

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 8 ноября 2024 г. № 1518

П Р О Г Р А М М А

экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области

I. Направление разработки, апробации
и внедрения цифровых инноваций в соответствии
с частью 2 статьи 1 Федерального закона "Об экспериментальных
правовых режимах в сфере цифровых инноваций
в Российской Федерации"

1. Направлением разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" (далее - Федеральный закон об экспериментальных правовых режимах) являются проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и гражданских беспилотных воздушных судов, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания.

II. Описание цифровой инновации, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

2. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

"авиационная безопасность", "авиационные работы", "авиационный персонал", "беспилотная авиационная система", "беспилотное воздушное судно", "внешний пилот", "воздушное судно", "пилотируемое воздушное судно" - в значениях, определенных в Воздушном кодексе Российской Федерации;

"транспортная безопасность" - в значении, определенном в Федеральном законе "О транспортной безопасности";

"воздушное движение", "воздушное пространство класса С", "воздушное пространство класса G", "временный режим", "запретная зона", "использование воздушного пространства", "маршрут полета", "местный режим", "нижнее воздушное пространство", "пользователи воздушного пространства" - в значениях, определенных в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации";

"Единая система организации воздушного движения Российской Федерации" - в значении, определенном Положением о Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2015 г. № 901 "О Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации".

Для целей настоящей Программы также используются следующие понятия:

"автоматический режим полета" - технология, при которой точное прохождение беспилотным воздушным судном заданного маршрута обеспечивается программно-аппаратным комплексом беспилотной авиационной системы без участия внешних пилотов такого беспилотного воздушного судна в процессе изменения пространственного положения беспилотного воздушного судна;

"интеллектуальная платформа" - интеллектуальная платформа "Система управления опытным районом применения беспилотных авиационных систем" для комплексного решения задач, возникающих при организации деятельности в опытном районе;

"лесопатологический мониторинг" - система наблюдений за санитарным и лесопатологическим состоянием лесов и за происходящими в них процессами и явлениями, а также анализа, оценки и прогноза изменения санитарного и лесопатологического

состояния лесов в целях осуществления управления в области защиты лесов и обеспечения санитарной безопасности в лесах;

"оператор опытного района" - юридическое лицо, осуществляющее создание и эксплуатацию наземной инфраструктуры опытного района, внедрение и эксплуатацию интеллектуальной платформы, допуск субъектов экспериментального правового режима, указанных в подпункте "б" пункта 42 настоящей Программы, к выполнению технологических испытаний и функциональных сервисов, а также координирующее взаимодействие заказчиков и поставщиков функциональных сервисов;

"опытный район" - территория, на которой устанавливается экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области (далее - экспериментальный правовой режим);

"охрана лесов от пожаров" - комплекс мероприятий, проводимый с применением беспилотных воздушных судов с целью обнаружения, предупреждения и тушения пожаров в лесах;

"площадка технологических испытаний" - аэродром "Кстово-Восточный" (Кстовский муниципальный округ, Нижегородская область), определенный для проведения очной натурной демонстрации технологий и технологических решений в рамках технологических испытаний;

"реестр эксплуатантов опытного района" - перечень эксплуатантов опытного района, допущенных к выполнению технологических испытаний и функциональных сервисов в рамках экспериментального правового режима;

"технологическое испытание" - мероприятие, направленное на экспертизу и оценку работы беспилотной авиационной системы в соответствии со сценарием, разработанным оператором опытного района в соответствии с пунктом 14 настоящей Программы, проводимое на площадке технологических испытаний;

"участники технологических испытаний" - эксплуатанты опытного района, осуществляющие технологические испытания;

"функциональные сервисы" - воздушные перевозки грузов и (или) авиационные работы, выполняемые с применением беспилотных авиационных систем;

"эксплуатант беспилотной авиационной системы" - индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, владеющие

и (или) использующие на законных основаниях беспилотную авиационную систему;

"эксплуатант опытного района" - эксплуатант беспилотной авиационной системы, подтвердивший соответствие требованиям, установленным настоящей Программой, и включенный в реестр эксплуатантов опытного района.

3. В настоящее время авиационные работы с применением беспилотных авиационных систем не осуществляются по следующим причинам:

наличие перечисленных в разделе VIII настоящей Программы требований, предписаний, запретов и ограничений в актах общего регулирования, препятствующих разработке, апробации и внедрению цифровой инновации;

отсутствие совокупности совместно функционирующих технических и программных средств, позволяющих обеспечить комплексное выполнение функциональных сервисов.

В связи с этим разработка и апробация цифровых инноваций, связанных с эксплуатацией беспилотных авиационных систем, их систем и компонентов для выполнения логистических операций с применением беспилотных воздушных судов затруднены без установления экспериментального правового режима, позволяющего протестировать эффективность технологий в условиях специального регулирования.

Установление экспериментального правового режима будет осуществляться путем:

введения специального правового регулирования (отличающегося от общего правового регулирования) по ряду вопросов, связанных с обеспечением использования беспилотных авиационных систем;

введения в эксплуатацию интеллектуальной платформы в целях комплексного обеспечения эффективного и безопасного применения беспилотных авиационных систем.

4. Дальнейшее совершенствование форм и видов использования беспилотных авиационных систем посредством перехода к автоматическому режиму полета без участия внешнего пилота и пункта дистанционного управления позволит повысить эффективность и рентабельность авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем. В рамках экспериментального правового режима будут созданы условия для тестирования:

беспилотных авиационных систем в опытном районе;

беспилотных авиационных систем на площадке технологических испытаний в автоматическом режиме полета в форме технологических испытаний.

Обеспечить безопасность применения беспилотного воздушного судна в автоматическом режиме полета, в том числе для участников воздушного движения, в рамках экспериментального правового режима позволят проведение испытаний таких беспилотных воздушных судов в условиях ограниченной площадки технологических испытаний, а также реализация требований по обеспечению возможности оперативного (в течение 15 секунд) перехода беспилотного воздушного судна от автоматического режима полета к управлению и контролю в полете внешним пилотом (полуавтономный режим).

5. В рамках экспериментального правового режима планируется обеспечить условия для выполнения функциональных сервисов по следующим наиболее востребованным и активно развивающимся направлениям:

воздушная перевозка грузов массой от 0,1 килограмма до 1500 килограммов;

выполнение авиационных работ.

6. Цифровой инновацией, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в опытном районе, является применение современных беспилотных авиационных систем, функционирующих на базе цифровых технологий, применяемых в бортовом оборудовании беспилотных воздушных судов и в пунктах дистанционного пилотирования (станциях внешнего пилота) в составе беспилотных авиационных систем. Полетное задание формируется внешним пилотом.

Современные решения позволяют формировать план полета через графический интерфейс, в котором внешний пилот отмечает на карте местности ключевые точки маршрута, высоту и скорость полета. Сформированный план полета загружается в автопилот беспилотного воздушного судна.

Полет на всех его стадиях, за исключением технологических испытаний, осуществляется при непосредственном управлении внешним пилотом (автоматический режим полета рассматривается как аварийный при потере связи по линии его управления). В ходе автоматического

режима полета обрабатываются данные от бортовых датчиков беспилотного воздушного судна, что позволяет следовать заданному маршруту полета с учетом возмущающих воздействий. Основными задачами внешнего пилота являются подготовка беспилотного воздушного судна к полету, а также контроль за выполнением полета и корректировка полетного задания при возникновении изменений воздушной обстановки или других нештатных ситуаций.

В рамках экспериментального правового режима планируется проведение мероприятий по тестированию средств защиты от противоправного применения беспилотных авиационных систем, в том числе криптографических, прошедших процедуру проверки в соответствии с Положением о разработке, производстве, реализации и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств защиты информации (Положение ПКЗ-2005), утвержденным приказом Федеральной службы безопасности Российской Федерации от 9 февраля 2005 г. № 66, и примененных на линии управления и контроля (C2 Link), а также мероприятий по использованию средств идентификации (опознавания) беспилотных воздушных судов.

7. Создание в рамках экспериментального правового режима нового вида функционального сервиса дополнит существующую схему доставки грузов и позволит обслуживать удаленные и труднодоступные территории. В настоящее время доставка грузов на такие территории осуществляется либо сезонно наземным (водным) транспортом, либо пилотируемыми воздушными судами, что не обеспечивает оперативность такой доставки и экономически не оправдано для перевозки грузов. Целевое состояние функциональных сервисов позволит сделать коммерчески привлекательной доставку грузов и обеспечить оперативную связь с территориями большинства субъектов Российской Федерации независимо от наличия наземных путей сообщения.

