

Исх. № 167 от 07.07.2025
На исх. № Д1/2103/ИС от 04.07.2025

Директору
Департамента государственной политики
в области гражданской авиации

В.Р. Ходыревой

Уважаемая Вероника Руслановна!

В соответствии с Вашим письмом от 04.07.2025 Ассоциация «Аэронекст» направляет предложения о мерах, направленных на снятие избыточного регулирования эксплуатации беспилотных авиационных систем (далее – БАС) в целях сельского хозяйства.

В отношении Вашего запроса о статистических данных по применению БАС в сельском и лесном хозяйстве сообщаем, что ввиду поступления Вашего письма в Ассоциацию 07.07.2025, а также необходимости обработки данных по итогам участия Ассоциации во Всероссийском дне поля 3-4 июля 2025г., запрашиваемые статистические данные будут направлены в Минтранс России дополнительно в максимально короткие сроки.

В соответствии с письмом Минсельхоза России от 23.07.2024 № АР-19-23/18832 в Минтранс России (прилагается), проведенные с участием Минсельхоза России эксперименты показали значительный потенциальный эффект применения беспилотных воздушных судов (далее – БВС) на всех стадиях жизненного цикла растительной продукции сельского хозяйства от этапа посевных работ до стадии созревания и подготовки к уборке урожая.

Применение БВС позволяет дополнительно сохранить порядка 35% урожая, в том числе за счет возможности проведения обработок на переувлажненных почвах и отсутствии колесной колеи, сократить расходы на горюче-смазочные материалы до 10 раз в расчете на гектар площади, снизить на 30% расходы на агрохимию за счет точности внесения средств защиты растений и биореагентов.

К специфическим условиям применения БАС в сельском хозяйстве относятся условия выполнения полетов **на коротких прогонах в пределах прямой видимости** внешнего пилота **на высоте 2-6 метров** на удалении **до 500 метров от места базирования**, полностью автоматическое выполнение полета по программе без участия человека в непосредственном пилотировании БВС, проведение технического обслуживания и ремонта БВС **его экипажем на месте** вследствие простоты конструкции и необходимости частой замены элементов, ожидаемый **срок эксплуатации порядка 2-3 лет** вследствие работы в агрессивной мелкодисперсной среде с высоким содержанием пылевых частиц.

Перспективным направлением является выполнение работ **группой из 4-6 БВС**, обслуживаемых одной бригадой.

Совокупный экономический эффект от применения БВС в агрокомплексе Российской Федерации может достигать 500 млрд рублей в год.

Вместе с тем, воздушное законодательство содержит ряд административных процедур, оптимизация которых целесообразна для достижения указанного эффекта.

1. В части **подготовки внешних пилотов и специалистов по техническому обслуживанию** БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг, используемым в сельском хозяйстве для выполнения авиахимических работ, полагаем необходимым и достаточным проводить их **обучение самим эксплуатантом БАС или любой образовательной организацией по программе профессионального обучения**, аналогично требованиям к подготовке внешних пилотов БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, т.к. специфичным для трудовых функций экипажа БАС является наземное обслуживание и мелкий ремонт в полевых условиях как самого БВС, так и его полезной нагрузки - агрохимического оборудования.

Обучение внешних пилотов агро-БВС строго в сертифицированных Росавиацией учебных заведениях по программам, написанным в соответствии с ФАП-147, с последующим получением свидетельства в территориальных управлениях Росавиации представляется избыточным и сдерживающим массовое освоение новой профессии заинтересованными лицами в сельских территориях.

Успешный опыт, накопленный в результате эксплуатации с/х БАС в рамках экспериментальных правовых режимов (ЭПР) в нескольких регионах Российской Федерации, показывает, что подготовка внешних пилотов «тяжелых» БАС по программам, аналогичным программам подготовки внешних пилотов «легких» БВС, без обязательного обучения по пока несуществующим программам подготовки в сертифицированных АУЦ и обязательной аттестации в Росавиации, полностью оправдывает себя с таком **малорисковом** секторе применения БАС, как авиахимические работы для сельского хозяйства.

