

ПРОТОКОЛ

заседания Общественно-экспертного совета национального проекта «Беспилотные авиационные системы» и входящих в его состав федеральных проектов

24 октября 2025 г.

№ 6

- | | |
|--|--|
| Председатель
Общественно-экспертного
совета | - Бабинцев Г.В. |
| Члены
Общественно-экспертного
совета | - Баутин Г.Г., Бронников А.В., Варятченко А.П., Васильев С.С., Волошин В.А., Воронов В.В., Давыденко М.В., Ерусалимский И.М., Жданова Д.А., Замковой А.А., Кириллова Н.Л., Коршунов Н.А., Куканов А.В., Логинов А.С., Мешков Р.А., Неуступкин Р.В., Никифоров А.С., Рубцов Е.С., Сиваев Е.В., Чернышев Ю.П., Чижов М.С., Авдеев М.А. (предст. Горюхин А.Н.), Барышников Д.Б. (предст. Будницкий А.Д.), Грудев А.И. (предст. Корнеев Р.Л.), Савицкий Д.В. (предст. Митрофанов И.В.) |
| Представители ФОИВ и
государственных структур | - Васильев И., Маркитантова А., Половченя А.Ю, Потемкин А.А., Войтовский Э.А., Финк Э.Ю. |
| Представители организаций
индустрии беспилотных
авиационных систем | - Гудин В.В., Залецкий А.В., Ивлев Д.А., Измайлов А., Калабин А., Плахотников Б.В, Полякова Ю., Скорик А., Федосеев И. Шабанов Д., Шапкин А. |
-

I. О требованиях к оснащению воздушных судов оборудованием связи, навигации, наблюдения, автоматического предотвращения столкновений, удаленной идентификации

(Бабинцев, Кукарев, Сиваев, Потемкин, Войтовский, Чернышев, Карелов, Клинецевич)

Минтрансом России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», предусматривающего внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2024 г. № 1701 (далее – постановление № 1701) в целях создания системы удаленной идентификации БАС на основе системы «ЭРА-ГЛОНАСС» (далее – Проект).

Вместе с тем эффективность нормативно закрепляемых технологий не подтверждается результатами НИР «Идентификатор БВС», выполненной в 2024 году АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» по заказу Росавиации, результатами апробации технологий и средств идентификации, проведенной в мае-июне 2025 года Ассоциацией «Аэронекст».

По мнению экспертов отрасли функциональные требования постановления № 1701 носят комплексный взаимосвязанный характер:

С 01.03.2026 БАС для выполнения полетов **за пределами прямой видимости** должны быть оснащены, в частности:

- оборудованием связи, **поддерживающим двустороннюю радиосвязь** с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и между экипажами воздушных судов, в случаях, предусмотренных Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации (далее – ФП ВП);

- оборудованием навигации, обеспечивающим выполнение полета воздушного судна в соответствии с его эксплуатационной документацией, при этом оборудованием навигации пилотируемых воздушных судов и входящих в состав БАС беспилотных воздушных судов, производимых на территории Российской Федерации, принимающем и обрабатывающем сигналы навигационной спутниковой системы, должны использоваться сигналы глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;-

- оборудованием **радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В)**, обеспечивающим передачу информации в соответствии с приложением № 10 к Конвенции, или приемоответчиками, взаимодействующими с бортовыми датчиками воздушного судна, - для выполнения полетов в воздушном пространстве класса А или С в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства;

- системой **экстренного прекращения полета**, обеспечивающей **принудительную посадку**, или возврат БВС в точку вылета, или безопасное приземление БВС;

- оборудованием линий управления БАС и контроля БАС, обеспечивающим **непрерывность** обмена данными между станцией внешнего пилота и БВС на протяжении всего полета БВС (за исключением участков маршрута полета, по которому БВС выполняет полет в автономном режиме) и имеющим средства **криптографической защиты информации, сертифицированные в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности**;

- оборудованием **удаленной идентификации**, обеспечивающим формирование и передачу информации, содержащей опознавательный индекс, категорию такого воздушного судна, высоту его полета и координаты его местоположения, - для выполнения полетов за пределами

контролируемого воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства;