Выполнение аэрофотосъемочных работ с применением беспилотных авиационных систем является крайне востребованным сервисом. Преимущества, связанные с оперативностью и высокой точностью получаемых данных, высоко ценятся при выполнении работ по обследованию трубопроводов, линий электропередачи и других инфраструктурных объектов. Использование беспилотных авиационных систем, включающих в себя беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, расширит возможности по осуществлению таких работ за счет повышения автономности

беспилотных авиационных систем, а также одновременного решения широкого круга задач.

В настоящее время расширяется использование беспилотных авиационных систем для выполнения работ в лесном хозяйстве и иных отраслях. Беспилотные авиационные системы, включающие в себя беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, востребованы при выполнении авиахимических работ в лесном хозяйстве и иных отраслях.

Выполнение технологических испытаний и функциональных сервисов будет доступно сразу после установления экспериментального правового режима и выполнения процедур по допуску беспилотных авиационных систем к эксплуатации и специалистов авиационного персонала и эксплуатантов беспилотных авиационных систем - к деятельности в опытном районе.

8. Для комплексного решения всех задач, возникающих при организации деятельности в опытном районе, будет реализован проект по созданию интеллектуальной платформы.

Целями внедрения интеллектуальной платформы являются:

организация полетов беспилотных воздушных судов (планирование и согласование полетов);

сбор, консолидация, обработка и отображение данных наблюдения за воздушным пространством, поступающих от различных источников в границах опытного района и на прилегающих территориях;

получение оперативной информации о техническом состоянии оборудования, используемого в опытном районе с целью наблюдения за воздушным пространством;

интеграция интеллектуальной платформы с оборудованием наблюдения и радиоэлектронной борьбы, установленным в опытном районе для изменения его режимов работы.

9. В состав интеллектуальной платформы войдут следующие цифровые сервисы:

а) сервис по контролю за техническим состоянием объектов наземной инфраструктуры, который включает в себя:

визуальное задание характеристик экспериментального правового режима (границы опытного района, места установки оборудования и зоны его действия), а также близлежащих государственных и коммерческих инфраструктурных объектов;

получение информации о техническом состоянии оборудования, установленного в опытном районе, и ее консолидация;

формирование управляющих команд для оборудования, установленного в опытном районе, в том числе для целей отслеживания и пресечения несанкционированных полетов беспилотных воздушных судов;

б) сервис по наблюдению за воздушным пространством, который включает в себя:

интеграцию с наземными системами наблюдения, которые обеспечат сбор оперативной информации о воздушном пространстве (автоматическое зависимое наблюдение - вещание, спутниковая навигация и другие) посредством API-протоколов;

визуальное представление воздушного пространства в режиме реального времени с использованием картографической подложки;

идентификацию беспилотных авиационных систем и выявление нарушений условий полетов;

визуальное представление детальной информации о воздушном объекте, обнаруженном средствами наблюдения, с привязкой траектории его полета к согласованному плану полета;

в) сервис планирования полетов беспилотных воздушных судов, который включает в себя:

загрузку актуальной аэронавигационной и справочной информации для дальнейшего отображения в виде информационных слоев на картографической подложке;

отображение контактных данных органов местного самоуправления, операторов аэродромов и владельцев посадочных площадок, находящихся на территории опытного района;

планирование полетов беспилотных воздушных судов через визуальный интерфейс;

автоматическое определение органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации и (или) органов местного самоуправления, осуществляющих согласование полетов беспилотных воздушных судов;

осуществление согласования полетов беспилотных воздушных судов с органами Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации;

осуществление согласования полетов беспилотных воздушных судов в опытном районе (заявки на полеты) для формирования суточных планов полетов;

обеспечение оперативной связи с эксплуатантами беспилотных авиационных систем для обеспечения безопасности полетов в опытном районе и предотвращения опасных сближений и аварийных ситуаций;

визуальное представление согласованных в рамках экспериментального правового режима планов полетов на будущие периоды.

10. В состав интеллектуальной платформы войдут системные модули, реализующие функции регистрации, хранения и обработки данных обо всех субъектах экспериментального правового режима и выполняемых ими операциях. Будет обеспечено эффективное взаимодействие исполнителей функциональных сервисов, участников технологических испытаний и органов, осуществляющих контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима.

Интеллектуальная платформа будет обладать возможностями для интеграции с другими информационными системами.

Особое внимание будет уделено обеспечению безопасности всех участников воздушного движения, в том числе не являющихся субъектами экспериментального правового режима.

Заказчики и исполнители функциональных сервисов, участники технологических испытаний будут получать необходимое информационное обеспечение для эффективного и целостного взаимодействия. Интеллектуальная платформа позволит объединить всех участников процесса эксплуатации беспилотных авиационных систем на всем пути - от планирования использования функциональных сервисов до приемки результатов заказчиком, а также обеспечить автоматизированный контроль за выполнением соответствующих мероприятий.

Интеграция указанных в настоящем пункте системных модулей в рамках интеллектуальной платформы обеспечит цифровизацию сферы применения беспилотных авиационных систем. Это позволит минимизировать риски причинения вреда (ущерба) при внедрении цифровой инновации, а также обеспечит оперативное развертывание и эффективность функциональных сервисов.

Внедрение интеллектуальной платформы и расширение ее функционала будет осуществляться оператором опытного района поэтапно.

11. Применение беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами массой более 30 килограммов в автоматическом режиме полета осуществляется в форме технологических испытаний. Маршруты полетов беспилотных воздушных судов в автоматическом режиме полета проектируются в условиях ограниченности площадки технологических испытаний вне густонаселенных пунктов (городов, поселков и других).

12. Для осуществления полетов беспилотных воздушных судов в автоматическом режиме полета для выполнения технологических испытаний планируется обеспечить функционирование:

а) системы автоматической точной посадки беспилотных воздушных судов на посадочную площадку, оборудованную автономными (необслуживаемыми) средствами локальной навигации;

б) системы и средств независимого наблюдения за полетом беспилотного воздушного судна, его идентификации, определения местоположения и плана полета беспилотного воздушного судна в интересах пользователей воздушного пространства, органов управления воздушным движением, иных уполномоченных структур;

в) системы динамической маршрутизации путем дистанционного изменения полетной программы при многозвенных логистических маршрутах беспилотных воздушных судов, осуществляющих воздушную перевозку грузов.

13. Для разработки и обслуживания беспилотных авиационных систем, а также разработки и производства элементов полезной нагрузки для беспилотных авиационных систем в Нижегородской области создается крупный научно-производственный центр беспилотных авиационных систем, который будет осуществлять функции, способствующие повышению эффективности использования беспилотных авиационных систем субъектами экспериментального правового режима, развитию конкуренции и совершенствованию регулирования в сфере производства и эксплуатации беспилотных воздушных судов, в том числе:

а) проведение летных и наземных испытаний;

б) оказание услуг по поддержке изготовителей беспилотных авиационных систем в части прототипирования, моделирования беспилотных авиационных систем и комплектующих;

в) проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;

г) предоставление резидентам-стартапам и крупным производителям возможности размещения на площадях научно-производственного центра инновационной инфраструктуры.

14. Оператор опытного района разрабатывает сценарий применения беспилотных авиационных систем в автоматическом режиме полета. Сценарий включает в себя проведение испытаний по воздушной перевозке грузов беспилотными воздушными судами в автоматическом режиме полета с промежуточными посадками в динамически назначаемых точках погрузки-выгрузки грузов. Для каждого испытания определяется масса грузов, дистанция перевозки, дальность каждого промежуточного полета и условия для проведения испытаний (погодные условия, необходимые размеры посадочных площадок).

III. Сведения о технологиях, применяемых в рамках экспериментального правового режима в соответствии с перечнем технологий, утвержденным согласно пункту 2 статьи 2 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

15. В рамках экспериментального правового режима применяются следующие технологии:

а) технологии работы с большими данными в области сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;

б) производственные технологии в области проектирования, моделирования, создания и использования новых материалов и конструкций, управления производством;

в) технологии робототехники и сенсорики, в том числе в области сенсоров и обработки сенсорной информации, сенсоров и систем сбора и обработки информации для эффективного функционирования робототехнических систем, интеллектуальных систем управления робототехническими системами, систем автоматизации управления;

г) технологии беспроводной связи в области защищенной телекоммуникации.

IV. Цели установления экспериментального правового режима в соответствии со статьей 3 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

16. Целями установления экспериментального правового режима являются:

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

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

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

г) обеспечение развития науки и социальной сферы;

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

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

V. Срок действия экспериментального правового режима

17. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года.

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

18. Срок участия субъекта экспериментального правового режима в экспериментальном правовом режиме устанавливается на срок действия экспериментального правового режима.

VII. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим

19. Экспериментальный правовой режим устанавливается на территории Нижегородской области.

