.
Ссылки на внутренние документы заявителя:
<input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется (Соответствует) <input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует) <input type="checkbox"/> Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует) <input type="checkbox"/> Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует) <input type="checkbox"/> Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует) <input type="checkbox"/> Не применимо <input type="checkbox"/> Не проверялось
Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 2: Эксплуатируемые беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, должны иметь Акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках ЭПР.
<i>Что проверяется:</i> – Акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима.
Ссылки на внутренние документы заявителя:
<input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется (Соответствует) <input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует) <input type="checkbox"/> Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует) <input type="checkbox"/> Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует) <input type="checkbox"/> Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует) <input type="checkbox"/> Не применимо <input type="checkbox"/> Не проверялось
Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 3: Эксплуатируемые беспилотные воздушные суда должны быть оборудованы для выполнения заявленных видов авиационных работ, а также оборудованы поисковыми радиомаяками.

Что проверяется:

- документы, подтверждающие соответствие оборудование БВС заявленным видам авиационных работ;
- документы, подтверждающие оборудование БВС поисковыми радиомаяками;
- проверка фактически установленного на БВС эксплуатанта оборудования.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 4: Эксплуатант должен обеспечить внешних пилотов каналами постоянной радиотелефонной связи с ОрВД на всех этапах выполнения полета.

Что проверяется:

- положения РПП (иные документы), содержащие предусмотренные настоящим пунктом контрольной карты требования, полномочия и ответственность персонала эксплуатанта по выполнению (контролю выполнения) данного требования;
- проверка наличия и работоспособности необходимого оборудования.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 5: Эксплуатант ОР должен разработать и утвердить свою внутреннюю организационную структуру, обеспечить поддержание летной годности, соблюдение требований по наземному и техническому обслуживанию БВС, подготовку и выполнение полетов БВС в соответствии с требованиями Программы ЭПР и НПА ОР.

Что проверяется:

- *приказы о назначении на должность руководителя и лиц, ответственных за организацию летной работы, поддержание летной годности воздушных судов, обеспечение безопасности полетов;*
- *трудовые договоры или договоры гражданско-правового характера с руководителем и лицами, ответственными за организацию летной работы, поддержание летной годности воздушных судов, обеспечение безопасности полетов;*
- *должностные инструкции, определяющие квалификационные требования, полномочия и ответственность руководителя и лиц, ответственных за организацию летной работы, поддержание летной годности воздушных судов, обеспечение безопасности полетов;*
- *документы, подтверждающие указанные в заявлении сведения об образовании или подготовке руководителя и лиц, ответственных за организацию летной работы, поддержание летной годности воздушных судов, обеспечение безопасности полетов.*
- *руководства по технической эксплуатации и обслуживанию БАС;*
- *договоры на обеспечение полетов и наземное обслуживание в местах базирования или наличие в штате эксплуатанта специалистов, обладающих необходимой квалификацией для выполнения работ, предусмотренных руководствами по технической эксплуатации и обслуживанию БАС.*

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 6: Эксплуатант ОР должен осуществлять прием на работу или привлекать для выполнения воздушных перевозок и (или) авиационных работ в рамках ЭПР по договору гражданско-правового характера лиц, имеющих временные свидетельства внешних пилотов (ЭПР), выданные в соответствии с Программой ЭПР.

Что проверяется:

- *справка о фактической численности летного подразделения (летных подразделений) с указанием штатной и фактической численности персонала, заверенная руководителем заявителя;*
- *должностные инструкции, определяющие квалификационные требования к летному составу;*
- *временные свидетельства внешних пилотов (ЭПР);*
- *документы, являющиеся основанием для выдачи временных свидетельств внешних пилотов ЭПР и подтверждающие наличие теоретической и практической подготовки для эксплуатации заявляемых типов БАС в соответствии Программой ЭПР;*
- *приказы о назначении на должность авиационного персонала;*
- *трудовые договоры или договоры гражданско-правового характера.*

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 7: Эксплуатант ОР должен организовать подготовку и контроль квалификации принятых (привлеченных) на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, а также исполнение работниками требований Программы ЭПР и НПА ОР, регулирующих выполнение авиационных работ, и иных правил, процедур, установленных воздушным законодательством Российской Федерации, необходимых для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

Эксплуатант ОР не должен обеспечивать поддержание квалификации авиационного персонала и работника, привлекаемого для выполнения работы по договору гражданско-правового характера, если на день осуществления авиационной работы квалификация работника соответствует требованиям воздушного законодательства Российской Федерации и эксплуатанта ОР.

Что проверяется:

- положения РПП (иные документы), определяющие порядок организации подготовки и контроля квалификации принятых (привлеченных) на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала;
- должностные инструкции, определяющие полномочия и ответственность персонала эксплуатанта в части организации подготовки и контроля квалификации принятых (привлеченных) на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала;
- документы (сертификаты, свидетельства) о прохождении подготовки внешними пилотами эксплуатанта (заявителя).

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 8: Эксплуатант должен владеть на праве собственности или ином законном основании производственными помещениями и иным имуществом, необходимым для выполнения заявленных авиационных работ.

Что проверяется:

- документы, подтверждающие основания владения помещениями и иным имуществом, необходимым для выполнения заявленных авиационных работ

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 9: Эксплуатант должен обеспечить обязательные виды страхования, предусмотренные статьями 131, 134 и 135 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также Программой ЭПР.