В этой связи **предлагаем внести изменения в приказ Минтранса России от 19.10.2022 № 419** в части **исключения из Перечня** специалистов авиационного персонала гражданской авиации Российской Федерации внешних пилотов и специалистов по техническому обслуживанию БАС в составе с БВС с МВМ более 30 кг, используемых для выполнения авиахимических работ для сельского хозяйства.

2. В части **допуска юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к деятельности** - в соответствии с приказом Минтранса России от 19 ноября 2020 г. № 494 (далее – ФАП-494) сертификации эксплуатанта при выполнении авиарбот подлежат все лица, выполняющие авиационные работы вне зависимости от цели их выполнения.

Вместе с тем, большое количество предприятий приобретают БВС, как инструмент для **собственных** нужд и не оказывают услуг по выполнению авиационных работ с применением БВС.

При этом от каждого заявителя – и планирующего выполнять коммерческие авиарботы, и фермера, летающего для себя - требуется разработка и представление в Росавиацию руководства по производству полетов (далее – РПП) и руководства по управлению безопасностью полетов (далее – РУБП), причем последнее требование противоречит пункту 2 статьи 24.1 Воздушного кодекса РФ.

Кроме того, все операции и работы в с/х являются типовыми, что дает возможность разработки единых РПП и РУБП для всех видов работ и утверждения их Минтрансом России для обязательного единообразного применения.

Отметим, что при сертификации эксплуатанта Росавиацией не проводится сопоставление числа и типа заявляемых на сертификацию БВС и числа внешних пилотов с предполагаемым объемом и сложностью будущих работ.

Таким образом, процедура сертификации эксплуатанта представляется избыточной для достижения главной цели регулирования – **идентификации лица**, ведущего деятельность, в случае причинения вреда таким лицом в процессе деятельности.

Представляется эффективным и достаточным **осуществлять допуск к деятельности** не путем его сертификации, а путем **уведомления** лицом, планирующим выполнение авиационных работ с применением БВС, через портал государственных услуг с безусловным наложением обязательств по соблюдению требований законодательства, что в полной мере соответствует цели данного вида регулирования.

Для этого предлагается **внести изменения в Воздушный кодекс РФ и ФАП-494** в части регламентации деятельности по выполнению авиационных работ в целях сельского хозяйства путем замены разрешительного режима допуска к такой деятельности на декларативный, а также разработать типовые РПП и РУБП для их обязательного применения лицами, декларирующими свое намерение выполнять такие работы.

Опыт применения агро-БВС в действующих в настоящее время ЭПР в этой сфере иллюстрирует успешность применяемых в ЭПР процедур допуска к деятельности агропредприятий и фермеров без получения в Росавиации обязательного сертификата эксплуатанта по ФАП-494.

3. В части государственной регистрации агро-БВС.

В настоящее время государственная регистрация БВС массой свыше 30 кг производится в государственном реестре гражданских воздушных судов вне зависимости от категории, типа применения и выполняемой ими работы (что, строго говоря, противоречит пункту 1.1 статьи 33 Воздушного кодекса РФ, в соответствии с которым в госреестре подлежат регистрации только пилотируемые ВС за исключением легких и сверхлегких).

Кроме этого, требование о регистрации воздушного судна одновременно вызывает необходимость регистрировать права на него.

При этом основное назначение обеих видов регистрации – **идентификация воздушного судна и его владельца**. Как показывает успешный опыт применения государственного учета БВС с МВМ 30 кг и менее, с указанной функцией идентификации вполне может справиться и эта процедура - учета.

Избыточность существующей двойной процедуры регистрации в госреестре гражданских воздушных судов и прав на них подтверждается сложившейся в отрасли ситуацией, которую неоднократно озвучивали и представители Росавиации: по состоянию на 02.06.2025 г., как следует из доклада руководителя Росавиации Д.В.Ядрова на Конференции ЦИПР-2025, проходившей 2-8 июня 2025 г. в Нижнем Новгороде, БВС с МВМ более 30 кг, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских ВС – 462 борта, БВС с МВМ менее 30 кг, поставленных на государственный учет – 128 500 БВС. При этом, по данным Ассоциации, в том числе, в сельском хозяйстве к 2025 году применяются уже порядка 10 тысяч БВС.