VIII. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения) отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению в рамках экспериментального правового режима, с указанием реквизитов и структурных единиц нормативных правовых актов, содержащих такие положения

20. Не подлежат применению в рамках экспериментального правового режима следующие положения отдельных актов общего регулирования:

а) в части допуска к эксплуатации беспилотных авиационных систем и оформления акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима:

подпункты 2¹ и 4 пункта 1 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункты 1 и 9 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

Федеральные авиационные правила "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июня 2019 г. № 184;

пункт 2, подпункт "в" пункта 6 и пункты 12, 13 и 20 Федеральных авиационных правил "Форма и порядок оформления сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов на основании акта оценки беспилотного гражданского воздушного судна на его соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 февраля 2023 г. № 61 (далее - Правила допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов), а также приложение к Правилам допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов;

б) в части допуска эксплуатантов беспилотных авиационных систем к выполнению технологических испытаний и функциональных сервисов и включения субъекта экспериментального правового режима в реестр эксплуатантов опытного района:

пункт 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункты 2.5, 2.7, 3.1 - 3.29 Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 494 (далее - Правила, определяющие требования к лицам, выполняющим авиационные работы), а также части 5 и 8 приложения № 2, приложения № 3 и 4 к Правилам, определяющим требования к лицам, выполняющим авиационные работы;

Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2022 г. № 10;

в) в части профессиональной подготовки внешних пилотов:

пункт 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 4 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации;

пункт 1 статьи 57 Воздушного кодекса Российской Федерации;

Федеральные авиационные правила "Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2017 г. № 399;

пункт 7 Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа и функции специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного судна, за исключением

сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным гражданским воздушным судном с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, функции сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также выдачи, приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 февраля 2022 г. № 193 "Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа и функции специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотной авиационной системы в составе с беспилотным гражданским воздушным судном с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, функции сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также выдачи, приостановления действия и аннулирования указанных свидетельств и об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации";

г) в части медицинского освидетельствования внешних пилотов - абзацы первый и второй пункта 3¹ статьи 52 Воздушного кодекса Российской Федерации;

д) в части документации беспилотной авиационной системы:
пункт 1 статьи 66 Воздушного кодекса Российской Федерации;
пункт 1 статьи 67 Воздушного кодекса Российской Федерации;
пункты 2.20 и 4.19 Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128.

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

21. К эксплуатации в опытном районе в рамках экспериментального правового режима допускаются:

а) беспилотные авиационные системы в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, имеющими государственный учетный номер, присвоенный в порядке, установленном Правилами государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 г. № 658 "Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации";

б) беспилотные авиационные системы в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, прошедшими государственную регистрацию в порядке, установленном Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 января 2023 г. № 11, имеющие акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима. Оформление акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима осуществляется в порядке, установленном Правилами допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, с учетом следующих особенностей:

вместо сертификата летной годности беспилотного гражданского воздушного судна, предусмотренного Правилами допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, оформляется акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

функции уполномоченного органа, осуществляемые в соответствии с Правилами допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, выполняет субъект экспериментального правового режима - организация, указанная в подпункте "д" пункта 42 настоящей Программы, несущая ответственность за соблюдение порядка

допуска беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима выдается субъектом экспериментального правового режима - организацией, указанной в подпункте "д" пункта 42 настоящей Программы, несущей ответственность за соблюдение порядка выдачи такого акта;

заявителем является субъект экспериментального правового режима или его представитель;

заявитель подает заявку на получение (продление действия) акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима в адрес субъекта экспериментального правового режима - организации, указанной в подпункте "д" пункта 42 настоящей Программы. К заявке на получение (продление действия) акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима наряду с документами, указанными в пункте 6 Правил допуска к эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов, прилагаются:

свидетельство о государственной регистрации беспилотного воздушного судна;

описание станции внешнего пилота, параметров канала радиосвязи, используемого для управления беспилотным воздушным судном, описание 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" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 мая 2021 г. № 474-ст, введен в действие с 1 июля 2021 г.) и ГОСТ Р 59520-2021 "Беспилотные авиационные системы. Функциональные свойства станции внешнего пилота" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 мая 2021 г. № 475-ст, введен в действие с 1 июля 2021 г.), описание системы, обеспечивающей принудительную посадку при возникновении неисправности беспилотного воздушного судна или потере связи с наземным пунктом управления, и устройств аварийного приземления;

разрешительные документы (или их копии) на использование радиочастотного спектра радиоэлектронными средствами, входящими в состав беспилотной авиационной системы и ее полезной нагрузки (при наличии), в соответствии с положениями Федерального закона "О связи";

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

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

описание результатов проверки достоверности заявленных физических характеристик беспилотного воздушного судна (вес, центровка, геометрические размеры);

описание результатов проведения детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем, оборудования и маркировок беспилотного воздушного судна в целях проверки их соответствия характеристикам, установленным конструкторской документацией (при ее наличии) и (или) эксплуатационной документацией беспилотного воздушного судна;

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

для оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима применяются следующие требования к летной годности и к охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации:

диапазоны веса и центровки беспилотного воздушного судна 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 отказе двигателя;

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;

требования к прочности должны быть определены через расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на коэффициенты безопасности);

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;

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 точно отражающим фактические условия. Конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления опасных остаточных деформаций. При всех нагрузках, вплоть до предельных эксплуатационных нагрузок, деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации и работоспособность системы управления;

прочность любого элемента конструкции должна обеспечиваться соответствующими коэффициентами безопасности, методами эксплуатации и ограничениями, указанными в эксплуатационной документации;

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;

применяемая технология производства должна обеспечивать надежность, качество изготовления конструкции, сохранение первоначальной прочности в реальных условиях эксплуатации;

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;

установка управляемых поверхностей должна быть выполнена таким образом, чтобы исключалось взаимодействие между любыми поверхностями или их креплениями;

все системы управления должны работать с обеспечением полноты и плавности ходов их элементов без рывков и заеданий, а также обеспечивать соответствие прочности материалов и соединений расчетным максимальным нагрузкам;

организация пространства в станции внешнего пилота, ее размер, а также оборудование и его размещение не должны создавать помех внешнему пилоту при управлении беспилотным воздушным судном;

силовая установка должна быть изготовлена, собрана и установлена таким образом, чтобы обеспечивалась безопасная эксплуатация и имелся доступ для необходимых осмотров и технического обслуживания;

заявитель должен обосновать, что каждая комбинация двигателя, выхлопной системы (при наличии) и воздушного винта удовлетворительно функционируют и надежны при эксплуатации с учетом установленных ограничений;

при использовании неавиационного двигателя должны быть установлены соответствующие ограничения по его ресурсу, учитывая отклонения от проектных режимов работы для применяемого двигателя;

расчет и конструкция воздушного винта должны обеспечивать сведение к минимуму вероятности возникновения его опасного состояния в период между ремонтами;

должны соблюдаться условия эксплуатации и ремонта, установленные разработчиком беспилотных воздушных судов;

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 в случае возможного отказа, и имелся доступ для осмотров и технического обслуживания;

должны быть установлены эксплуатационные ограничения по воздушным скоростям на взлете, в полете, при посадке, с применением механизации и без ее применения, 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;

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);

беспилотные воздушные суда должны быть оснащены специальными техническими средствами, обеспечивающими контроль местоположения воздушного судна системой мониторинга использования воздушного пространства;

в дополнение к указанным 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 Евразийского экономического союза), в том числе рекомендации Международной организации гражданской авиации по государственному регулированию применения беспилотных авиационных систем на основе положений Part 101, Part 102, Part 149, а также авиационные правила Европейского агентства авиационной безопасности, установленные для специальной категории операций беспилотных авиационных систем. Указанные требования могут быть адаптированы в соответствии с конструктивными и функциональными особенностями беспилотной авиационной системы, к которой они применяются;

результаты проведения работ по оценке соответствия беспилотной авиационной системы установленным настоящей Программой требованиям к летной годности и к охране окружающей среды отражаются в заключении, составляемом по форме, утверждаемой организацией, выполняющей работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающей акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима. Указанное заключение должно содержать:

сведения об организации, проводившей оценку соответствия беспилотной авиационной системы требованиям к летной годности и к охране окружающей среды;

реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации, или пилота гражданской авиации, или внешнего пилота гражданской авиации, определенного организацией, проводившей оценку соответствия беспилотной авиационной системы требованиям к летной

годности и к охране окружающей среды, для выполнения контрольных полетов (облетов);

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

наименование, регистрационные данные беспилотной авиационной системы;

результаты проведения наземных работ по оценке соответствия беспилотной авиационной системы требованиям к летной годности и к охране окружающей среды (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 требованиям к летной годности и к охране окружающей среды, сведения о допуске беспилотного воздушного судна 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;

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 о типе и марке топлива, емкости топливных баков, невырабатываемом остатке;

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 процентах 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 об эксплуатационных и других ограничениях и запрещениях при эксплуатации;

общее заключение о соответствии либо несоответствии представленной беспилотной авиационной системы требованиям, установленным настоящей Программой, о возможности либо невозможности выдачи акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

при подтверждении соответствия беспилотной авиационной системы требованиям, определенным в соответствии с абзацами пятнадцатым - тридцать седьмым настоящего подпункта, заявителю выдается акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима по форме согласно приложению № 1.