В процессе обсуждения вопроса применения и исполнения указанных положений Требований и Правил участниками было отмечено следующее:

1. Бабинцев Г. (Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»):

- 1.1. Неопределенность полномочий и круга лиц по принуждению БВС к посадке / возврата, оснований для таких действий порождают неопределенность в вопросе оснащения необходимым оборудованием («красной кнопкой») на стадии его разработки и изготовления;
- 1.2. Отсутствие определенных критериев физической непрерывности обмена данными между БВС и внешним пилотом, а также избыточное на сегодняшний день требование о сертифицированном в части криптозащиты оборудовании линий управления БАС и контроля БАС, обеспечивающего такой обмен, поскольку уже сейчас вмешательство и «взлом» используемых каналов связи с серийно изготавливаемых БВС для вмешательства в их полетное задание практически не осуществим.
- 1.3. Отсутствие нормативной возможности зарегистрировать как радиостанцию внешнего пилота, так и радиостанцию на борту БВС.
- 1.4. Установление отдельного оборудования идентификации для передачи информации, содержащей опознавательный индекс, категорию такого воздушного судна, высоты его полета и координаты его местоположения, избыточно, так как все указанные данные в полном объеме передает оборудование АЗН-В, которое должно быть установлено на БВС с 01.03.2027.
- 1.5. Целесообразность использования именно средств АЗН-В по сравнению с другими способами (WiFi, Bluetooth, GPRS\LTE и т.д.) для целей идентификации в требуемых постановлением № 1701 объемах, была подтверждена результатами НИР, выполненной АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» по заказу Росавиации (письмо Росавиации от 27.01.2025 № Исх-2412/03, прилагается), в том числе, по причине возможности использования сетевых способов на небольшой территории РФ,
- 1.6. Кроме того, установка дополнительного оборудования повлечет увеличение стоимости БВС и его летного часа, повлияет на его МВМ и технические характеристики, что приведет к невозможности в принципе использовать некоторые виды БВС, широко применяемые в настоящее время (например – в сфере образования и подготовки специалистов используются «малые» БАС, для которых критична установка любого дополнительного оборудования).
- 1.7. Результаты проведенных Ассоциацией «АЭРОНЕКСТ» практических апробаций различных технологий и средств идентификации были направлены в июне этого года в Минобороны России, ФСБ России, ФСО России, МВД, Минтранс России, Росавиацию, Фонд НТИ.
- 1.8. Невозможность получения данных идентификации с применением технологий спутникового трекинга для их проактивного использования – в том числе, в целях предотвращения противоправного использования БВС, т.к. скорость получения и передачи данных по сетям радиотелефонной связи с учетом скорости БВС не обеспечивают необходимого временного промежутка для их анализа и принятия решения.

- 1.9. О достаточной степени защиты линий контроля и управления БВС за счет применения разработчиками алгоритма шифрования AES-128, что делает практически невозможным перехват управления современными высокоавтоматизированными БВС с земли по радиоканалу.
- 1.10. О возможном ухудшении показателей развития рынка и снижении эффективности реализации национального проекта «Беспилотные авиационные системы» и входящих в его состав федеральных проектов ввиду наличия в законодательстве требований и/или принятия решений с недостаточной технологической обоснованностью.

2. Кукарев С. (АО «ГЛОНАСС»):

- 2.1. О необходимости учета международного опыта (США, Канада, Китай) при решении вопроса применения средств АЗН-В в стандарте 1090 в части применения комбинированной системы средств идентификации: и сетевых (на 3-5 км) и вещательных.
- 2.2. О необходимости и возможности реализации в настоящее время задачи централизованного доведения информации об экстренной посадке БВС до их эксплуатантов, о целесообразности переноса вправо сроков исполнения требования о наличии оборудования, обеспечивающего функцию «красной кнопки».
- 2.3. О проходящем в настоящее время обсуждении возможности выбора ГАИС «ЭРА ГЛОНАСС» в качестве системы для аккумуляирования данных системы удаленной идентификации БАС (проект поправок в постановление № 1701 внесен в Правительство РФ), а также использования соответствующего оборудования АО «ГЛОНАСС» для оснащения БАС в целях идентификации.