В целях исключения дублирования функций, а также отсутствия реальной разницы во владении и пользовании «легких» БВС (для которых регистрация не требуется) и «тяжелым» БВС (в отношении которого государственная регистрация необходима) **предлагается**

оптимизировать подход, **подняв порог максимальной взлетной массы БВС, для которого не требуется проведение государственной регистрации в государственном реестре гражданских воздушных судов, с 30 кг до 495 кг, обязав их владельцев ставить их на учет по правилам, аналогичным установленным для учета БВС 30 кг и менее.**

Этот подход считаем целесообразным применить не только к с/х БАС. Соответствующее предложение было направлено Ассоциацией «АЭРОНЕКСТ» в Минтранс России письмом от 14.04.2025 № 99 в рамках замечаний к проекту Федерального закона, поступившего в Ассоциацию письмом Минтранса России от 21.03.2025 № Д1/894-ИС.

4. В части **допуска агро-БВС к эксплуатации** отмечаем, что сертификация летной годности на основании сертификата типа в соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса РФ нецелесообразна ввиду **специфики частой замены узлов и агрегатов** на таких БВС, являющихся инновационным, но расходным инструментом внесения веществ в агросекторе.

Полагаем необходимым и достаточным условием допуска агро-БВС к эксплуатации, **его постановку на учет эксплуатантом БАС**, несущим всю полноту ответственности за страховые и нестраховые случаи при выполнении работ.

В настоящее время ни один российский агро-БВС не имеет на сегодня сертификата лётной годности, при этом экспертная оценка числа иностранных БВС, используемых в России теневым образом, измеряется тысячами штук.

Реализация предложенного механизма допуска к эксплуатации стимулирует на кратный рост применения БВС, как инновационного инструмента внесения веществ с переходом от преимущественно иностранных на отечественные агро-БВС.

5. В части правил **использования воздушного пространства БВС** при выполнении авиахимработ для сельского хозяйства.

Полеты агро-БВС с целью внесения веществ и посева выполняются в пределах визуальной видимости внешнего пилота на высоте не более 10 метров. При этом критически важным является фактор времени – зачастую, счет идет на часы.

В этой связи обязанность **подачи плана полета за сутки** и получение разрешения на ИВП нивелирует все неоспоримые преимущества применения БВС с указанными целями.

При этом, высота, скорость и правила выполнения полета БВС исключает создание каких бы то ни было рисков столкновения с другими участниками воздушного движения

В связи с этим предлагается внесение изменений в ФП ИВП в части **сокращения срока подачи плана полетов и получения разрешений на полеты агро-БВС до одного часа.**

Авиахимработы считаются одним из трёх наиболее ёмких сегментов рынка с ежегодным оборотом порядка 60 миллиардов рублей. Однако, среди разрабатываемых в России типов БВС только 5% предназначены для этой области применения, а сами работы возможно выполнять только в условиях немногочисленных работающих программ экспериментального правового режима.

Большинство существующих требований и процедур избыточны для специфики применения "летающей лейки" над полем, и потому сегмент авиахимработ с применением беспилотных воздушных судов является в нашей стране самым теневым.

А это толкает эксплуатантов также на то, чтобы при выборе между БВС отечественного производства и «безымянным иностранцем» использовать последнего, которого сложнее вычислить и идентифицировать в случае авиационного происшествия. Стимулы для

разработки и производства отечественной техники, на развитие которых направлен национальный проект «Беспилотные авиационные системы», в существующих условиях отсутствуют.

6. В части использования материалов дистанционного зондирования Земли.

Авиационные работы - далеко не единственный сектор применения БАС в сельском хозяйстве.

Огромную долю объема времени применения БАС занимает предшествующий им и последующий контроль на основе мониторинга с/х площадей. Эту задачу решают с помощью уже «легких» БВС с соответствующими полезными нагрузками: облет, фото- и видеосъемка, параллельный анализ материалов съемки для оценки состояния посевов, внесение дополнительных веществ и т.д. Причем, все эти операции необходимо производить максимально оперативно – в реальном времени, в том самом режиме «глаза в небе», в том числе, в зависимости от погодных условий.

