Ассоциация работодателей и предприятий индустрии беспилотных авиационных систем «АЭРОНЕКСТ»
125424, г. Москва, Волоколамское ш., д. 73 ИНН 7707491444
тел. +7 (495) 122-23-11 http://aeronext.aero info@aeronext.ru

Исх. № 497 от 06.10.2026

О правомочности отказа в получении государственной услуги

Минтранс России

Минпромторг России

Копия: в Генеральную прокуратуру Российской Федерации

С 29 сентября 2026 года при подаче плана полета в органы Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации **(далее – ЕС ОрВД)** через систему подачи полетных планов по сети Интернет (**далее – СППИ**) эксплуатанты беспилотных авиационных систем (**далее – БАС**) получают отказы в выдаче разрешения на использование воздушного пространства в случае не идентификации заявленного для полетов беспилотного воздушного судна (**далее – БВС**) в Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» **(далее – ГИС «ЭРА-ГЛОНАСС»).**

При этом системой СППИ, находящейся в эксплуатации у ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», для решения вопроса рекомендуется обращаться в коммерческую организацию АО «ГЛОНАСС», выступающую оператором ГИС «ЭРА-ГЛОНАСС» и взимающую плату как за регистрацию личного кабинета в указанной системе, так и за связанную с такой регистрацией покупку и дальнейшее абонентское обслуживание у нее некоего «устройства идентификации X-Keeper».

На данный момент такие отказы зафиксированы в нескольких организациях-членах Ассоциации «АЭРОНЕКСТ», в том числе ООО «Геоскан», ООО «БАС», ООО «Летающие машины Тюринга», ООО «Профпилот», ООО «Ижевский авиационный завод», ООО «ФИНКО», АО НПП «Радар ММС», АО «ЦАРС».

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ» считает такие действия органов обслуживания воздушного движения, подведомственных ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», незаконными по следующим причинам.

1. Согласно п.2 и п.4 постановления Правительства РФ от 28.08.2026 № 901 "О Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации" (**далее – Постановление о ЕС ОрВД**): ЕС ОрВД предназначена для организации использования воздушного пространства Российской Федерации и организации воздушного движения над находящимися за пределами территории Российской Федерации районами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а организационная структура ЕС ОрВД включает в себя руководящий орган Единой системы (Росавиация) и оперативные органы ЕС ОрВД, к которым относятся органы обслуживания воздушного движения, являющиеся структурными подразделениями федерального государственного унитарного предприятия "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" (**далее – ГК по ОрВД**), находящегося в ведении Федерального агентства воздушного транспорта, (положение об оперативных органах

ЕС ОрВД и их перечень установлены приказами Росавиации от 25.12.2019 N 1414-П и от 28.09.2020 N 1224-П).

Согласно п. 7 Постановления о ЕС ОрВД: оперативные органы Единой системы в установленных для них зонах и районах осуществляют:

а) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными статьей 13 Воздушного кодекса Российской Федерации;

б) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;

в) организацию воздушного движения, в том числе:

обслуживание воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания воздушного движения и организации потоков воздушного движения;

г) контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства.

2. Приказом Минтранса России от 09.07.2012 N 208 "Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 04.10.2012 N 25601, **далее - Адмирегламент**) установлено, что **государственная услуга по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации в виде организации и обслуживания воздушного движения,** обеспечения авиационной электросвязи, предоставления аэронавигационной и метеорологической информации, поиска и спасания предоставляется ГК по ОрВД (пункт 14 Адмирегламента).

Согласно пункту 19 Адмирегламента для получения государственной услуги **достаточно представить в органы обслуживания воздушного движения план полета воздушного судна** для полета в воздушном пространстве классов A и C **и получить разрешение на использование** воздушного пространства или уведомить соответствующий орган обслуживания воздушного движения о полете в воздушном пространстве класса G.

Каких-либо **дополнительных документов от иных органов и организаций** для предоставления пользователю воздушного пространства Российской Федерации государственной услуги **не требуется.**

Согласно п. 20 **основанием выдачи разрешения на использование** воздушного пространства является **подача пользователем воздушного пространства плана полета** воздушного судна в соответствии с федеральными авиационными правилами, регламентирующими организацию планирования использования воздушного пространства, **с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации**. Указанный табель утвержден приказом Министерством транспорта Российской Федерации от 15.01.2026 N 15 "Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 27.02.2026 N 85512) **(далее – Табель № 15).**

Согласно п. 21.3 Административного регламента план полета по сети Интернет подается в орган организации обслуживания воздушного движения **путем заполнения информационной части плана полета** воздушного судна на веб-сайте центра ЕС ОрВД в последовательности и по правилам, определенным табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации – Табелем № 15.

Согласно п. 28 Административного регламента оснований для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги, не предусмотрено.

