БАС. Требования по обеспечению транспортной безопасности

С 1 марта 2024 г. вступают в силу изменения Воздушного кодекса, касающиеся обеспечения транспортной безопасности, в соответствии с которыми защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности (п. 2 ст. 5 ВК). Термин «авиационная безопасность» и все, что связано с ее обеспечением, исключаются.

Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон) не содержит особенностей по обеспечению транспортной безопасности БАС и инфраструктуры БАС.

Требования по транспортной безопасности, которые сейчас распространяются и на сферу БАС:

1. Все без исключения БВС, используемые для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ, независимо от их весовой категории, относятся к транспортным средствам, на которые распространяются требования по обеспечению транспортной безопасности.

2. Все собственники/ владельцы БАС, или ПП (если таковые имеются) для использования коммерческих БАС, являются субъектами транспортной инфраструктуры, на которые Законом возложены обязанности по обеспечению транспортной безопасности своих БАС/БВС и своих ПП (например, дронопортов).

Такие же обязанности возлагаются на эксплуатанта БАС (перевозчика), если БАС эксплуатируются в организации – эксплуатанте и включены в спецификацию его сертификата.

3. Все собственники/владельцы БАС, используемых для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ, независимо от весовой категории БВС, должны подать сведения для включения БАС (БВС) в реестр объектов транспортной инфраструктуры, ведение которого осуществляется Росавиацией (порядок ведения реестра – приказ МТ от 15.09.2020 № 377).

4. Все собственники/владельцы БАС, используемых для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ, независимо от весовой категории БВС, обязаны разработать и утвердить паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства (типовая форма утв. ПП от 21.04.2022 № 731).

То же относится к собственникам/владельцам посадочных площадок (например, дронопортов), используемых коммерческим БВС, которые

обязаны разработать и утвердить паспорт обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.

Примечания:

1) для однотипных транспортных средств, эксплуатируемых одним субъектом транспортной инфраструктуры, у которых идентичны конструктивные, технические и технологические элементы, паспорт транспортного средства может разрабатываться на группу транспортных средств;

2) при переходе права собственности на транспортное средство или переходе права его использования на ином законном основании (далее - право на транспортное средство):

аннулировать ранее утвержденный паспорт транспортного средства и в течение 14 дней со дня перехода права на транспортное средство направить в Федеральное агентство воздушного транспорта информацию об этом аннулировании с указанием причины и даты перехода права на транспортное средство (для субъекта транспортной инфраструктуры, утвердившего указанный паспорт);

разработать и утвердить паспорт транспортного средства в течение 1 месяца со дня перехода права на транспортное средство (для субъекта транспортной инфраструктуры, к которому перешло право на транспортное средство);

3) в соответствии с типовой формой (Приложение № 1) паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства оформляется с грифом «Для служебного пользования» (ДСП);

4) в соответствии с типовой формой (Приложение № 1) к паспорту обеспечения транспортной безопасности транспортного средства прилагаются подтверждающие документы в соответствии с приложением к типовой форме (16 наименований).

5. Программа авиационной безопасности эксплуатанта БАС должна содержать паспорта обеспечения транспортной безопасности на все БВС, включенные (заявляемые к включению) в спецификацию сертификата эксплуатанта.

6. Установленные Законом требования о наличии сил обеспечения транспортной безопасности, их подготовке и обязательной аттестации не содержат нормативных особенностей в части, касающейся БАС и, таким образом, целиком распространяются на всех эксплуатантов БАС, собственников/ владельцев БАС и ПП.

7. Организация и проведение досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности является обязанностью эксплуатанта БАС (например, выполняющего коммерческие воздушные перевозки почты) или владельца инфраструктуры БАС (ПП – дронопорт).

При этом досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводятся уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности.

8. Все без исключения эксплуатанты БАС и собственники/владельцы инфраструктуры для проведения досмотров должны иметь соответствующие технические средства обеспечения транспортной безопасности, сертифицированные ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

9. Для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства подразделения транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации имеют право на приобретение, хранение и применение специальных средств.

Законом установлено «право» на приобретение и применение специальных средств. Станет ли это обязанностью эксплуатантов БАС и собственников/владельцев инфраструктуры?

10. Эксплуатанты БАС и собственники/владельцы инфраструктуры должны обеспечить проведение для своих работников подразделений транспортной безопасности ежегодных профилактических медицинских осмотров, а также периодических проверок, определяемых Росгвардией.

11. В обеспечение транспортной безопасности защищаться надо не только от БВС, но и защищать сами БВС. В случае отсутствия киберзащиты линии С2 любой законопрослушный БВС перехватом линии С2 может быть превращен в орудие противоправного использования в отношении других ВС, людей, транспортных средств и объектов на земле.

12. Законодательные меры по обеспечению транспортной безопасности (рамки, периметр, досмотры) не предусматривают мероприятия по защите Линии С2 БАС от угрозы несанкционированного вмешательства в управление БВС и, тем самым, его противоправного использования. Отечественные требования по защите линии С2 от стороннего вмешательства и способы ее обеспечения по н.в. отсутствуют.

13. К объектам транспортной инфраструктуры, которые подлежат защите по требованиям транспортной безопасности, не отнесено наземное оборудование по обслуживанию линий управления и контроля БАС (линия

C2), а также наземная инфраструктура АЗН-В, МПСН, обеспечивающая наблюдение ВС/БВС в интересах УВД.

14. К сфере регулирования по обеспечению транспортной безопасности может быть отнесена тема удаленной идентификации (Remote ID) и установления обязательных требования по оснащению всех БВС.

Все без исключения БВС должны обеспечить свою удаленную идентификацию с предоставлением авторизованным пользователям, прежде всего силовым ведомствам, информацию об идентификаторе (регистрационном/учетном номере), местоположении и параметрах движения БВС, местоположении управляющей данным БВС станции внешнего пилота. Это не функция УВД, реализуемая использованием авиационных средств наблюдения, однако информация УВД также может являться частью информации Remote ID.

БВС, не обеспечивающий предоставление удаленной идентификации, потенциально является нарушителем.

Комплексное использование аппаратно-программных средств и инфраструктуры Remote ID совместно со средствами независимого обнаружения и противодействия позволит повысить эффективность решения задачи исключения противоправного использования БВС.

Общий вывод:

В целях обеспечения транспортной безопасности необходимо не только защищаться от БВС, но и защищать сами БВС от угрозы превращения их в орудие противоправного использования путем перехвата линии контроля и управления БВС (линия С2).

Очевидно, распространение существующих требований в отношении всех без исключения БВС и эксплуатантов БАС, владельцев инфраструктуры представляется избыточным.

Нормативное регулирование по обеспечению транспортной безопасности в сфере БАС требует корректировки с учетом дифференцированного подхода.

В ином случае, с 1 марта 2024 г. сфера БАС получает нормативный барьер в виде чрезмерных требований в области обеспечения транспортной безопасности, которые для подавляющего большинства эксплуатантов БАС и собственников/владельцев инфраструктуры являются избыточными и неподъемными.

При всем при этом отрасль БАС в Российской Федерации планируют развивать в рамках недавно утвержденных национального и федеральных проектов.