GEOSCAN

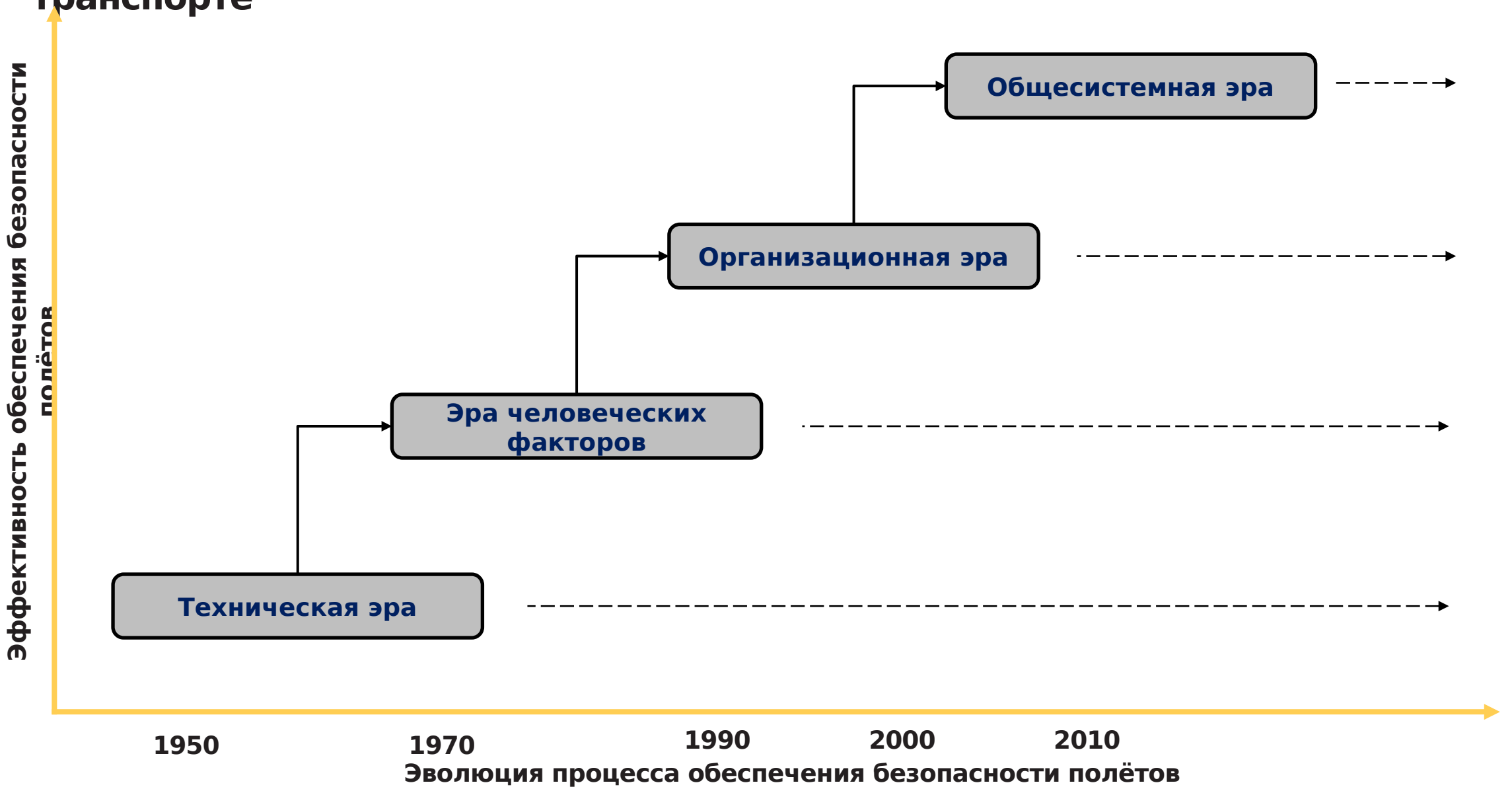
группа компаний

«Безопасность полётов и угрозы, связанные с совместным использованием воздушного пространства беспилотными и пилотируемыми воздушными судами»

Главный специалист по безопасности
ООО «Геоскан»
Корнеев Роман Леонидович

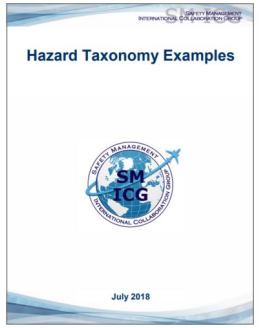
Безопасность полётов на воздушном транспорте