В связи с изложенным, требование органов обслуживания воздушного движения, подведомственных ФГУП ГК по ОрВД, о предоставлении при подаче планов полетов БВС для получения государственной услуги по выдаче разрешения на использование воздушного пространства информации об активном статусе личного кабинета владельца гражданского БВС в ГИС «ЭРА-ГЛОНАСС», а также отказ в приеме поданного по сети Интернет плана полета БВС при неподтверждении указанной ГИС «ЭРА-ГЛОНАСС» поданных заявителем в плане полета идентификационных данных БВС (опознавательный индекс, категория воздушного судна), является незаконным.

Согласно п. 113 Административного регламента **отказ в приеме документов**, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации для предоставления государственной услуги, у заявителя, а также **отказ в предоставлении государственной услуги**, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, **может быть обжалован** заявителем соответствии с главой 2.1 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ "Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг".

3. Согласно п. 52 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 **(далее – ФП ИВП)**, использование воздушного пространства беспилотным воздушным судном в воздушном пространстве классов A, C и G осуществляется **на основании плана полета** воздушного судна **и разрешения** на использование воздушного пространства.

В случаях, когда технические возможности беспилотной авиационной системы **(далее – БАС**), в состав которой входит БВС, не позволяют внешнему пилоту вести постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), безопасность полетов других воздушных судов обеспечивается **посредством установления запрещения или ограничения использования воздушного пространства**.

Представление **в региональный центр ЕС ОрВД плана полета БВС** и последующее использование им воздушного пространства осуществляются собственником или эксплуатантом такого БВС.

Согласно п. 108 ФП ИВП план полета БВС представляется в том числе **с использованием информационной системы (цифровой платформы),** предназначенной для обеспечения взаимодействия между оперативными органами ЕС ОрВД и пользователями воздушного пространства.

Согласно п. 109 ФП ИВП **сообщение о плане полета БВС** (за исключением случаев, когда это не требуется - предусмотрены пунктом 52(3) ФП ИВП) **подается** для получения разрешения на использование воздушного пространства **независимо от класса воздушного пространства.**

План полета БВС представляется пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в **соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов** в Российской Федерации – **Табель № 15.**

Согласно п. 111 ФП ИВП **состав (объем) информации**, включаемой **в сообщение о плане использования воздушного пространства**, и правила передачи указанного плана **определяются Табелем** сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации – в н.в. Табелем № 15.

4. Согласно п. 1 Табеля № 15 он **обязателен для исполнения органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД),** физическими и юридическими лицами, организующими, обеспечивающими и осуществляющими деятельность по использованию воздушного пространства Российской Федерации, в том числе в районах открытого моря, в которых ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию.

Согласно п. 4 Табеля № 15 **формат** стандартных сообщений определяется в соответствии с Табелем стандартных сообщений, являющимся приложением N 1 к Табелю № 15 (далее - Табель стандартных сообщений).

В **поля** Табеля стандартных сообщений для БВС вносятся взаимосвязанные элементы данных относительно полета воздушного судна или относительно другой деятельности по использованию воздушного пространства.

Согласно п. 8 и п. 9 Табеля № 15 в сообщении о представленном плане полета БВС указываются в том числе следующие сведения о планируемом полете:

поле 3 - тип сообщения;

поле 7 - опознавательный индекс воздушного судна **(учетный или регистрационный номер беспилотного воздушного судна);**

поле 8 - правила полетов и тип полета;

поле 9 - количество, тип воздушных судов, категория турбулентности следа

поле 10 - **оборудование и возможности;**

поле 13 - аэродром и время вылета;

поле 15 - маршрут;

поле 16 - аэродром назначения и общее расчетное истекшее время, запасной (запасные) аэродром (аэродромы) пункта назначения;

поле 18 - прочая информация;

поле 19 - дополнительная информация.

Согласно п. 17 Табеля № 15 **в поле 7 плана полета** используется не более восьми буквенно-цифровых знакомест и указывается **для БВС свыше 30 кг**, в отношении которых предусматривается государственная регистрация, - **бортовой номер**, состоящий не более чем

из семи буквенно-цифровых знаков, а для БВС от 0,15 до 30 кг, в отношении которых государственная регистрация не предусматривается, - **учетный опознавательный знак воздушного судна**, состоящий не более чем из восьми буквенно-цифровых знаков.

Согласно п. 25 и 26 Табеля № **15 в поле 10 плана полета** указываются наличие исправного оборудования на борту воздушного судна: средств радиосвязи, навигационных средств, средств захода на посадку, оборудования наблюдения и возможности такого оборудования

Согласно п. 30 Табеля № 15 для обозначения оборудования наблюдения и возможности воздушного судна указываются:

1) в случае отсутствия или неисправности бортового оборудования наблюдения для данного маршрута полета - "N";

2) в иных случаях - один или несколько из следующих идентификаторов, состоящих не более чем из 20 знаков, для обозначения исправного бортового оборудования и (или) возможностей наблюдения:

а) для режимов "A" и "C" вторичной радиолокации (далее - ВОРЛ):

"A" - приемоответчик - режим "A";

"C" - приемоответчик - режим "A" и режим "C";

б) для ВОРЛ режима "S":

"E" - приемоответчик - режим "S" с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте и удлиненного самогенерируемого сигнала вещательного автоматического зависимого наблюдения (automatic dependent surveillance-broadcast; далее - ADS-B);