22. Для возможности зачета полетов, выполненных в рамках экспериментального правового режима, в качестве сертификационных работ при осуществлении процедуры получения сертификата типа воздушного судна разработчику беспилотных авиационных систем необходимо:

подать заявку в Федеральное агентство воздушного транспорта на сертификацию беспилотной авиационной системы;

пройти этап макета с определением программы сертификационных работ изделия и сформировать программу сертификационных испытаний;

оценить соответствие конструкции беспилотной авиационной системы или узла (системы) беспилотной авиационной системы, которые использовались в рамках экспериментального правового режима, конструкции, заявленной на сертификацию;

оценить соответствие применяемых условий и режима полетов, выполненных в рамках экспериментального правового режима, программе сертификационных испытаний.

При этом результаты выполнения полета, оформленные документально совместно разработчиком беспилотной авиационной системы и внешним пилотом (представителем эксплуатанта беспилотной авиационной системы), по решению федерального автономного учреждения "Авиационный регистр Российской Федерации" могут быть зачтены в качестве результатов сертификационных работ в рамках утвержденной программы сертификационных испытаний.

23. Субъекты экспериментального правового режима допускаются к выполнению технологических испытаний и функциональных сервисов и вправе предоставлять функциональные сервисы при условии включения в реестр эксплуатантов опытного района. Включение субъекта экспериментального правового режима в реестр эксплуатантов опытного района осуществляется в случае принятия оператором опытного района положительного решения по результатам оценки субъекта экспериментального правового режима, проведенной в соответствии с Правилами, определяющими требования к лицам, выполняющим авиационные работы, с учетом следующих особенностей:

а) субъект экспериментального правового режима, осуществляющий эксплуатацию беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов в рамках экспериментального правового режима:

должен обеспечить поддержание летной годности, соблюдение требований по наземному и техническому обслуживанию беспилотных авиационных систем в соответствии с конструкторской документацией (при ее наличии) и эксплуатационной документацией беспилотного воздушного судна, содержащейся в программе проведения работ по оценке соответствия беспилотных воздушных судов установленным требованиям;

может принимать на работу или привлекать для выполнения работы по договору гражданско-правового характера лиц, имеющих временное свидетельство внешнего пилота беспилотной авиационной системы (экспериментальный правовой режим), выданное в соответствии с требованиями, указанными в пункте 24 настоящей Программы;

б) функции уполномоченного органа, осуществляемые в соответствии с Правилами, определяющими требования к лицам, выполняющим авиационные работы, осуществляет оператор опытного

района, который несет ответственность за соблюдение порядка допуска эксплуатантов беспилотных авиационных систем к выполнению технологических испытаний и функциональных сервисов;

в) сертификат летной годности беспилотного воздушного судна, предусмотренный частью 3 приложения № 2 к Правилам, определяющим требования к лицам, выполняющим авиационные работы, не указывается. В отношении эксплуатантов экспериментального правового режима указывается акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима;

г) оператор опытного района осуществляет ведение реестра эксплуатантов опытного района;

д) подтверждение соответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям к эксплуатантам опытного района, установленным оператором опытного района (далее - требования к эксплуатантам опытного района), осуществляется в следующем порядке:

субъект экспериментального правового режима направляет оператору опытного района подписанное руководителем заявление (в бумажном виде) на включение в реестр эксплуатантов опытного района с приложением к нему основных данных и документов, предусмотренных приложением № 2 к Правилам, определяющим требования к лицам, выполняющим авиационные работы (далее - заявление на включение в реестр);

оператор опытного района рассматривает заявление на включение в реестр в течение 10 рабочих дней со дня его получения;

при необходимости подтверждения достоверности представленных субъектом экспериментального правового режима основных данных и определения соответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям к эксплуатантам опытного района представитель оператора опытного района выполняет выездную проверку по месту нахождения (месту фактического осуществления деятельности) субъекта экспериментального правового режима (в случае выполнения выездной проверки срок рассмотрения заявления на включение в реестр увеличивается на 5 рабочих дней);

по результатам рассмотрения заявления на включение в реестр оператор опытного района принимает одно из следующих решений:

при подтверждении соответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям к эксплуатантам опытного района - о внесении эксплуатанта беспилотной авиационной системы в реестр

эксплуатантов опытного района с направлением субъекту экспериментального правового режима уведомления о принятом решении и данных учетной записи в реестре эксплуатантов опытного района в течение 3 рабочих дней со дня, следующего за днем окончания проверки;

при выявлении несоответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям к эксплуатантам опытного района - об отказе во внесении эксплуатанта беспилотной авиационной системы в реестр эксплуатантов опытного района с направлением субъекту экспериментального правового режима мотивированного отказа в течение 3 рабочих дней со дня окончания проверки.

24. К эксплуатации беспилотных авиационных систем в составе с беспилотными воздушными судами с максимальной взлетной массой более 30 килограммов могут быть допущены специалисты авиационного персонала, обладающие свидетельством пилота гражданской авиации, или свидетельством внешнего пилота гражданской авиации, или свидетельством летчика-испытателя (внешнего пилота-испытателя беспилотного воздушного судна) экспериментальной авиации, прошедшие практическую подготовку и проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами, а также лица, не обладающие указанными свидетельствами, прошедшие теоретическую и практическую подготовку, проверку практических навыков управления беспилотными авиационными системами, с учетом следующих особенностей:

а) в части теоретической подготовки лиц, не обладающих свидетельствами пилота гражданской авиации, или свидетельством внешнего пилота гражданской авиации, или свидетельством летчика-испытателя (внешнего пилота-испытателя беспилотного воздушного судна) и претендующих на получение временного свидетельства внешнего пилота (экспериментальный правовой режим), применяются требования к внешнему пилоту, установленные подпунктами "а" и "б" пункта 20.1 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147;

б) практическая подготовка внешних пилотов проводится на базе организаций - эксплуатантов беспилотных авиационных систем с целью получения следующих навыков и отработки следующих упражнений:

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 и действий оператора;

облет препятствий, соблюдение высотного режима;

действия при изменении метеоусловий;

рекомендации изучения схем и правил построения маршрута полета беспилотного воздушного судна в зависимости от погодных условий;

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;

в) в ходе практической подготовки внешними пилотами приобретаются следующие навыки с учетом особенностей осваиваемой беспилотной авиационной системы:

выполнение взлета, построение маршрута, полет по кругу, 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;

г) по результатам прохождения практической подготовки внешний пилот должен уметь выполнять (соблюдая установленные ограничения):

контроль параметров работы двигателя;

взлет, 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;

д) 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 предварительный план полета для последующего его направления в органы обслуживания воздушного движения;

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;

е) проверку практических навыков управления беспилотной авиационной системой и выдачу временных свидетельств внешнего пилота (экспериментальный правовой режим) по форме согласно приложению № 2 осуществляют субъекты экспериментального правового режима - организации, выполняющие обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала беспилотных авиационных систем, указанные в подпункте "г" пункта 42 настоящей Программы, которые несут ответственность за соблюдение порядка выдачи таких свидетельств;

ж) срок действия временного свидетельства внешнего пилота (экспериментальный правовой режим) не может быть больше, чем срок действия экспериментального правового режима, в рамках которого оно выдано.

25. При медицинском освидетельствовании внешних пилотов для допуска к выполнению функций членов экипажа беспилотного воздушного судна с максимальной взлетной массой более 30 килограммов 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.

К выполнению функций членов экипажа беспилотного воздушного судна с максимальной взлетной массой более 30 килограммов без прохождения медицинского освидетельствования в соответствии с указанными в абзаце первом настоящего пункта Федеральными авиационными правилами допускаются лица, имеющие действующее медицинское свидетельство авиационного персонала экспериментальной авиации, полученное в соответствии с приказом Российского авиационно-космического агентства от 24 июня 2003 г. № 80 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Врачебно-летная экспертиза авиационного персонала экспериментальной авиации".

26. Субъекты экспериментального правового режима при осуществлении технологических испытаний и функциональных сервисов обязаны обеспечить наличие на месте размещения станции внешнего пилота и предъявлять по требованию уполномоченных должностных лиц следующие документы или их заверенные в установленном порядке копии:

а) свидетельство о государственной регистрации беспилотного воздушного судна (для беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 килограммов) или уведомление о постановке на государственный учет беспилотного воздушного судна (для беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее);

б) акт оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации (для беспилотных авиационных систем, в состав которых входят беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов);

в) свидетельство внешнего пилота беспилотной авиационной системы (экспериментальный правовой режим) (для беспилотного

воздушного судна с максимальной взлетной массой более 30 килограммов);

г) документ, подтверждающий включение субъекта экспериментального правового режима в реестр эксплуатантов опытного района;

д) руководство по летной эксплуатации беспилотной авиационной системы;

е) руководство по производству полетов (в части, относящейся к порядку подготовки и выполнения полета);

ж) журнал учета налета и выполнения регламентных работ беспилотной авиационной системы;

з) страховой полис, подтверждающий страхование ответственности эксплуатанта беспилотной авиационной системы перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации беспилотной авиационной системы;

и) разрешительные документы (или их копии) на использование радиочастотного спектра радиоэлектронными средствами, входящими в состав беспилотной авиационной системы и ее полезной нагрузки (при наличии), в соответствии с положениями Федерального закона "О связи".

27. Планирование использования воздушного пространства для применения беспилотных авиационных систем и выполнение полетов беспилотных воздушных судов осуществляются с учетом следующих особенностей:

а) представление на установление местного режима и план полета беспилотного воздушного судна (тип сообщения SHR) подаются субъектом экспериментального правового режима в соответствии с Инструкцией по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27 июня 2011 г. № 171 (далее - инструкция по применению режимов), за исключением абзаца четвертого подпункта "в" пункта 10 и абзаца первого пункта 11 инструкции по применению режимов, в сроки, обеспечивающие поступление данного представления в соответствующий зональный (региональный центр) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации не позднее чем за 24 часа до необходимого времени введения в действие режима в отношении полетов беспилотных воздушных судов, принадлежащих субъектам

экспериментального правового режима, если для их выполнения планируется использование нижнего воздушного пространства класса G и (или) нижнего воздушного пространства класса C над территорией, на которой установлен экспериментальный правовой режим;

б) представление на установление местного режима в отношении полетов беспилотных воздушных судов, принадлежащих субъектам экспериментального правового режима, не подлежит рассмотрению, если оно поступило в зональный (региональный) центр Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации менее чем за 24 часа до необходимого времени введения в действие режима, а также если в нем не содержится информация, необходимая для определения места, времени и высоты установления запрещения использования воздушного пространства в соответствии с пунктом 6 инструкции по применению режимов;

в) маршрут полета беспилотного воздушного судна должен проходить:

на расстоянии не менее 5 километров от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок (если операция взлета или посадки не осуществляется на этих аэродромах и посадочных площадках). По согласованию с оператором аэродрома (вертодрома) или владельцем посадочной площадки субъект экспериментального правового режима может прокладывать маршрут полета беспилотного воздушного судна на расстоянии менее 5 километров от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок, если взлет или посадка производятся на площадке, расположенные ближе 5 километров от них;

вне диспетчерских зон аэродромов гражданской авиации (если операция взлета или посадки не производится на этих аэродромах). Допускается прокладывать маршрут беспилотного воздушного судна в диспетчерской зоне аэродрома, если взлет или посадка производятся на посадочные площадки, расположенные в пределах этой диспетчерской зоны. При выполнении взлета (посадки) с аэродромов гражданской авиации или посадочных площадок, расположенных в пределах диспетчерских зон аэродромов гражданской авиации, планирование полетов осуществляется в том числе в соответствии с разработанными эксплуатантами опытного района и согласованными с органом обслуживания воздушного движения инструкциями по взаимодействию

эксплуатантов опытного района с операторами аэродрома (вертодрома) и владельцами посадочной площадки;

за пределами запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон, воздушного пространства над местами проведения публичных мероприятий, официальных спортивных соревнований, а также охранных мероприятий, проводимых в соответствии с Федеральным законом "О государственной охране";

г) представление на установление местного режима, подаваемое субъектом экспериментального правового режима, в воздушном пространстве районов аэродромов над территорией, в рамках которой установлен экспериментальный правовой режим, должно быть согласовано с оператором такого аэродрома;

д) субъект экспериментального правового режима, осуществляющий эксплуатацию беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима, за исключением выполнения технологических испытаний, обеспечивает на всех этапах выполнения полета устойчивую связь внешнего пилота беспилотного воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения по имеющимся каналам (радиосвязь, телефонная линия, спутниковая связь);

е) на период выполнения совместных полетов беспилотных воздушных судов в районе, в котором установлен местный режим, организация обслуживания воздушного движения (управления полетами) возлагается на оператора опытного района;

ж) ответственность за обеспечение безопасности использования воздушного пространства (предотвращение столкновений беспилотных воздушных судов с пилотируемыми воздушными судами других пользователей воздушного пространства и (или) другими материальными объектами) лежит на субъектах экспериментального правового режима - эксплуатантах беспилотных авиационных систем, в интересах которых устанавливается экспериментальный правовой режим;

з) в случае если маршрут полета беспилотного воздушного судна проходит над населенными пунктами, а также в случае если посадка (взлет) осуществляется на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, такие полеты выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления;

и) во всех случаях, за исключением выполнения технологических испытаний, внешний пилот информирует орган обслуживания воздушного движения, в зоне ответственности которого проходит полет:

о прохождении беспилотным воздушным судном точек, указанных в представлении на установление местного режима и в плане запуска беспилотного воздушного судна;

о том, что полет проходит в соответствии с планом. Такое донесение включает государственный и регистрационный опознавательные знаки беспилотного воздушного судна и слова "полет проходит нормально" и передается в период между 20-й и 40-й минутами после завершения последнего сеанса связи независимо от цели такого сеанса;

полеты беспилотных воздушных судов для технологических испытаний должны проходить в радиусе не более 1 километра от точки взлета на площадке технологических испытаний;

при выполнении одновременных совместных полетов нескольких беспилотных воздушных судов в рамках экспериментального правового режима в ходе технологических испытаний управление полетами возлагается на оператора опытного района;

оператор опытного района обеспечивает систему управления безопасностью полетов для применения участниками технологических испытаний, в том числе с применением цифровых технологий для сбора и анализа данных о факторах опасности, создающих угрозу безопасности полетов беспилотных воздушных судов, оценки уровня возникающих рисков и формирования рекомендаций по их минимизации;

ответственность за обеспечение безопасности использования воздушного пространства в ходе технологических испытаний лежит на участниках технологических испытаний.

28. Авиационные работы по охране лесов от пожаров, лесопатологическому мониторингу, авиационно-химические работы осуществляются с учетом следующих особенностей:

а) работы по мониторингу пожарной опасности в лесах и лесных пожаров с использованием беспилотных авиационных систем на территории опытного района осуществляются на основании решения министерства лесного хозяйства и охраны объектов животного мира Нижегородской области;

б) при осуществлении контроля за достоверностью сведений о пожарной опасности в лесах и лесных пожарах в порядке, установленном Правилами осуществления контроля за достоверностью сведений

о пожарной опасности в лесах и лесных пожарах, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2011 г. № 687 "Об утверждении Правил осуществления контроля за достоверностью сведений о пожарной опасности в лесах и лесных пожарах", для инструментального замера площади лесного пожара с использованием беспилотных авиационных систем выбираются лесные пожары вне зависимости от их площади;

в) при осуществлении лесопатологического мониторинга воздушная съемка с использованием беспилотных авиационных систем может применяться вне зависимости от площади массовых повреждений лесов;

г) проведение авиационно-химических работ по защите сельскохозяйственных культур с использованием беспилотных авиационных систем допускается вне зависимости от возможности применения наземной техники для таких работ и с соблюдением соответствующих требований законодательства в сфере обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

29. Назначение радиочастот или радиочастотных каналов для радиоэлектронных средств, входящих в состав беспилотной авиационной системы и ее полезной нагрузки (при наличии), осуществляется в соответствии с порядком, утвержденным решением Государственной комиссии по радиочастотам.

Использование указанных радиоэлектронных средств при отсутствии оформленных в установленном порядке разрешительных документов на право использования радиочастотного спектра для организации каналов управления, контроля и передачи данных в соответствии с положениями Федерального закона "О связи" не допускается.

30. Проведение дополнительных исследований при расследовании авиационных происшествий и инцидентов в отношении субъектов экспериментального правового режима осуществляется с учетом перечня дополнительных исследований, содержащего основания для их проведения, утвержденного оператором опытного района.

Х. Оценка рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу физического лица либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям

31. Основными источниками дополнительных рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу физического лица либо имуществу

юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям, которые возникнут после введения и при реализации экспериментального правового режима, являются:

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

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

32. Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу физического лица либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям обусловлены:

а) вероятностью столкновений беспилотных воздушных судов с пилотируемыми воздушными судами, последствиями которых могут быть:

причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на борту пилотируемого воздушного судна, не участвующего в экспериментальном правовом режиме, и (или) причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на земной (водной) поверхности;

причинение вреда имуществу физического лица либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям;

б) вероятностью столкновений беспилотных воздушных судов (их элементов) с земной (водной) поверхностью, последствиями которых могут быть:

причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на земной (водной) поверхности;

причинение вреда имуществу физического лица либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям.