В этой связи одним из главных барьеров представляется существующий порядок обязательного получения разрешений Генерального штаба ВС на выполнение аэрофотосъемочных работ, под определение которых попадают и полеты БВС в целях мониторинга с/х площадей, а также обязанность снятия грифа секретности со всех материалов ДЗЗ, полученных с применением БАС (согласно действующей Инструкции по определению и обеспечению секретности топографо-геодезических, картографических, гравиметрических, аэросъемочных материалов и материалов космических съемок на территорию СССР (СТГМ-90) и дополнению к Инструкции (ПАРО-90).

С 1 апреля 2024 года Правительство Российской Федерации наделено правом установить новый порядок выполнения воздушной съемки, при котором в одних случаях разрешения не требуется, в других случаях разрешение необходимо с последующим контрольным просмотром, а также установить порядок проведения такого контрольного просмотра.

Соответствующее постановление Правительства РФ должно было быть издано до конца 2024 года, однако этот срок был перенесен на 2 года, что снова отодвигает возможность легального применения БАС в тех областях сельского хозяйства, в которых они незаменимы и способны в сотни раз повысить его эффективность.

В этой связи считаем необходимой скорейшую разработку проекта постановления Правительства РФ, устанавливающего возможность применения БАС в целях мониторинга с/х площадей без получения разрешений и проведения контрольных просмотров.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

С уважением,
Генеральный директор



Бабинцев Г.В.



**МИНИСТЕРСТВО
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(Минсельхоз России)**

Министерство транспорта
Российской Федерации

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Орликов пер., д. 1/11, Москва, 107996
для телеграмм: Москва 84 Минроссельхоз
тел.: (495) 607-80-00; факс: (495) 607-83-62
<http://www.mcsx.ru>

№ _____
На № _____ от _____

В ходе стратегической сессии по реализации национального проекта «Беспилотные авиационные системы», состоявшейся 8 июля 2024 года под председательством Премьер-Министра Российской Федерации М.В. Мишустина, поставлена задача обеспечения связи мероприятий национального проекта и входящих в его состав федеральных проектов с экономическими эффектами применения беспилотных авиационных систем (далее – БАС) в отраслях экономики.

Одним из ключевых показателей эффективности государственной политики в области развития сельского хозяйства Российской Федерации является повышение значения индекса производства продукции сельского хозяйства. Проведенные с участием Минсельхоза России эксперименты показали значительный потенциальный эффект применения беспилотных воздушных судов (далее – БВС) на всех стадиях жизненного цикла растительной продукции сельского хозяйства от этапа посевных работ до стадии созревания и подготовки к уборке урожая. Применение БВС позволяет дополнительно сохранить порядка 35% урожая, в том числе за счет возможности проведения обработок на переувлажненных почвах и отсутствии колесной колеи, сократить расходы на горюче-смазочные

материалы до 10 раз в расчете на гектар площади, снизить на 30% расходы на агрохимию за счет точности внесения средств защиты растений и биореагентов.

К специфическим условиям применения БАС в сельском хозяйстве относятся условия выполнения полетов на коротких прогонах в пределах прямой видимости внешнего пилота на высоте 2-6 метров на удалении до 500 метров от места базирования, полностью автоматическое выполнение полета по программе без участия человека в непосредственном пилотировании БВС, проведение технического обслуживания и ремонта БВС его экипажем на месте вследствие простоты конструкции, ожидаемый срок эксплуатации порядка 2-3 лет вследствие работы в агрессивной мелкодисперсной среде с высоким содержанием пылевых частиц. Перспективным направлением является выполнение работ группой из 4-6 БВС, обслуживаемых одной бригадой.

Совокупный экономический эффект от применения БВС в агрокомплексе Российской Федерации может достигать 500 млрд рублей в год.

Вместе с тем, воздушное законодательство содержит ряд административных процедур, оптимизация которых целесообразна для достижения указанного эффекта.