"H" - приемоответчик - режим "S" с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте;

"I" - приемоответчик - режим "S" с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, но без передачи данных о барометрической высоте;

"L" - приемоответчик - режим "S" с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте, удлиненного самогенерируемого сигнала ADS-B и возможностью усовершенствованного наблюдения;

"P" - приемоответчик - режим "S" с возможностью передачи данных о барометрической высоте, но без передачи опознавательного индекса воздушного судна;

"S" - приемоответчик - режим "S" с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте;

"X" - приемоответчик - режим "S", без возможности передачи опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте;

в) для ADS-B:

"B1" - ADS-B с возможностью ADS-B "out" на выделенной частоте 1090 МГц;

"B2" - ADS-B с возможностями ADS-B "out" и "in" на выделенной частоте 1090 МГц;

"U1" - возможности ADS-B "out" при использовании линии передачи данных для ADS-B (universal access transceiver; далее - UAT);

"U2" - возможности ADS-B "out" и "in" при использовании UAT;

"VI" - возможности ADS-B "out" при использовании VDL режима 4;

"V2" - возможности ADS-B "out" и "in" при использовании VDL режима 4;

г) для автоматического зависимого наблюдения "контрактного" (ADS-C):

"D1" - ADS-C с возможностями FANS 1/A;

"Gl" - ADS-C с возможностями ATN.

Согласно п. 31 Табеля № 15 дополнительные виды применения наблюдения указываются в поле 18 плана полета после группы буквенных признаков "SUR/".

5. Согласно п. 2.4 статьи 69 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВзК РФ) Правила организации воздушного движения в Российской Федерации устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, что реализовано изданием вступившего в силу с 02.10.2026 приказа Минтранса России от 28.01.2026 N 37 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Правила организации воздушного движения в Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 18.09.2026 N 88335).

6. Пункт 308 Приказа № 37 «Воздушные суда, оборудованные приемоответчиками режима "S" или передатчиками АЗН-В и имеющие возможность передавать опознавательный индекс воздушного судна, должны передавать опознавательные индексы воздушных судов в соответствии с опознавательным индексом, указанным в плане полета, или должны передавать регистрационный номер воздушного судна, когда план полета не представлен.

Ссылка органов ЕС ОрВД при отказе эксплуатантам БАС в выдаче разрешений на использование воздушного пространства через СППИ на постановление Правительства РФ от 02.02.2026 N 83 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" **(далее – Постановление № 83),** представляется некорректной по следующим причинам.

Постановление № 83 внесло изменения в требования к оснащению пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием связи, навигации, наблюдения, автоматического предотвращения столкновений, к оснащению беспилотных авиационных систем оборудованием удаленной идентификации и оборудованием линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем, средствами криптографической защиты информации, сертифицированными в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 30.11.2024 № 1701 **(далее соответственно – Постановление № 1701, Требования № 1701)**.

В редакции Постановления № 83 Требования № 1701 в своих подпунктах «б» пункта 8 и «в» пунктов 9 и 10 устанавливают, что БАС наряду с оборудованием, предусмотренным пунктами 2 и 3 Требований, **должны быть оснащены оборудованием (аппаратно-программными средствами) удаленной идентификации, обеспечивающим формирование и передачу информации, содержащей опознавательный индекс, категорию такого воздушного судна, высоту его полета и координаты его местоположения, оператору Государственной автоматизированной информационной системы "ЭРА-ГЛОНАСС" для ее размещения в указанной системе**.

При этом, вопрос определения порядка предоставления информации удаленной идентификации в систему «ЭРА-ГЛОНАСС» окончательно не урегулирован, поскольку Постановление 1701 устанавливает лишь то, что сбор и последующее предоставление информации удаленной идентификации осуществляется с использованием системы «ЭРА-ГЛОНАСС», однако **не устанавливает способа передачи и участников такой передачи.**

Тем более – не устанавливает обязанности эксплуатанта БВС передавать информацию удаленной идентификации **исключительно непосредственно напрямую** в ГИС «ЭРА-ГЛОНАС» (как это делает устройство идентификации X-Keeper, заявляемое АО «ГЛОНАСС, с использованием сетей мобильной связи при наличии зон покрытия»), что обязывало бы всех эксплуатантов БАС **безальтернативно** становиться пользователями указанного устройства.

В связи с изложенным, представляется возможным то, что одним из вариантов передачи поставщиком информации удаленной идентификации в ГИС «ЭРА-ГЛОНАСС» может обоснованно являться ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», которой в свою очередь требуемую информацию предоставляют пользователи воздушного пространства, использующие иное оборудование, для передачи информации, содержащей опознавательный индекс, категорию ВС, высоту его полета и координаты его местоположения.

Просим принять меры к недопущению нарушений законодательства при оказании государственных услуг в области воздушного транспорта, а также недопущению создания искусственных преференций деятельности коммерческих структур с участием органов власти и госкорпораций.

С Уважением,

Председатель Общественно-экспертного совета
национального проекта «БАС»,
Генеральный директор Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» Г.В. Бабинцев