Что проверяется:

– страховые полисы и договора по видам обязательного страхования, предусмотренным статьями 131, 134 и 135 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также Программой ЭПР:

- обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами;
- обязательное страхование жизни и здоровья персонала, задействованного в эксплуатации БАС;
- обязательное страхование гражданской ответственности при выполнении авиационных работ.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 10: Эксплуатант должен разработать и утвердить руководство по производству полетов (далее - РПП) на основании требований федеральных авиационных правил, утвержденных в соответствии с пунктом 2 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации, и должен контролировать его выполнение авиационным персоналом и работниками, обеспечивающими выполнение полетов ВВС.

РПП должно содержать следующие элементы:

- оглавление;
- страница учета поправок;
- служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;
- система управления безопасностью полетов эксплуатанта;
- система руководства полетами;
- производство полетов в нормальных условиях;
- стандартные эксплуатационные процедуры;
- метеорологические ограничения;
- ограничения полетного и рабочего времени;
- чрезвычайные ситуации в полете;
- процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;
- квалификация и подготовка персонала;
- ведение учетной документации;
- описание системы управления техническим обслуживанием;
- процедуры обеспечения авиационной безопасности;
- эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;
- использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;
- меры по исключению перевозки опасных грузов;
- порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;
- определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;
- санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;
- ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

<p><i>Что проверяется:</i></p> <ul style="list-style-type: none">– руководство по производству полетов (соответствие руководства по производству полетов требованиям п. 4.10, 6.3 ФАП-128);– документы, определяющие порядок внесения изменений в РПП, организации изучения персоналом эксплуатанта изменений РПП.
Ссылки на внутренние документы заявителя:
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)<input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)<input type="checkbox"/> Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)<input type="checkbox"/> Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)<input type="checkbox"/> Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)<input type="checkbox"/> Не применимо<input type="checkbox"/> Не проверялось
Выявленные несоответствия и/или замечания:

<p>Требование 11: Эксплуатант должен утвердить и использовать в своей деятельности руководство по управлению безопасностью полетов (далее - РУБП), которое должно соответствовать объему и сложности выполнения полетов и включать в себя:</p> <ul style="list-style-type: none">- обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;- перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;- источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;- порядок выявления факторов опасности;- порядок сбора данных о факторах опасности;- порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;- порядок разработки мероприятий по снижению риска;- порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска;- порядок оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска.
<p><i>Что проверяется:</i></p> <ul style="list-style-type: none">– наличие и содержание РУБП.– документы, определяющие порядок внесения изменений в РУБП, организации изучения персоналом эксплуатанта изменений РУБП.
Ссылки на внутренние документы заявителя:
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)<input type="checkbox"/> Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)<input type="checkbox"/> Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)<input type="checkbox"/> Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)<input type="checkbox"/> Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)<input type="checkbox"/> Не применимо<input type="checkbox"/> Не проверялось
Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 12: Эксплуатант ОР должен организовать заправку БВС кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами, если использование горюче-смазочных материалов предусмотрено конструкцией БВС.

Что проверяется:

– положения РПП (иные документы), содержащие предусмотренные настоящим пунктом контрольной карты требования, полномочия и ответственность персонала эксплуатанта по выполнению (контролю выполнения) данного требования.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 13: Эксплуатант должен установить порядок предоставления внешним пилотам метеорологической и аэронавигационной информации.

Что проверяется:

– положения РПП (иные документы), содержащие предусмотренные настоящим пунктом контрольной карты требования, полномочия и ответственность персонала эксплуатанта по выполнению (контролю выполнения) данного требования.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 14: Эксплуатант должен реализовывать процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта с необходимой информацией, включая информацию о безопасности полетов, авиационной безопасности, Программой ЭПР и иными нормативными правовыми актами опытного района, с изменениями в воздушном законодательстве Российской Федерации, а также изменениями в руководствах эксплуатанта.

Что проверяется:

- документы, определяющие порядок реализации и контроля реализации процедур ознакомления персонала эксплуатанта (руководящего персонала) с необходимой информацией;
- документы, определяющие полномочия и ответственность персонала эксплуатанта по выполнению данного требования.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания:

Требование 15: Эксплуатант ОР должен обеспечить исполнение требований по обеспечению авиационной безопасности, утвержденных в соответствии с главой XII Воздушного кодекса Российской Федерации.

Эксплуатант ОР должен разработать и утвердить программу авиационной безопасности, содержащую комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования и эксплуатации, категории полетов БВС, типов эксплуатируемых БВС, видов авиационных работ. Программа авиационной безопасности согласовывается оператором ОР.

Что проверяется:

- программа обеспечения авиационной безопасности, согласованная уполномоченным органом;
- инструкция о порядке проведения досмотра БВС с перечнем мест досмотра по типам БВС;
- планы (инструкции) по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность эксплуатанта;
- схемы связи и оповещения на случай угрозы или совершения акта незаконного вмешательства в деятельность эксплуатанта;
- инструкция по охране БАС, приказ о назначении ответственных лиц за прием-передачу и охрану ВС;
- порядок покидания и возвращения на свое рабочее место внешнего пилота во время выполнения полета в зависимости от типов применяемой станции внешнего пилота (может быть включен в РПП);
- технологии по предполетному досмотру грузов и почты;
- ознакомление с вышеуказанными документами сотрудников эксплуатанта.

Ссылки на внутренние документы заявителя:

- Подтверждено документами и выполняется (Соответствует)
- Подтверждено документами и выполняется, требуется корректировка (Соответствует)
- Подтверждено документами, но не выполняется (Не соответствует)
- Выполняется, но не подтверждено документами (Не соответствует)
- Не подтверждено документами и не выполняется (Не соответствует)
- Не применимо
- Не проверялось

Выявленные несоответствия и/или замечания: