

О возможности использования воздушного пространства РФ беспилотными воздушными судами.

В соответствии с п.1 ст. 32 гл. V Воздушного Кодекса РФ (от 19.03.1997 №60-ФЗ) «**Воздушное судно (ВС)** - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды». На этом основании беспилотный летательный аппарат (БЛА) является воздушным судном.

В соответствии с п.1 ст. 33 гл. V Воздушного Кодекса РФ (от 19.03.1997 №60-ФЗ) ВС, предназначенные для выполнения полетов, подлежат **государственной регистрации** в установленном порядке. Порядок регистрации установлен Федеральными правилами.

В соответствии с п.1 ст. 66 гл. X Воздушного Кодекса РФ (от 19.03.1997 №60-ФЗ), к полету допускается ВС, имеющее **государственный** и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку.

Правила **государственной** регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации (за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, метеорологических шаров-пилотов и беспилотных неуправляемых аэростатов), определены приказом Минтранса РФ от 02.07.2007 №85.

Порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов **авиации общего назначения**, определен приказом Минтранса от 18 ноября 2011 года N 287 (далее Порядок). В п.2 Порядка установлено, что «Метеорологические шары-пилоты, неуправляемые аэростаты, а также сверхлегкие воздушные суда с массой конструкции 115 кг и менее (без учета веса авиационных средств спасания) государственной регистрации не подлежат».

Регистрацию БЛА с массой конструкции 115 кг и менее (без учета веса авиационных средств спасания) данный Порядок не устанавливает, однако это утверждение требует дополнительных разъяснений уполномоченного органа по нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации РФ. Если допустить, что БЛА с массой конструкции 115 кг и менее (без учета веса авиационных средств спасания) государственной регистрации не подлежат, ИВП данного типа ВС **без государственных и регистрационных опознавательных знаков невозможно**.

Так как, в соответствии со ст.52 ФП ИВП «Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов А, С и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства» при условии установления временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, при выполнении полета БЛА.

На основании ст.109 ФП ИВП «Сообщение о плане полета беспилотного летательного аппарата подается для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от класса воздушного пространства».

В соответствии со ст.110 ФП ИВП «План полета воздушного судна содержит:

- а) информацию об опознавательном индексе воздушного судна (номере рейса, радиотелефонном позывном командира воздушного судна, государственном и регистрационном опознавательных знаках);
- б) информацию о регистрационных знаках воздушного судна...;
- в) информацию о фамилии командира воздушного судна...».

Таким образом, без государственных и регистрационных опознавательных знаков БЛА, органы ЕС ОрВД не имеют **правовых оснований** принять в обработку план и выдать условия на обеспечение полета БЛА.

В соответствии со ст.112 ФП ИВП сообщения о плане полета воздушного судна передаются по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, с использованием сети Интернет, на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

Система представления планов полётов ВС с использованием телефонной сети связи общего пользования (ТССОП) и сети Интернет (СППИ, Система) предназначена для обеспечения возможности своевременного представления пользователями воздушного пространства корректных, прошедших предварительный форматно-логический контроль планов полётов ВС в оперативные органы ЕС ОрВД посредством использования ресурсов и возможностей сети Интернет и ТССОП. Пользователями СППИ могут стать - только те пользователи ВП (лётный состав авиационного персонала или эксплуатанты ВС), по которым в базе данных информационной системы «Воздушный транспорт» (БД ИСВТ) Росавиации имеются необходимые данные.

Заполнение пользователем полей бланка ФПЛ осуществляется на русском или английском языках в соответствии с правилами «Инструкции по составлению формализованных заявок на использование воздушного пространства – планов полетов воздушных судов, заявок на запуски аэростатов (шаров - зондов), проведение стрельб, пусков ракет и взрывных работ».

Система проводит форматно-логический контроль и проверку полноты данных, вводимых при заполнении электронного бланка плана полёта. Система не допускает передачу (отправку) планов полетов, составленных с ошибками (ошибка-отсутствие государственных регистрационных знаков в сообщении), т.е. отсутствует возможность обеспечения полетов ВС без государственных и регистрационных опознавательных знаков.

В соответствии с п.1 ст. 36 гл. V Воздушного Кодекса РФ (от 19.03.1997 №60-ФЗ) гражданские воздушные суда **допускаются к эксплуатации** при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) (СЛГ). Порядок (процедуры) получения СЛГ определены Федеральными авиационными правилами "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации" (приказ Минтранса РФ от 16 мая 2003 года N 132) (далее правила). Правила

распространяются на экземпляры ВС, имеющие сертификат типа (аттестат о годности к эксплуатации) и подлежащие регистрации или **зарегистрированные** в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Правила содержат технические требования к летной годности экземпляра ВС и процедуры, обеспечивающие сертификацию экземпляра ВС и оформление сертификата летной годности. Порядок допуска единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения, не имеющих и не имевших сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, определен в Федеральных авиационных правилах «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (приказ Минтранса РФ от 17.04.2003 №118). Иного порядка (процедур) допуска к эксплуатации гражданских ВС, в т.ч. беспилотных летательных аппаратов, Федеральными авиационными правилами не предусмотрено.