33. В целях соблюдения законных интересов граждан и юридических лиц субъект экспериментального правового режима обязан при оценке рисков учитывать следующие факторы:

а) возможность увеличения частоты возникновения рисков событий в связи с увеличением интенсивности использования беспилотных авиационных систем;

б) возможность увеличения тяжести последствий рисков событий, связанных с увеличением максимальной взлетной массы беспилотных воздушных судов, используемых в ходе реализации экспериментального правового режима.

34. Условиями (событиями), способствующими возникновению рисков, являются:

а) нарушение правил использования воздушного пространства одним или несколькими пользователями воздушного пространства (субъектами экспериментального правового режима и (или) иными пользователями воздушного пространства на территории действия экспериментального правового режима);

б) технические неисправности беспилотных воздушных судов и (или) иных элементов беспилотных авиационных систем;

в) нарушение правил эксплуатации беспилотных авиационных систем;

г) преднамеренные действия третьих лиц;

д) выполнение полетов беспилотных воздушных судов над населенными пунктами и скоплениями людей;

е) выполнение полетов беспилотных воздушных судов в пределах запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон.

35. Наступлением рисков события при применении экспериментального правового режима является авиационное происшествие или инцидент с участием беспилотного воздушного судна.

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

36. Для минимизации рисков, указанных в разделе X настоящей Программы, применяются следующие обязательные для субъекта экспериментального правового режима 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 систем принудительной посадки с использованием устройств, обеспечивающих аварийное приземление при возникновении неисправности беспилотного воздушного судна, не позволяющей завершить полет в соответствии с планом полета;

применение систем, обеспечивающих автоматический возврат беспилотного воздушного судна в точку вылета в случае потери связи по линии управления и контроля (C2 Link) с наземным пунктом управления;

разработка и внедрение системы планирования, контроля и управления полетами в воздушном пространстве класса G и воздушном пространстве класса C, которая обеспечит ситуационную осведомленность субъектов экспериментального правового режима и других пользователей воздушного пространства при использовании беспилотных авиационных систем;

б) административные меры:

исключение полетов беспилотных воздушных судов в местах скопления людей и имущества, в пределах запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон;

исключение использования беспилотных авиационных систем при отсутствии оформленных в установленном порядке разрешительных документов на право использования радиочастотного спектра входящими в состав беспилотных авиационных систем радиоэлектронными средствами для организации каналов управления, контроля и передачи данных в соответствии с положениями Федерального закона "О связи";

контроль за техническим состоянием оборудования, квалификацией персонала;

страхование ответственности эксплуатантов беспилотных авиационных систем;

обеспечение взаимодействия заказчиков и потребителей функциональных сервисов на всех этапах от заказа до окончания выполнения функционального сервиса с представлением аналитических и отчетных материалов о проделанной работе;

внедрение в опытном районе системы управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем (в рамках экспериментального правового режима) для своевременного выявления

субъектами экспериментального правового режима новых рисков и своевременного реагирования на них. При этом должны осуществляться:

анализ результатов расшифровок записей средств объективного контроля станции внешнего пилота и органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (при их наличии);

прослушивание каналов взаимодействия диспетчеров с экипажами воздушных судов, взаимодействующими службами;

мониторинг и оценка показателей безопасности, эффективности системы управления рисками;

мониторинг радиотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения полетов;

расследование авиационных событий и использование их материалов для выполнения профилактических мероприятий;

анализ сообщений, переданных персоналом или уполномоченными лицами;

анализ добровольных сообщений персонала;

плановый, внеплановый анализ безопасности;

обследования конкретных элементов, процедур или операций, создающих проблемные места в производственной деятельности.

37. Меры по системному выявлению опасных событий, которые могут стать причинами авиационных происшествий, по разработке и реализации мероприятий, направленных на предотвращение авиационных происшествий в опытном районе, реализуются в соответствии с положением о системе управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем в опытном районе (в рамках экспериментального правового режима), определяющим общие для субъектов экспериментального правового режима цели, задачи, подходы к обеспечению безопасности в опытном районе, а также меры по выявлению, устранению и профилактике факторов, угрожающих безопасности полетов беспилотных воздушных судов.

38. Положение о системе управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем в опытном районе (в рамках экспериментального правового режима) разрабатывается и утверждается оператором опытного района в течение 3 месяцев со дня установления экспериментального правового режима.

39. Вопросы обеспечения безопасности операционной деятельности субъектов экспериментального правового режима регулируются

положением об опытном районе, определяющим права, обязанности и ответственность всех субъектов экспериментального правового режима, порядок их взаимодействия между собой и с органами Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации в части подачи представления на использование воздушного пространства и согласования полетных планов в рамках экспериментального правового режима, а также меры по обеспечению авиационной (транспортной) безопасности, направленные:

а) на исключение возможности незаконного провоза на беспилотных воздушных судах оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза;

б) на противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и принятие иных мер, включая меры, осуществляемые с участием правоохранительных органов;

в) на исключение возможности несанкционированного доступа к беспилотным авиационным системам посторонних лиц.

40. Положение об опытном районе разрабатывается и утверждается оператором опытного района в течение 3 месяцев со дня установления экспериментального правового режима.

41. Эксплуатация беспилотной авиационной системы, в том числе при воздушных перевозках грузов, осуществляется субъектами экспериментального правового режима с использованием объектов авиационной инфраструктуры. При отсутствии таких объектов эксплуатант беспилотной авиационной системы при использовании беспилотного воздушного судна, в том числе при погрузочных работах, обязан обеспечить меры безопасности, соответствующие требованиям транспортной безопасности.

XII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

42. К субъектам экспериментального правового режима относятся:

а) оператор опытного района - автономная некоммерческая организация "Региональный центр поддержки и координации отечественных цифровых технологий и разработчиков "Горький Тех" (ОГРН 1205200017440);

б) предприятия-разработчики, эксплуатанты беспилотных авиационных систем, предоставляющие функциональные сервисы, несущие расходы и ответственность за эксплуатацию беспилотных авиационных систем, аренду объектов инфраструктуры, получение необходимых разрешений и допусков:

общество с ограниченной ответственностью "Аэромакс" (ОГРН 1177746007900);

общество с ограниченной ответственностью "Беспилотные авиационные системы" (ОГРН 1227700511939);

общество с ограниченной ответственностью "ГРУППА ПРОМАВТО" (ОГРН 1125263004162);

общество с ограниченной ответственностью "Лаборатория компьютерного зрения" (ОГРН 1215200001972);

общество с ограниченной ответственностью "Научно-производственное предприятие "ПРИМА" (ОГРН 1025202403710);

общество с ограниченной ответственностью "Пром Авиа" (ОГРН 1085259002036);

общество с ограниченной ответственностью "Регионально-Промышленная Компания" (ОГРН 1155260001874);

общество с ограниченной ответственностью "Техноджет" (ОГРН 1027739310169);

общество с ограниченной ответственностью "ТимВера" (ОГРН 1155250001323);

в) организация, предоставляющая интеллектуальную платформу, - общество с ограниченной ответственностью "Флай Дрон" (ОГРН 1217700001683);

г) организации, выполняющие обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала беспилотных авиационных систем в соответствии с положениями, определенными в разделе IX настоящей Программы (авиационные учебные центры):

государственная бюджетная образовательная организация дополнительного профессионального образования "Учебно-методический центр по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям Нижегородской области имени Маршала Советского Союза В.И. Чуйкова" (ОГРН 1025202616559);

автономная некоммерческая организация Авиационный учебный центр "им. Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя

СССР, летчика-космонавта СССР Волка Игоря Петровича" (ОГРН 1164027060174);

д) организация, выполняющая работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающая акт оценки годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима, указанный в разделе IX настоящей Программы, - акционерное общество "Авиационный сертификационный центр "СибНИА-ТЕСТ" (ОГРН 1055401204011).

XIII. Перечень требований, предъявляемых к субъектам экспериментального правового режима, которым они должны соответствовать наряду с требованиями, предусмотренными пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

43. Субъектами экспериментального правового режима могут являться индивидуальные предприниматели или юридические лица, соответствующие одному из следующих требований:

а) владение на законных основаниях беспилотными авиационными системами, включающими в себя беспилотные воздушные суда, предназначенные для выполнения функциональных сервисов;

б) осуществление одного (или нескольких) видов экономической деятельности, предусмотренных кодами Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2) 30.30, 51.21, 52.23, 62.01, 71.20, 72.19, 85.42).

44. Инициаторами (претендентами) представляются документы, подтверждающие их соответствие требованиям, предусмотренным пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах и настоящим разделом.