1. Так в части подготовки внешних пилотов, контролирующих полет, воздушную и метеорологическую обстановку в прямой видимости, полагаем необходимым и достаточным проводить их обучение самим эксплуатантом БАС или любой образовательной организацией по программе профессионального обучения, аналогично требованиям к подготовке внешних пилотов БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее. Обучение внешних пилотов агро-БВС строго в сертифицированных Росавиацией учебных заведениях с последующим получением Свидетельства в территориальных управлениях Росавиации представляется избыточным и сдерживающим массовое освоение новой профессии заинтересованными лицами в сельских территориях.

2. В части допуска юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к деятельности в соответствии с приказом Минтранса России от 19 ноября 2020 г. № 494 сертификации эксплуатанта подлежат все лица, выполняющие авиационные работы вне зависимости от цели их выполнения. При этом от каждого заявителя требуется разработка и представление в Росавиацию руководства по производству полетов (далее – РПП) и руководства по управлению безопасностью полетов (далее – РУБП). Вместе с тем, большое количество предприятий приобретают БВС, как инструмент для собственных нужд и не оказывают услуг по выполнению авиационных работ с применением БВС. Кроме того, все операции и работы являются типовыми, что дает возможность разработки единых РПП и РУБП для всех видов работ и утверждения их Минтрансом России для обязательного единообразного применения. Так же отмечается, что при сертификации эксплуатанта Росавиацией не проводится сопоставление числа и типа заявляемых на сертификацию БВС и числа внешних пилотов с предполагаемым объемом и сложностью будущих работ. Таким образом, процедура сертификации эксплуатанта представляется избыточной для достижения цели регулирования – идентификации лица, ведущего деятельность, в случае причинения вреда таким лицом. Представляется эффективным и достаточным осуществлять допуск к деятельности путем уведомления лицом, планирующим выполнение авиационных работ с применением БВС, через портал государственных услуг с безусловным возникновением обязательств по соблюдению требований законодательства, что в полной мере соответствует цели данного вида регулирования.

3. В части допуска БВС к эксплуатации отмечаем, что сертификация летной годности на основании сертификата типа в соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный Кодекс Российской Федерации» нецелесообразна ввиду специфики частой замены узлов и агрегатов на агро-БВС, являющимся инновационным, но расходным инструментом внесения веществ в агросекторе. Сертификация летной

годности на основании акта оценки единичного экземпляра воздушного судна может быть целесообразна, при делегировании полномочий по проведению такой оценки самим разработчиком БАС и/или Научно-производственным центрам, создаваемым в рамках Национального проекта «Беспилотные авиационные системы». Минсельхоз России полагает необходимым и достаточным условием допуска агро-БВС к эксплуатации, его постановку на учет эксплуатантом БАС, несущим всю полноту ответственности за страховые и нестраховые случаи при выполнении работ. Реализация предложенного механизма допуска к эксплуатации стимулирует на кратный рост применения БВС, как инновационного инструмента внесения веществ с переходом от преимущественно иностранных на отечественные агро-БВС.

4. В части государственной регистрации агро-БВС, имеющих максимальную взлетную массу до 200 кг, считаем целесообразным проводить ее в электронной форме через портал Госуслуг, аналогично учету БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее. Целесообразности в регистрации прав собственности и предоставления формуляров на отсутствующий по определению планер и заменяемые двигатели таких БВС, не усматривается.

В обеспечение достижения задач государственной социально-экономической политики в области обеспечения продовольственной безопасности Российской Федерации и получения экономических эффектов от применения БАС в агрокомплексе Российской Федерации Минсельхоз России предлагает рассмотреть в рамках реализации мероприятий национального проекта «Беспилотные авиационные системы» и входящих в его состав федеральных проектов возможность формирования соответствующих нормативных условий, обеспечивающих снятие избыточных административных барьеров, с учетом малорисковой специфики применения БАС в сельском хозяйстве. Указанные предложения соответствуют мировому опыту регулирования применения БАС в сельском хозяйстве и могут быть верифицированы результатами реализации

программ экспериментальных правовых режимов в Российской Федерации.

Учитывая изложенное Минсельхоз России просит Минтранс России направить позицию по урегулированию вышеуказанных предложений.

А.В. Разин