3. Сиваев Е. (АО «НПП «Радар ммс»):

- 3.1. О необходимости конкретизации требований о месте нахождения радиостанции для связи БАС с органами ЕС ОрВД и формирования архитектуры такой связи: радио /голосовой / цифровой (что в настоящее время нормативно не определено).
- 3.2. Об отсутствии требований к уровню криптозащиты оборудования обмена данными.

4. Потемкин А. (Росавиация):

- 4.1. О невозможности внедрения в ближайшем будущем (не ранее 10 лет) цифровых способов организации связи «борт-земля» и необходимости расширения применения радиосвязи для целей взаимодействия БВС и органов ОрВД (в том числе, за счет увеличения высоты полетов).
- 4.2. О международном опыте использования уже существующих общедоступных сетей связи в целях организации связи ВС.
- 4.3. О нормативно закреплённой возможности (отсутствии запрета) использования различных способов и технологий для организации функционирования системы идентификации – как сетевых, так и вещательных.
- 4.4. О необходимости реализации функции принудительной аварийной посадки, при отсутствии в настоящее время разработанных и готовых к применению обеспечивающих это технологий и алгоритмов.
- 4.5. О необходимости исполнения требований в части сертификации средств криптозащиты оборудования идентификации, установленных в постановлении № 1701 по инициативе ФСБ России.
- 4.6. О трактовке потери радиосвязи по линии C2 между оператором БАС и летящим БВС как серьезного отказа в работе БАС.

- 4.7. О свободе выбора разработчика БАС по установке оборудования идентификации: единственное требование – это оборудование должно обеспечивать передачу необходимого объема и состава данных в систему ГАИС «ЭРА ГЛОНАСС».

5. Чернышев Ю. (АО «ГТЛК»):

- 5.1. Об отсутствии однозначного понимания, применения и исполнения требований постановления № 1701 в части оборудования для обеспечения радиосвязи и оборудования идентификации в отношении поставляемых АО «ГТЛК» БАС в рамках ГГЗ, в том числе, после внесения изменений в ВЗК в части ФАП-32 о порядке организации радиосвязи в ВП РФ (федеральным законом от 29.09.2025 № 360-ФЗ) и о связанной с этим необходимостью переноса сроков вступления в силу соответствующих требований постановления № 1701.
- 5.2. О существующих риска в отношении:
- 5.3. - несогласованности (после внесения последних поправок в ВЗК РФ) между требованиями ФП ИВП об обеспечении радиосвязи между внешним пилотом и органами ОрВД (и соответствующими требованиями постановления № 1701 о наличии в составе БАС обеспечивающего оборудования), и требованиями федеральных авиационных правил, устанавливающих порядок осуществления радиосвязи, и в том числе - порядок обмена информацией по каналам речевой связи, организованным для взаимодействия внешнего пилота БВС с органом ОВД (управления полетами)
- 5.4. 5.2. О целесообразности интегрирования задачи идентификации в целях УВД в задачи идентификации с целями «антидрон» для их комплексного решения единым составом оборудования
- 5.5. 5.3. Об обращении АО «ГТЛК» в Минтранс России, Росавиацию, Минпромторг России за разъяснениями в части необходимости оснащения БАС, поставляемых АО «ГТЛК», оборудованием идентификации, обеспечивающим передачу требуемых данных в систему ГАИС «ЭРА ГЛОНАСС», что предусматривается проектом поправок в постановление № 1701, направленном в настоящее время Минтрансом России в Правительство РФ.

6. Карелов (НИИАС РЖД):

- 6.1. О предложении инициировать внесение изменений в постановление № 1701, устанавливающих возможность не применять Требования и Правила к БАС, выполняющих полеты в классе Н в случаях, установленных подпунктом "б" пункта 52(2) и пунктом 52(3).

7. Клинецвич В. (ГК «Геоскан»):

- 7.1. О работе ГК «Геоскан» по исполнению требований постановления № 1701 в части обеспечения криптозащиты и отсутствии в Требованиях и Правилах и об объективной невозможности реализовать указанные Требования к требуемому сроку 01.03.2026 в связи со следующими факторами.
- 7.2. Реализация данное требование с помощью стандартизированного оборудования Линии С2 с уже интегрированным СКЗИ не представляется возможным ввиду отсутствия на рынке такого оборудования, способного организовать универсальную защищенную СКЗИ Линию С2, способную обеспечить связь для произвольной БАС (между БВС и Наземной станцией управления) на всей территории РФ (хотя бы в зоне прямой радиовидимости между БВС и НСУ).