XIV. Возможность присоединения новых субъектов к экспериментальному правовому режиму, порядок такого присоединения

45. Присоединение новых субъектов к экспериментальному правовому режиму осуществляется на основании части 8 статьи 11 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах в следующем порядке:

а) претендент (лицо, претендующее на присоединение к экспериментальному правовому режиму в качестве субъекта экспериментального правового режима) направляет оператору опытного района заявку на присоединение к экспериментальному правовому режиму по форме, утвержденной приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 18 ноября 2020 г. № 754;

б) к заявке на присоединение к экспериментальному правовому режиму должны быть приложены следующие документы:

копии учредительных документов (для претендентов - юридических лиц);

документ об исполнении налогоплательщиком (плательщиком сбора, плательщиком страховых взносов, налоговым агентом) обязанности по уплате налогов, сборов, страховых взносов, пеней, штрафов, процентов, выданный не ранее чем за 30 дней до дня подачи заявки;

документ о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования, подтверждающий отсутствие судимости у претендента - индивидуального предпринимателя, лица, осуществляющего функции единоличного исполнительного органа претендента - юридического лица, выданный не ранее чем за 90 дней до дня подачи заявки;

справка, подтверждающая, что юридическое лицо не является иностранным юридическим лицом, а также российским юридическим лицом, в уставном (складочном) капитале которого доля участия иностранных юридических лиц, местом регистрации которых являются государства или территории, включенные в утвержденный Министерством финансов Российской Федерации перечень государств и территорий, предоставляющих льготный налоговый режим налогообложения и (или) не предусматривающих раскрытия и предоставления информации при проведении финансовых операций (офшорные зоны) в отношении таких юридических лиц, в совокупности составляет 50 и более процентов, подписанная руководителем юридического лица, а также заверенная печатью (при наличии) юридического лица, оформленная не ранее чем за 30 дней до дня подачи заявки (для претендентов - юридических лиц);

документы, подтверждающие соответствие претендента требованиям, предъявляемым к субъекту экспериментального правового режима в соответствии с разделом XIII настоящей Программы;

документ, подтверждающий полномочия лица на осуществление действий от имени претендента, за исключением случаев, если заявка подается единоличным исполнительным органом юридического лица или индивидуальным предпринимателем;

в) оператор опытного района в течение 15 рабочих дней со дня получения им заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму и прилагаемых к ней документов рассматривает заявку, принимает решение о соответствии претендента требованиям, установленным в отношении субъектов экспериментального правового режима, и готовит заключение о возможности присоединения к экспериментальному правовому режиму;

г) в случае несоблюдения претендентом требований, указанных в подпунктах "а" и "б" настоящего пункта, а также представления заведомо ложных сведений оператор опытного района направляет ему мотивированный отказ в присоединении к экспериментальному правовому режиму;

д) в отношении претендентов, соответствующих установленным требованиям и предоставивших полный комплект документов, оператор опытного района:

принимает решение о присоединении к экспериментальному правовому режиму;

утверждает протокол рассмотрения заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму с указанием принятого решения и даты принятия решения;

направляет уведомление претенденту не позднее 5-го рабочего дня со дня принятия решения, но не позднее 20-го рабочего дня со дня поступления заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму;

е) претендент приобретает статус субъекта экспериментального правового режима с даты, следующей за датой утверждения протокола рассмотрения заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму;

ж) о субъектах, в отношении которых принято решение о присоединении к экспериментальному правовому режиму, оператор опытного района направляет в Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство экономического развития Российской Федерации отчет, включающий:

наименование субъекта экспериментального правового режима;

протокол рассмотрения заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму с указанием принятого решения и даты принятия решения;

копии заявки на присоединение к экспериментальному правовому режиму и прилагаемых к ней документов.

Указанный в настоящем подпункте отчет направляется в виде электронного образа документа (документа на бумажном носителе, преобразованного в электронную форму путем сканирования с сохранением его реквизитов и подписи) на адреса электронной почты info@mintrans.ru и erg@economy.gov.ru не позднее 10-го рабочего дня со дня принятия решения о присоединении субъекта к экспериментальному правовому режиму;

з) информацию о новых субъектах экспериментального правового режима оператор опытного района публикует на своем официальном сайте (www.gorky.tech) в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (далее - сеть "Интернет") не позднее чем через 5 рабочих дней после направления отчета в соответствии с подпунктом "ж" настоящего пункта.

XV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 12 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

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

а) непредставление субъектом экспериментального правового режима отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в соответствии с требованиями и сроками, предусмотренными разделами XXV и XXIX настоящей Программы, а также представление неполной или недостоверной информации для отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до дня представления отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима или представления уточненного отчета;

б) выявление в случае, определенном в подпункте "б" пункта 2 Положения о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении

статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 1888 "Об утверждении Положения о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения" (далее - Положение о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима), не менее одного нарушения, указанного в разделах XVIII и (или) XIX настоящей Программы, которое было допущено субъектом экспериментального правового режима.

В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима в соответствии с подпунктом "б" пункта 2 Положения о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима.

XVI. Основания возобновления статуса субъекта экспериментального правового режима

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

а) представление отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в соответствии с требованиями, установленными разделами XXV и XXIX настоящей Программы, или представление уточненного отчета, содержащего полную и достоверную информацию о деятельности в рамках экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "а" пункта 46 настоящей Программы);

б) получение информации от органа государственного контроля (надзора) об устранении выявленных нарушений, критерии которых указаны в разделах XVIII и (или) XIX настоящей Программы, в соответствии с абзацем вторым пункта 8 Положения о принятии решения

о статусе субъекта экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "б" пункта 46 настоящей Программы).

**XVII. Основания и сроки прекращения статуса субъекта
экспериментального правового режима в соответствии
с частью 2 статьи 12 Федерального закона об экспериментальных
правовых режимах**

48. Статус субъекта экспериментального правового режима прекращается по основаниям, указанным в пунктах 1 и 2 и подпунктах "а" - "в" пункта 3 части 2 статьи 12 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах.

49. Порядок и сроки принятия решения о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима установлены Положением о принятии решения о статусе субъекта экспериментального правового режима.

XVIII. Критерии нарушения положений настоящей Программы

50. Критерием нарушения положений настоящей Программы (за исключением грубого нарушения положений настоящей Программы) является причинение вреда жизни, здоровью или имуществу гражданина либо имуществу юридического лица вследствие несоблюдения требований разделов III, VII, IX - XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы и требований, установленных частью 1 статьи 8 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах.

**XIX. Критерии грубого нарушения положений
настоящей Программы**

51. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения:

а) субъектом экспериментального правового режима - оператором опытного района, указанным в подпункте "а" пункта 42 настоящей Программы, требований подпункта "д" пункта 23 настоящей Программы;

б) субъектами экспериментального правового режима - эксплуатантами беспилотных авиационных систем, указанными в подпункте "б" пункта 42 настоящей Программы, требований пункта 21, подпункта "а" пункта 23 и подпункта "в" пункта 27 настоящей Программы;

в) субъектом экспериментального правового режима требований, указанных в разделе IX настоящей Программы.

XX. Основания и сроки приостановления действия
экспериментального правового режима в соответствии
с частью 1 статьи 16 Федерального закона об экспериментальных
правовых режимах

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

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

XXI. Основания досрочного прекращения действия
экспериментального правового режима в соответствии
с частью 2 статьи 17 Федерального закона об экспериментальных
правовых режимах

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

XXII. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима (порядок использования цифровой инновации)

55. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливается.

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

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

XXIV. Орган, осуществляющий контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, а также порядок осуществления этих функций, в том числе порядок организации и проведения проверок соблюдения положений настоящей Программы

57. Контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, в том числе функции по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы, реализуются:

а) уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими:

федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности в порядке, установленном Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1051 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации";

федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации в порядке, установленном Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации, утвержденным постановлением Правительства

Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1064 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации";

федеральный государственный санитарно-эпидемиологический контроль (надзор) в порядке, установленном Положением о федеральном государственном санитарно-эпидемиологическом контроле (надзоре), утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1100 "О федеральном государственном санитарно-эпидемиологическом контроле (надзоре)";

контрольные (надзорные) функции за соблюдением порядка использования радиочастотного спектра, установленного Федеральным законом "О связи";

б) министерством лесного хозяйства и охраны объектов животного мира Нижегородской области при осуществлении федерального государственного лесного контроля (надзора) в порядке, установленном Положением о федеральном государственном лесном контроле (надзоре), утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1098 "О федеральном государственном лесном контроле (надзоре)".

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

58. Оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима проводится в рамках осуществляемого уполномоченным органом мониторинга экспериментального правового режима.

59. Порядок осуществления мониторинга экспериментального правового режима установлен Правилами мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2020 г. № 2011 "Об утверждении Правил мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций,

общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций".