GEOSCAN



Безопасность полётов и опасности организационного характера

GEOSCAN



Примеры таксономии опасностей

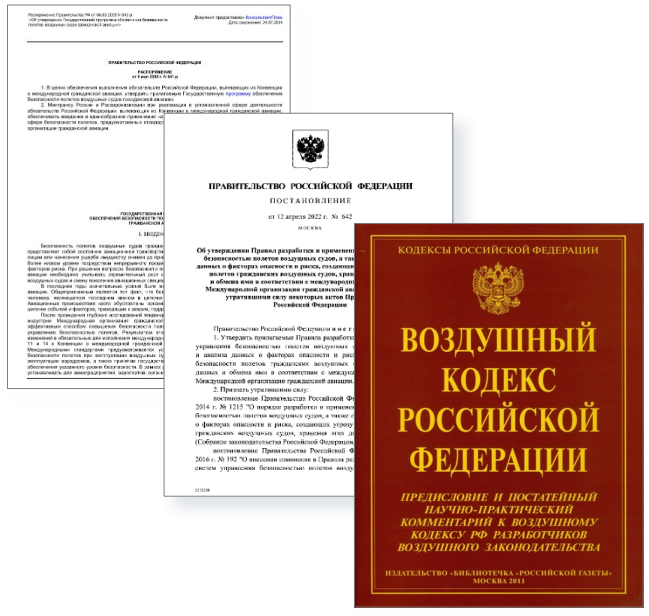
Организационные

Тип операций	Виды деятельности/ Инфраструктура/ Система	Примеры опасностей
Аэродром ОВД Летная деятельность ИАС/АТБ Разработчики/ Производители	Регулятор	Отсутствие или недостатки руководящих документов или правил
		Нехватка возможностей или недостатки в расследованиях АП
		Недостаточные возможности выполнения надзорных функций
	Менеджмент	КРС не демонстрирует поддержки деятельности
		Неправильные или неполные описания процедур и инструкций
		Недостатки в управлении и трудовых отношениях
		Недостатки или неэффективность оргструктуры
		Слабая культура безопасности в Организации
		Недостатки в процессах СУБП (управление рисками, обеспечение БП, проверки, обучение, распределение ресурсов)
		Неэффективные процедуры аудиторских проверок

Недостатки в процессах СУБП (управление рисками, обеспечение БП, проверки, обучение, распределение ресурсов)

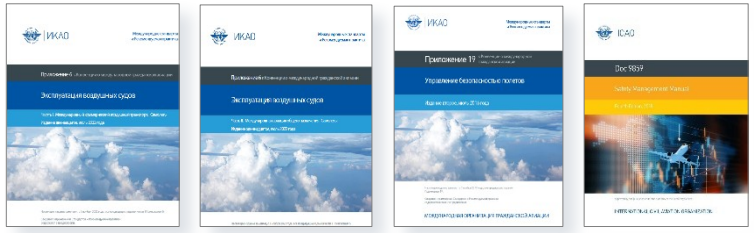
Безопасность полётов и нормативное регулирование

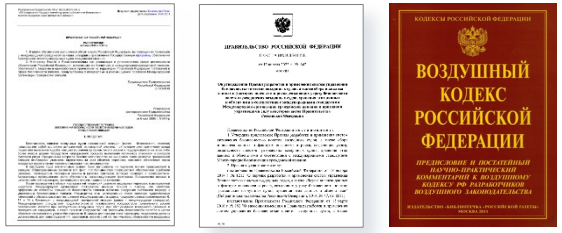
GEOSCAN



СУБП эксплуатантов БАС

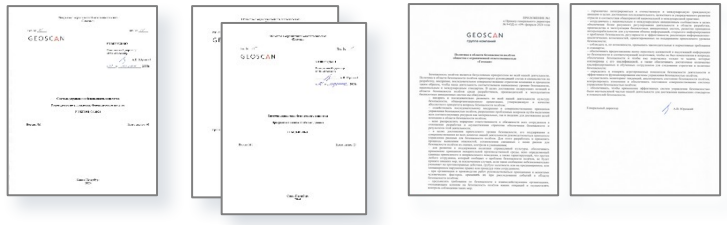
GEOSCAN





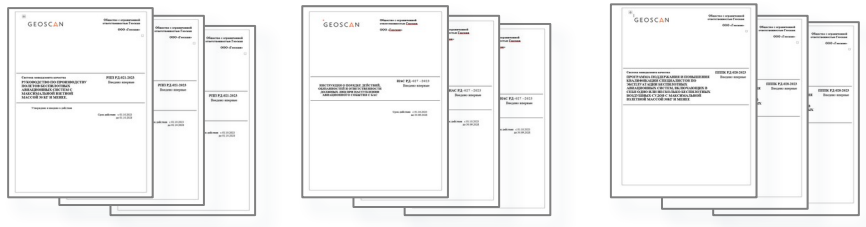
GEOSCAN

Документация СУБП



Руководство | Положения и программы | Политика

Документы структурных подразделений поставщика услуг



Руководства | Инструкции (Технологии работ, СОП) | Программы подготовки по СУБП

СУБП эксплуатантов БАС

GEOSCAN

Концептуальные рамки функционирования СУБП ИКАО:

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов
1.1 Обязательства руководства.
1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности
полетов.
1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
1.5 Документация по СУБП.
2. Управление рисками для безопасности полетов
2.1 Выявление источников опасности.
2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.
3. Обеспечение безопасности полетов
3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности
полетов.
3.2 Осуществление изменений.
3.3 Постоянное совершенствование СУБП.
4. Популяризация вопросов безопасности полетов
4.1 Подготовка кадров и обучение.
4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

≠

СУБП для поставщиков услуг из ПП РФ от 12.04.22г. №642

а) распределение ответственности и обязанностей руководства и иных должностных лиц в области обеспечения безопасности полетов;
б) назначение и обучение должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
в) порядок ведения документации по системе управления безопасностью полетов;
г) порядок выявления, оценки и управления факторами опасности и риска в целях обеспечения их уменьшения;
д) координацию действий в случае возникновения факторов опасности и риска;
е) контроль и количественную оценку эффективности обеспечения безопасности полетов;
ж) мониторинг изменений в области обеспечения безопасности полетов;
з) популяризацию вопросов безопасности полетов.

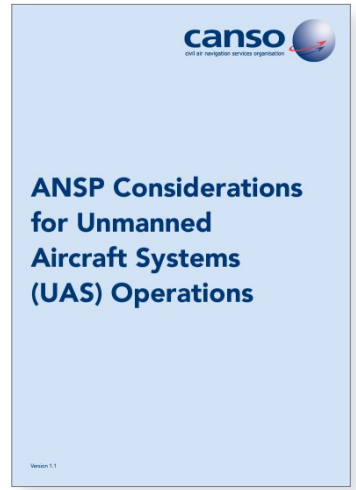
Предложение:

- **в Воздушном Законодательстве РФ (ПП и ФАПы) установить единые требования к СУБП поставщиков услуг, соответствующих позиции ИКАО;**
- **закрепить обязательную подготовку в области СУБП для специалистов поставщиков услуг, задействованных в функционировании СУБП.**

Международный опыт СУБП эксплуатантов БАС

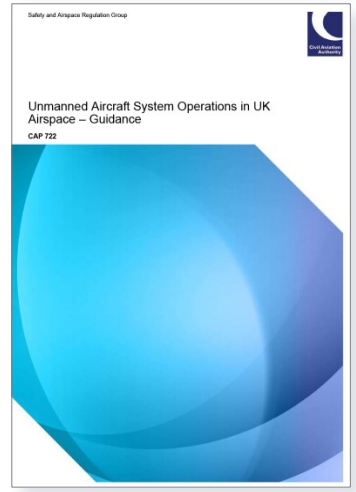
GEOSCAN

«Цель безопасной и бесперебойной интеграции дистанционно пилотируемых ВС в систему ОрВД с другими пользователями воздушного пространства определяется принципами стандартной системы управления безопасностью полетов (SMS). БАС классифицируются как "воздушные суда" и, в конечном счете, должны соответствовать всем правилам, установленным для полетов, сертификации и оснащения воздушных судов. Ключевым фактором безопасной интеграции беспилотных летательных аппаратов в несегрегированном воздушном пространстве является их способность действовать соответствующим образом, и всегда должен быть пилот, ответственный за эксплуатацию беспилотных летательных аппаратов.»



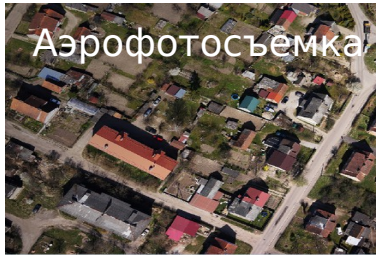
«Несмотря на то, что изначально общие принципы были ориентированы на пилотируемую авиацию, было признано, что эта система применима ко многим другим отраслям промышленности и организациям, для которых главной заботой является сохранение жизни людей и имущества, снижение рисков до минимально допустимого уровня и, как следствие, обеспечение безопасной и надежной работы, и длительная эксплуатация…