- 7.3. Отсутствие в Требованиях (в том числе с пояснениями ГОСТ Р 59519-2021) достаточной конкретики: указания на требуемый класс криптографической защиты передаваемой информации, о методиках испытаний (косвенно поясняющих методы реализации), об органах и организациях (уполномоченных формулировать эти методики и/или проводить испытания), в части полномочных органов для проведения оценки.
- 7.4. Отсутствие в настоящее время у разработчиков БАС действующей модели угроз – основного документа при реализации требований по СКЗИ и их сертификации в ФСБ России, отсутствии специализированных программно-аппаратных решений - СКЗИ, предназначенных для использования в линиях управления и контроля БАС, в условиях эксплуатации БАС и учитывающих особенности устройства БАС, отсутствуют типовые методики, правила, регламенты или стандарты интеграции СКЗИ в БАС.
- 7.5. Необходимость получения разрешительных документов в ФСБ России, организации отдельного производственного процесса и помещений для обращения с СКЗИ, усложнение процесса пользования продуктом для эксплуатанта, ограничивает сценарии его применения, а также всего процесса до момента получения разрешения на серийный выпуск занимает много времени. Процедура интеграции СКЗИ (с учётом всех процедур, лицензирования, оценки влияния и экспертизы для конкретного применения) занимает от 1 года и более (даже без учёта этапа постановки на производство).
- 7.6. О неизбежности увеличения стоимости таких БАС уже в 2026 г. (для мелкосерийного производства это удорожание может достигать сотен тысяч рублей даже на малоразмерные и сверхлёгкие БАС), что критическим образом скажется и на спросе на такие БАС и их продажах, и на самих компаниях разработчиках-производителях БАС, и рынке БАС в России в целом.
- 7.7. О невозможности экспорта БАС с внедренными модулями СКЗИ и связанной с этим необходимостью фактически организовывать полноценное второе производство всего модельного ряда БАС для поставки на экспорт.
- 7.8. О целесообразности выделения отдельных категорий (сценариев) использования БАС, для которых требования о наличии СКЗИ не применяются – например, в образовании, под землей и т.п., а также о необходимости переноса сроков вступления в силу указанных требований вправо минимум на 2 года.

8. Войтовский Э. (Росавиация):

- 8.1. О вступлении в силу требований о СКЗИ еще в 2023 году в соответствии с поправками в статью 78.3 ВЗК РФ, внесенными федеральным законом от 04.08.2023 № 488-ФЗ
- 8.2. О возможности инициировать внесение изменений в постановление № 1701 в установленном порядке при такой необходимости, и в том числе, в части его дополнения положениями о разработке универсальной модели угроз.
- 8.3. Об обязанности внешнего пилота обеспечить двустороннюю голосовую / радио связь с сотрудником органа УВД в каждом секторе ВП, который используется БВС.
- 8.4. Об ограничениях по внесению требуемых изменений в постановление № 1701, связанных с предметом его регулирования и о подготовке нормативного акта, в котором будет установлен порядок функционирования системы удаленной

идентификации, в соответствии с утвержденной Минтрансом России «дорожной картой» по внедрению такой системы.

С учетом обсуждения решили:

В целях сохранения положительной динамики развития рынка и эффективности реализации национального проекта «Беспилотные авиационные системы» и входящих в его состав федеральных проектов направить в президиум Правительственной комиссии по вопросам развития беспилотных авиационных систем и руководителю национального проекта «Беспилотные авиационные системы» предложение инициировать рассмотрение вопроса о:

1. **Переносе на 01 марта 2029 года** срок вступления в силу и поручении ответственным ведомствам дополнительно проработать требования постановления № 1701 об оснащении оборудованием линий управления БАС и контроля БАС, обеспечивающим непрерывность обмена данными между станцией внешнего пилота и БВС на протяжении всего полета БВС (за исключением участков маршрута полета, по которому БВС выполняет полет в автономном режиме) и имеющим средства криптографической защиты информации, сертифицированные в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности;
2. **Поручении Минтрансу России подготовить и внести изменения в приказ Минтранса России от 21.12.2010 № 290 «Об утверждении Порядка выдачи разрешений на бортовые радиостанции, используемые на гражданских воздушных судах»**, в части определения порядка регистрации и выдачи разрешений на радиостанции, входящие в состав БАС. Дополнительно проработать вопрос осуществления радиосвязи с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и между экипажами воздушных судов путем обмена формализованными цифровыми сообщениями, в том числе с использованием отечественных спутниковых систем.
3. **Внесении изменений в постановление № 1701** в части требований по оборудованию идентификации, с учетом существующего требования по оснащению оборудованием АЗН-В для классов А и С, а именно - распространить в целях практической апробации на период до 01 марта 2028 года применение единой системы идентификации на базе технологий ЭРА-ГЛОНАСС только для низколетающих гражданских БВС, предназначенных для авиационных работ с последующим анализом полученных результатов и решением о целесообразности масштабирования.

**Голосовали (по итогам заочного голосования членов ОЭС путем заполнения
опросных листов):**

«за» - 20 голосов

«против» - 3 голоса

«воздержался» - 4 голоса

не голосовали – 5 членов ОЭС

II. О текущем состоянии регулирования в сфере БАС и утверждении плана мероприятий по совершенствованию законодательства

(Баутин, Бабинцев, Никифоров, Потемкин, Чернышев, Будницкий, Никифоров, Корнеев, Кириллова)

Распоряжением от 03.04.2018 № 576-р Правительство Российской Федерации утвердило план мероприятий («дорожную карту») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет» (далее – ЗДК НТИ Аэронет), которая была актуализирована 16.09.2021.

ЗДК разработана в соответствии с **постановлением Правительства Российской Федерации от 29.09.2017 № 1184** «О порядке разработки и реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

Перечни поручений Президента Российской Федерации от 30.12.2022 № Пр-2548, от 13.06.2023 № Пр-1176, от 19.03.2025 № Пр-589 подтверждают актуальность и необходимость реализации большинства мероприятий ЗДК НТИ Аэронет, а также ставят новые задачи, требующие, нормативного решения, в том числе для исполнения национального проекта «Беспилотные авиационные системы».

Во исполнение пункта 3 раздела III совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации В.Г. Савельева от 16.07.2025 № СВ-П50-51пр Ассоциация «АЭРОНЕКСТ» письмом от 05.08.2025 № 223 направила в Минтранс России предложения в формате плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства Российской Федерации в части эксплуатации беспилотных авиационных систем, сформированные в том числе с участием членов Рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации ЗДК НТИ Аэронет (далее – ЗРГ НТИ Аэронет).

В процессе обсуждения вопроса участниками было отмечено следующее:

1. Баутин Г. (Руководитель ЗРГ НТИ Аэронет):

- 1.1. ЗРГ НТИ Аэронет разработаны предложения по актуализации ЗДК с учетом реализации отдельных мероприятий ЗДК за период 2018 – 2025 гг., а также в соответствии с новыми выявленными барьерами, препятствующими достижению целей указанного направления НТИ и национального проекта «Беспилотные авиационные системы». Мероприятия ЗДК составлены с учетом приоритезации по последовательности и срокам исполнения.
- 1.2. С 2018 года по настоящее время ЗДК НТИ Аэронет является единственным программным документом по совершенствованию законодательства в сфере БАС, который обеспечивает гарантированное участие профессионального сообщества этой сферы в процессе формирования плана по выявлению и устранению барьеров, в реализации его мероприятий и формировании результатов, непосредственно влияющих на темпы развития рынка БАС.