60. Показатели, в соответствии с которыми проводится оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима, приведены в приложении № 3.

XXVI. Способы информирования субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования

61. Информирование субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования, осуществляется посредством размещения соответствующей информации на его официальном сайте в сети "Интернет".

XXVII. Необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в сети "Интернет" информации об установлении и о содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой, от общего регулирования, а также нанесения соответствующей информации на товары, производимые в рамках экспериментального правового режима, размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима, перед входами в помещения, в которых выполняются работы, оказываются услуги в рамках указанного экспериментального правового режима

62. Информирование лиц, права и законные интересы которых могут быть затронуты в рамках экспериментального правового режима, осуществляется на официальном сайте оператора опытного района в сети "Интернет" (www.gorky.tech).

63. Оператор опытного района или уполномоченное им лицо обязаны разместить информацию об установлении и о содержании экспериментального правового режима в населенных пунктах в случае осуществления полетов беспилотных воздушных судов на расстоянии до 10 километров от соответствующего населенного пункта.

64. Оператор опытного района или уполномоченное им лицо обязаны разместить указанную в пункте 63 настоящей Программы информацию путем:

а) опубликования в печатных средствах массовой информации Нижегородской области;

б) опубликования на официальных сайтах муниципальных образований Нижегородской области в сети "Интернет";

в) размещения перед въездами (проходами) на территорию опытного района, перед входами в помещения, в которых оказываются услуги в рамках экспериментального правового режима.

XXVIII. Необходимость (отсутствие такой необходимости) страхования субъектом экспериментального правового режима гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица при реализации экспериментального правового режима

65. Страхование ответственности эксплуатанта беспилотной авиационной системы перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации беспилотного воздушного судна, является обязательным во время всего срока действия экспериментального правового режима и осуществляется в соответствии со статьей 131 Воздушного кодекса Российской Федерации.

66. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем должны застраховать ответственность перед любыми третьими лицами за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу. Минимальная сумма страхования ответственности должна быть не менее 100000 рублей на каждое беспилотное воздушное судно с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее и 1000000 рублей на каждое беспилотное воздушное судно с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, используемое в рамках экспериментального правового режима.

67. Субъекты экспериментального правового режима, являющиеся эксплуатантами беспилотных авиационных систем, обеспечивают страхование жизни и здоровья лиц из числа специалистов авиационного персонала, задействованного в эксплуатации беспилотных авиационных

систем в рамках экспериментального правового режима. Размер страховой выплаты при страховании жизни и здоровья каждого специалиста авиационного персонала, допущенного к эксплуатации беспилотных авиационных систем, должен быть не менее 500000 рублей.

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

68. Сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима представляются не реже одного раза в календарный квартал, не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчетным календарным кварталом. Указанные сведения за первый отчетный период, составляющий менее 3 месяцев, учитываются в составе сведений, представляемых за следующий календарный квартал.

Итоговый отчет о реализации экспериментального правового режима представляется за 3 месяца до завершения срока его действия.

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
инноваций по эксплуатации беспилотных
авиационных систем в Нижегородской области

(форма)

(наименование сертификационного центра)

А К Т

**оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации
в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых
инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем
в Нижегородской области**

№ _____

1. Тип и назначение
беспилотной
авиационной системы

2. Регистрационный
знак

3. Серийный
(заводской) номер,
идентификационный
номер

4. Беспилотная авиационная система принадлежит _____
(наименование юридического

_____ лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя или физического лица, адрес владельца, идентификационный номер налогоплательщика владельца)

5. Эксплуатационные ограничения и характеристики гражданской беспилотной авиационной системы _____ содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего акта.

6. Настоящий акт выдан на указанную в нем беспилотную авиационную систему в соответствии с Программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2024 г. № 1518 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области".

7. Настоящий акт действителен в течение 3 лет с даты выдачи, но не более срока действия экспериментального правового режима, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2024 г. № 1518 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области".

(наименование должности руководителя организации, выдавшей акт, его подпись, фамилия, имя и отчество (при наличии))

Дата выдачи _____

МП (при наличии)

Карта данных беспилотного воздушного судна

Параметр	Значение
1. Двигатель (двигатели) (марка, заводской номер): мощность, кВт максимальные обороты в минуту	
2. Воздушный винт (марка, заводской номер) максимальные обороты в минуту	
3. Максимальная взлетная масса беспилотного воздушного судна, кг	
4. Центровка: предельно-передняя, процентов предельно-задняя, процентов	
5. Грузоподъемность, кг	
6. Ограничения по скорости: максимально допустимая, км/ч минимально допустимая, км/ч скорость отрыва при взлете, км/ч посадочная скорость, км/ч	
7. Состав экипажа, человек	
8. Метеоусловия для выполнения полетов: высота нижнего края облаков, м горизонтальная видимость, м	

Параметр	Значение
ветер:	
а) на взлете:	
встречный, м/с	
попутный, м/с	
под углом 90 градусов, м/с	
б) при посадке:	
встречный, м/с	
попутный, м/с	
под углом 90 градусов, м/с	
9. Температура окружающего воздуха, °С	
10. Запрещены полеты	
11. Разрешены полеты (днем, ночью, правила	
визуальных полетов, правила полетов	
по приборам)	
12. Станция внешнего пилота:	
тип	
операционная система	
способы управления беспилотным воздушным	
судном (прямое, с помощью автопилота, заданием	
точек пути)	
13. Линия контроля и управления:	
архитектура	
защита	
рабочая частота	
антенный комплекс (тип антенны, рабочая частота,	
способ связи со станцией внешнего пилота)	
14. Прочие обязательные компоненты беспилотной	
авиационной системы (средства транспортировки,	
стартовые и посадочные устройства)	

(наименование должности руководителя организации, выдавшей акт, его подпись, фамилия, имя и отчество (при наличии))

Дата выдачи _____

МП (при наличии)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
инноваций по эксплуатации беспилотных
авиационных систем в Нижегородской области

(форма)

Лицевая сторона свидетельства

ВРЕМЕННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
внешнего пилота
(экспериментальный правовой режим)

Обладатель свидетельства

_____ (фамилия, имя, отчество (при наличии) обладателя свидетельства)

Дата рождения обладателя свидетельства _____

Гражданство обладателя свидетельства _____

Подпись обладателя свидетельства _____

Свидетельство выдано в рамках исполнения постановления Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2024 г. № 1518 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области".

Срок действия свидетельства _____

Оборотная сторона свидетельства

Квалификационные отметки	

(тип (наименование) беспилотной авиационной системы)	
Примечания	
Допущен к управлению беспилотными авиационными системами	
в составе _____ беспилотных	
(количество беспилотных воздушных судов, единиц)	
воздушных судов.	
Свидетельство выдано _____	
Подпись лица, выдавшего свидетельство _____	
Дата выдачи	МП (при наличии)

Аэродром Кстово-Восточный

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых инноваций
по эксплуатации беспилотных авиационных систем
в Нижегородской области

ПОКАЗАТЕЛИ,
в соответствии с которыми проводится оценка эффективности и результативности
экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации
беспилотных авиационных систем в Нижегородской области

Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя по кварталам действия экспериментального правового режима,												Итого за период действия экспериментального правового режима
		итого												
		IV кв. 2024 г.	I кв. 2025 г.	II кв. 2025 г.	III кв. 2025 г.	IV кв. 2025 г.	I кв. 2026 г.	II кв. 2026 г.	III кв. 2026 г.	IV кв. 2026 г.	I кв. 2027 г.	II кв. 2027 г.	III кв. 2027 г.	
1. Количество полетов с использованием беспилотных авиационных систем, не менее	полетов	0	0	100	125	60	85	280	280	170	170	580	590	2440
2. Количество новых рабочих мест	единиц	6	13	12	2	12	5	5	21	5	7	12	6	106
3. Количество подготовленных специалистов по эксплуатации беспилотных авиационных систем, не менее	единиц	0	0	1	1	2	2	2	3	6	9	10	11	47

Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя по кварталам действия экспериментального правового режима,												Итого за период действия экспериментального правового режима
		итого												
		IV кв. 2024 г.	I кв. 2025 г.	II кв. 2025 г.	III кв. 2025 г.	IV кв. 2025 г.	I кв. 2026 г.	II кв. 2026 г.	III кв. 2026 г.	IV кв. 2026 г.	I кв. 2027 г.	II кв. 2027 г.	III кв. 2027 г.	
4. Объем инвестиций, осуществленных субъектами экспериментального правового режима	млн. рублей	0	31	45	69	34	19	15	11	15	11	21	15	286
5. Количество беспилотных авиационных систем, допущенных к работе в рамках экспериментального правового режима, не менее	единиц	0	10	15	15	30	30	20	17	50	50	44	44	325

Аэродром Кстово-Восточный