

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**

Москва

№ \_\_\_\_\_

**О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128, в части определения требований, порядка и процедуры проведения подтверждения соответствия требованиям федеральных авиационных правил юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки с использованием беспилотных авиационных систем**

В соответствии со статьями 8, 61 и 68 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, № 29, ст. 3418, № 30, ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30, ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4318, № 53, ст. 7585; 2013, № 23, ст. 2882, № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830, 1836, № 30, ст. 4254, № 42, ст. 5615; 2015, № 27, ст. 3957; № 29, ст. 4342, 4356, 4379, 4380; 2016, № 1, ст. 82, № 18, ст. 2487, № 22, ст. 3095, № 27, ст. 4160, 4224, № 28, ст. 4558, 2017, № 27, ст. 3932, № 31, ст. 4777; Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2006, № 30, ст. 3290) и в целях совершенствования правил выполнения полетов в гражданской авиации Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

1. Внести в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652), изменения согласно приложению № 1 к настоящему приказу.

2. Внести изменения в Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 августа 2015 г. № 246 (зарегистрирован Минюстом России 7 октября 2015 г., регистрационный № 39163), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 сентября 2016 г. № 271 (зарегистрирован Минюстом России 22 сентября 2016 г., регистрационный № 43756), от 19 сентября 2017 г. № 363 (зарегистрирован Минюстом России 12 октября 2017 г., регистрационный № 48523), от 27 октября 2017 г. № 465 (зарегистрирован Минюстом России 23 ноября 2017 г., регистрационный № 48979), согласно приложению № 2 к настоящему приказу.

Министр

Е.И. Дитрих

## **ИЗМЕНЕНИЯ,**

**вносимые в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652) в части определения требований, порядка и процедуры проведения подтверждения соответствия требованиям федеральных авиационных правил юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки с использованием беспилотных авиационных систем**

1. Наименование главы V изложить в следующей редакции:

«V. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок на пилотируемых воздушных судах с количеством мест для пассажиров более 19, грузоподъемностью более 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет более 3100 килограммов».

2. Пункт 2.20 дополнить абзацем пятнадцатым в следующей редакции:

«2.20. Физические, юридические лица, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки на пилотируемых воздушных судах с количеством мест для пассажиров более 19, грузоподъемностью более грузоподъемностью более 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет более 3100 килограммов, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III настоящих Правил».

3. Дополнить главой V.I следующего содержания:

**«V.I. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозках грузов на беспилотных воздушных судах, а также на пилотируемых воздушных судах с количеством мест для пассажиров менее 19, грузоподъемностью не более грузоподъемностью менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов**

### **Общие требования**

5.1.1. Физически лица, юридические лица, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки грузов на беспилотных воздушных судах, а также коммерческих воздушных перевозок на пилотируемых воздушных судах с количеством мест для пассажиров не более 19, грузоподъемностью менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов (далее – пилотируемые воздушные суда), выполняют требования, установленные в настоящей главе, главах I, II, III и III.1 настоящих Правил.

5.1.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

5.1.3. КВС обеспечивает подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант описывает процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

5.1.4. Эксплуатант пилотируемых ВС принимает меры к тому, чтобы КВС имел информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

5.1.5. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

5.1.6. Система управления безопасностью полетов должна включать:

процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

процессы разработки и внедрения профилактических мероприятий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

обеспечение постоянного контроля и регулярной оценки адекватности и эффективности мер по управлению безопасностью полетов.

5.1.7. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

5.1.8. Эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

5.1.9. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система управления безопасностью полетов эксплуатанта;

система руководства полетами;

правила в отношении минимального перечня исправного оборудования в случаях применения MEL;

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

метеорологические ограничения;

ограничения полетного и рабочего времени;

чрезвычайные ситуации в полете;

процедуры анализа результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов;

квалификация и подготовка персонала;

ведение учетной документации;

описание системы управления техническим обслуживанием;

процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);

эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;

использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;

обработка опасных грузов, в случаях, когда перевозятся опасные грузы.

5.1.10. Карты контрольных проверок применяются экипажами воздушного судна или внешними экипажами БВС до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийных ситуациях для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ, а также в РПП.

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

5.1.11. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет (в случае их наличия) или в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО в случае отсутствия требований государства, в котором совершается полет.

5.1.12. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС не выполнял полет на аэродром или с аэродрома, используя эксплуатационные минимумы меньше, чем установлены для данного аэродрома уполномоченным органом государства, в котором он расположен (в случае их наличия) или в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО в случае отсутствия требований государства, в котором совершается полет..

5.1.13. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления.

Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

### **Подготовка к полетам**

5.1.14. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета только в том случае, если КВС удостоверится, что:

выполнены требования пунктов 2.7 - 2.28 настоящих Правил (для БВС – за исключением разделов «Запас кислорода», «Бортовые приборы и оборудование» и «Руководства и судовые документы»);

воздушное судно является годным к полетам, зарегистрировано (для БВС также – учтено) и на борту (для БВС – у внешнего пилота) находятся документы, указанные в пункте 4.19 настоящих Правил ( за исключением РПП или его части, относящейся к выполнению конкретного полета, а также карты контрольных проверок);

масса воздушного судна и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

летно-технические характеристики воздушного судна соответствуют ожидаемым условиям на используемых маршрутах и аэродромах;

любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен;

при осуществлении авиационных работ выполнены правила, установленные в главах VI и VII настоящих Правил для конкретного вида работ.

Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик

воздушного судна, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Указанные процедуры включаются в РПП.

5.1.15. Дополнительно к требованиям пункта 2.9 настоящих Правил эксплуатант обеспечивает выполнение следующих требований:

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам;

б) запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного одному часу полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его.

### **Учет ограничений летно-технических характеристик**

5.1.16. Полет начинается только в том случае, когда летно-технические характеристики воздушного судна, приведенные в РЛЭ, позволяют выполнить в предстоящем полете следующие требования:

а) масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, позволяющей выполнить требования пункта 4.17.1, или массы, указанной в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, а в отношении запасных аэродромов - подпункте «в» настоящего пункта и пункте 4.17.3 настоящих Правил;

б) масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы;

в) расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для

барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

5.1.17. Летно-технические характеристики многодвигательного самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в пункте 4.17.2 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

5.1.18. Летно-технические характеристики многодвигательного самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащиеся в пункте 4.17.3 настоящих Правил, не снижаясь до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота пролета препятствий.

5.1.19. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции.

5.1.20. При выполнении требований пункта 4.17 настоящих Правил следует учитывать факторы, значительно влияющие на летно-технические характеристики воздушного судна: масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура, градиент уклона ВПП и состояние ВПП (наличие слякоти, воды, льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов и т.п.).

### **Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование**

5.1.21. В дополнение к положениям пункта 2.20 настоящих Правил воздушное судно имеет на борту (для БВС – у внешнего пилота) РПП или его части, относящиеся к выполнению конкретного полета, и карты контрольных проверок.

5.1.22. Воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве классов А или С, должны иметь приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.



При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с БСПС (режим «RBS»).

### **Электронные навигационные данные**

5.1.21. Эксплуатант воздушного судна не использует программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту воздушного судна и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его воздушных судов, которым такие данные требуются.

### **Допуск экипажа воздушного судна к полету**

5.1.22. На каждый полет эксплуатант назначает пилота (для БВС – внешнего пилота), исполняющего обязанности КВС.

5.1.23. Эксплуатант в зависимости от типа воздушного судна определяет функции всех членов экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также для пилотируемых ВС - в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей с борта пилотируемого ВС.

Эксплуатант устанавливает и осуществляет программу подготовки экипажа воздушного судна, которая предназначена для приобретения и поддержания необходимой квалификации экипажа воздушного судна, включая навыки, касающиеся функциональных возможностей человека, а также для пилотируемых ВС - обучение методам и правилам пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна .

Эксплуатант не допускает членов экипажа к полетам, не выполнивших указанные программы, в части, относящейся соответственно к экипажам пилотируемых ВС и БВС.

5.1.24. Программы наземной и летной подготовки разрабатываются и утверждаются либо в виде собственных программ, либо при содействии учебного учреждения, в виде программы такого заведения.

В РПП эксплуатанта включаются указанные программы или дается на них ссылка. Программа подготовки должна включать обучение навыкам по использованию всего установленного оборудования.

5.1.25. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанность КВС, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот (для БВС – внешний пилот) не выполнил три взлета и посадки на воздушном судне того же типа или на летном

тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

5.1.26. Для пилотируемых ВС - эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

5.1.27. Эксплуатант удостоверится в том, что члены экипажа воздушного судна воздушного судна обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Эксплуатант обеспечивает не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом. ».

**ИЗМЕНЕНИЯ,  
вносимые в Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим  
лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие  
воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего  
соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей,  
осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям  
федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Министерства  
транспорта Российской Федерации от 13 августа 2015 г. № 246  
(зарегистрирован Минюстом России 7 октября 2015 г., регистрационный  
№ 39163), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта  
Российской Федерации от 20 сентября 2016 г. № 271 (зарегистрирован  
Минюстом России 22 сентября 2016 г., регистрационный № 43756),  
от 19 сентября 2017 г. № 363 (зарегистрирован Минюстом России 12 октября  
2017 г., регистрационный № 48523), от 27 октября 2017 г. № 465  
(зарегистрирован Минюстом России 23 ноября 2017 г.,  
регистрационный № 48979)**

1. Дополнить пунктом 6.1 следующего содержания:

«6.1. К эксплуатантам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки грузов на беспилотных воздушных судах, коммерческие воздушные перевозки на пилотируемых воздушных судах с количеством мест для пассажиров не более 19, грузоподъемностью менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов (далее – пилотируемые воздушные суда) не применяются требования пунктов 11, 15, 16, абзацев десятого, одиннадцатого и двенадцатого пункта 105, абзаца второго пункта 107, глав X и XI настоящих Правил, а также Приложений 2 и 3 к настоящим правилам.»

2. Пункт 10 изложить в следующей редакции:

«10. Для пилотируемых ВС - допускается сокращение указанного в пункте 9 настоящих Правил перечня лиц при условии, что данное сокращение позволит выполнять функции, указанные в пункте 7 настоящих Правил, заявителем (эксплуатантом), владеющим не более чем тремя воздушными судами с максимальной взлетной массой более 5700 кг или восемью воздушными судами с максимальной взлетной массой не более 2700 кг.»

3. Абзац восьмой пункта 78 изложить в следующей редакции:

«В остальных случаях, а также в случае подачи заявки лицами, указанными в пункте 6.1 настоящих Правил, заявка на внесение изменений в условия эксплуатации воздушных судов (изменение спецификаций) подается эксплуатантом в уполномоченный орган или его территориальный орган.»