В соответствии с п.1 ст. 53 гл. VII Воздушного Кодекса РФ (от 19.03.1997 №60-ФЗ), лица из числа авиационного персонала гражданской авиации допускаются к деятельности при наличии сертификата (свидетельства). Требования, предъявляемые к **авиационному персоналу гражданской авиации**, устанавливаются федеральными авиационными правилами (ФАП). Требования к лицам авиационного персонала в соответствии с Законом установлены **ФАП "Требования к членам экипажа воздушных судов**, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", которые определяют требования к лицам авиационного персонала в соответствии с перечнем. Специалист (оператор) по управлению БЛА в данном перечне отсутствует.

Таким образом, для **возможности использования БЛА** в воздушном пространстве (ВП) РФ в соответствии с Воздушным законодательством РФ, необходимо иметь:

- сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) (СЛГ);
- государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки;
- сертификат (свидетельство) о допуске к управлению ВС лиц из числа авиационного персонала;
- подтверждение органа ЕС ОрВД об установлении временного или местного **режима** и включению поданного установленным порядком **плана** полета БЛА, в суточный план зонального и районного центра Единой системы.
- разрешение на использование воздушного пространства органа ЕС ОрВД.

Относительно возможности использования ВП БЛА в зоне ограничений ULR1, информируем: в соответствии со ст.38 ФП ИВП над городом Санкт Петербургом по представлению Правительства города, приказами Минтранса РФ установлены: зона ограничения полетов ULR1, запретные зоны ULP10,11,12, а также введены Рекомендации по ИВП в этих зонах (далее Рекомендации).

На основании ст.39 «Использование воздушного пространства в запретных зонах, а также в зонах ограничения полетов, деятельность в которых осуществляется на постоянной основе, запрещается, за исключением:

- а) использования воздушного пространства лицами, в интересах которых установлены такие зоны;
- б) выполнения полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;
- в) выполнения полетов в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях;
- г) выполнения полетов воздушных судов, осуществляемых в соответствии со специальными международными договорами».

В соответствии со ст. 40 «Для использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения полетов в случаях, не предусмотренных пунктом 39 настоящих Федеральных правил, пользователи воздушного пространства обязаны получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны». В случае с ИВП зоне ограничения полетов ULR1, запретных зонах ULP10,11,12 разрешение выдает Правительство Санкт Петербурга. Процедуру получения разрешений на ИВП в зоне ограничения полетов ULR1 и запретных зон ULP10,11,12, устанавливает тот, кто выдает разрешения, т.е. Правительство Санкт Петербурга.

В своем представлении на установление зоны ограничения полетов ULR1 и запретных зон ULP10,11,12, Правительство г. Санкт Петербурга установило ограничение на ИВП беспилотными летательными аппаратами (п.2.1.10. Рекомендаций) – «полеты беспилотных летательных аппаратов – ЗАПРЕЩЕНЫ, за исключением полетов в соответствии с подпунктами б), в) ст.39, ст.52 ФП ИВП, а также при наличии действующего сертификата летной годности ВС и наличия защищенного канала управления БЛА, в соответствии с утвержденным руководителем организации и согласованным с соответствующими уполномоченными органами «Порядком выполнения полетов БЛА».

Проведение авиационных работ (аэрофотосъемка и т.д.) с использованием БЛА.

Физические и юридические лица, выполняющие авиационные работы в соответствии с ФАП от 23.12.2009 № 249 "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" (далее - Правила), должны **иметь сертификат эксплуатанта**.

Правила устанавливают сертификационные требования к физическим, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, порядок проведения сертификации физических, юридических лиц, намеревающихся получить сертификат эксплуатанта.

В соответствии с п.16 - 24 раздела III «Сертификационные требования» Правила предписывают наряду с другими требованиями, обязательное наличие у эксплуатанта:

- сертификата летной годности (удостоверение о годности к полетам);
- подготовленный персонал, имеющий свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении конкретных видов авиационных работ;
- обязательные виды страхования, предусмотренные статьями 131, 132 и 135 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" и т.д.

В документах обязательно наличие:

- сертификата летной годности (удостоверение о годности к полетам) (СЛГ);
- государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки;
- сертификат (свидетельство) о допуске к управлению ВС лиц из числа авиационного персонала;
- документы, подтверждающие обязательные виды страхования;
- сертификат эксплуатанта на соответствие требованиям воздушного законодательства Российской Федерации к физическим лицам, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы.

В СЗ МТУ ВТ ФАВТ отсутствует информация о БЛА, зарегистрированных в государственном реестре гражданских воздушных судов.