2. Бабинцев Г. (Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»):

- 2.1. О несомненном положительном влиянии ЗДК НТИ Аэронет на произошедшие изменения в области регулирования сферы БАС (учет БВС, особенности ИВП, упрощение обязательной сертификации БАС ограниченной категории, требований к внешним пилотам БВС менее 30 кг и т.д.)
- 2.2. О влиянии ЗДК на предпринимательскую и инвестиционную активность за счет возможности бизнеса осуществлять стратегическое планирование с учетом определенных по сроку и характеру изменений регуляторной среды.
- 2.3. О необходимости существования и регулятора и бизнеса единого консенсусного документа, устанавливающего предсказуемые границы и правила нормативного поля, обеспечивающего отсутствие противоречий в нормативных актах, создание благоприятных условий для роста рынка БАС, в том числе в рамках реализации нацпроекта «БАС».
- 2.4. О необходимости при формировании нормативного поля учитывать потребности и возможности исполнения устанавливаемых требований в области обучения детей и молодежи, а также при изготовлении БАС для экспорта.
- 2.5. О позиции Минтранса России о том, что в РФ уже сформирована нормативная правовая база для всего цикла работы беспилотных воздушных судов, позволяющая осуществлять их эксплуатацию в гражданских целях, и в текущий момент существует потребность исключительно в точечной донастройке действующих норм, и о том, что дальнейшая организация работы по точечному снятию ограничений целесообразно проводить на базе отраслевых министерств по отдельным секторам экономики по отдельным секторам экономики.

3. Чернышев Ю., Будницкий А., Никифоров А., Корнеев Р., Кириллова Н.

- 3.1. Об острой необходимости продолжения системной работы по выявлению и устранению существующих барьеров, необходимости взаимодействия участников рынка БАС и регулятора при формировании плана и реализации его мероприятий по совершенствованию нормативного регулирования и о необходимости дальнейшего использования для этого механизмов ЗДК НТИ и ЗРГ НТИ Аэронет.
- 3.2. О возникновении с 2018 года новых нормативных и административных барьеров (в том числе в связи с реформированием сферы авиационной безопасности)
- 3.3. Об имеющемся положительном опыте реализации и актуализации аналогичной дорожной карты в сфере инжиниринга, позволяющих упорядочить и контролировать исполнение ее мероприятий ответственными ФОИВ.

4. Потемкин А. (Росавиация):

О заинтересованности и готовности Росавиации к конструктивному диалогу с профсообществом и его представителями в лице и ЗРГ НТИ Аэронет, и ОЭС, и иных формах, в целях обсуждения и совместной работы по устранению мешающих развитию отрасли барьеров.

О поддержке Росавиацией предложений по упрощению процедур сертификации эксплуатантов БАС, учету и регистрации гражданских БВС, требований к персоналу БАС с учетом особенностей их применения и т.п.

С учетом состоявшегося обсуждения решили:

В целях создания условий для продолжения системной работы по устранению существующих и выявлению новых нормативных и административных барьеров в сфере БАС, конструктивного взаимодействия участников рынка БАС и регулятора при формировании и реализации плана мероприятий по совершенствованию нормативного регулирования, а также дальнейшего использования для этого механизмов, предусмотренных постановлением правительства РФ от 29.09.2017 № 1184 для плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет», утвержденного распоряжением Правительства РФ от 03.04.2018 № 576-р, в том числе с участием Рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров по направлению НТИ «Аэронет»:

1. Одобрить представленный на рассмотрение членам ОЭС проект распоряжения Правительства РФ, предусматривающий актуализацию плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет», утвержденного распоряжением Правительства РФ от 03.04.2018 № 576-р (ЗДК НТИ Аэронет) (прилагается).

2. Рекомендовать Рабочей группе по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях реализации плана мероприятий ("дорожной карты") Национальной технологической инициативы по направлению "Аэронет" начать процедуру согласования и утверждения указанного проекта по актуализации ЗДК НТИ Аэронет в порядке, предусмотренном постановлением Правительства РФ от 29.09.2017 № 1184.

Голосовали (по итогам заочного голосования членов ОЭС путем заполнения опросных листов):

«за» - 21 голос

«против» - 0 голоса

«воздержался» - 6 голосов

не голосовали – 5 членов ОЭС

Приложение: проект распоряжения Правительства РФ об актуализации ЗДК НТИ Аэронет – на 33 л.

Председатель

Общественно - экспертного совета

Г.В. Бабинцев

Секретарь заседания

Н.В. Лашманова