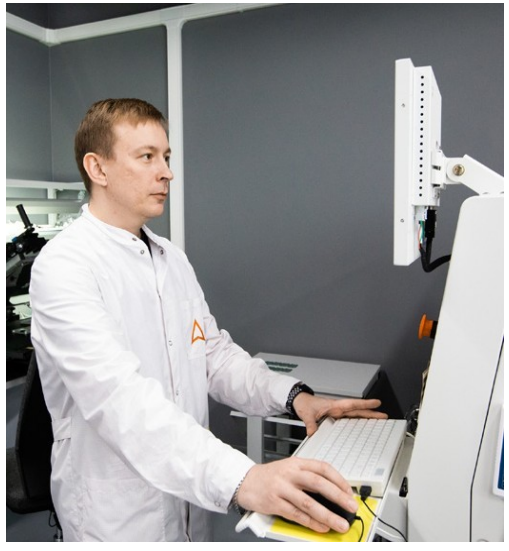
Из-за многообразия взаимоотношений между нормотворческими органами и различными организациями, предоставляющими авиационные услуги, крайне важно стандартизировать функции СУБП таким образом, чтобы все заинтересованные организации и органы власти, как внутри страны, так и за рубежом, имели общее представление о значении СУБП. В связи с этим Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) внедрило в сертифицированную категорию беспилотных авиационных систем (БАС) те же основные принципы, что и в пилотируемой авиации, для чего организация, осуществляющая эксплуатацию, должна внедрить надлежащую и эффективную систему управления безопасностью полетов.»

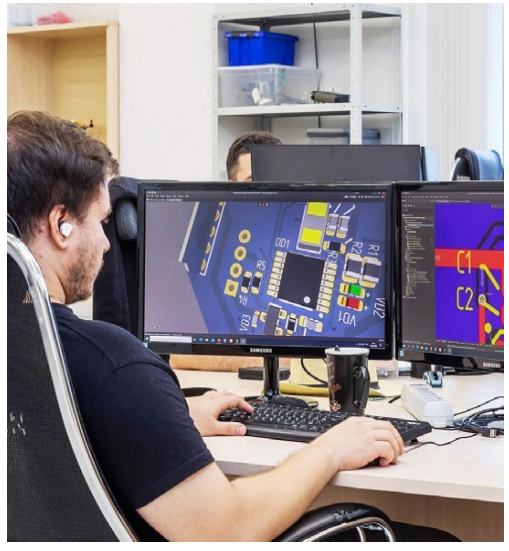


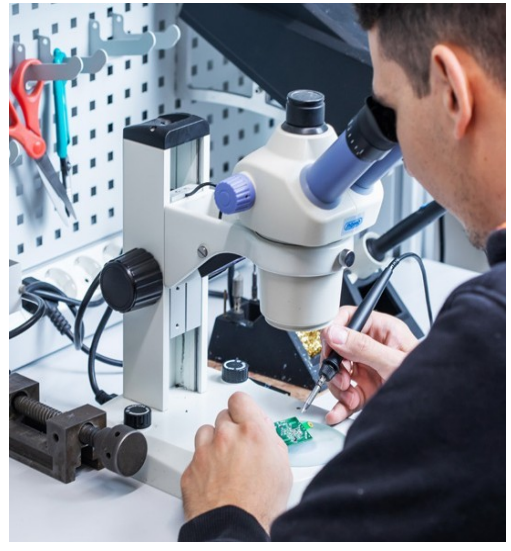
Беспилотные авиационные технологии

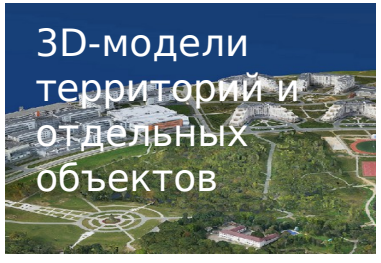
GEOSCAN

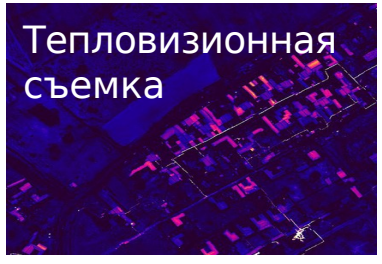


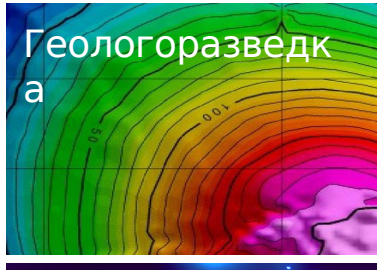


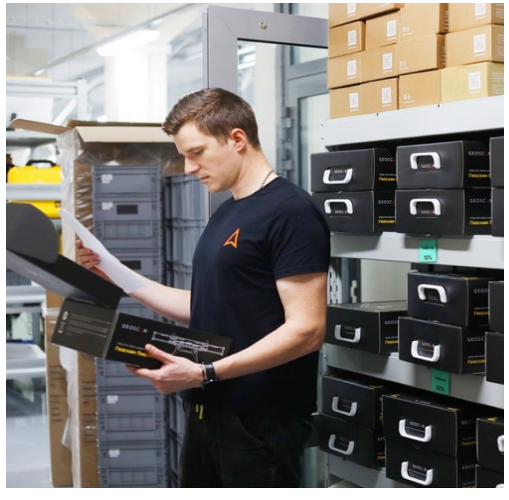


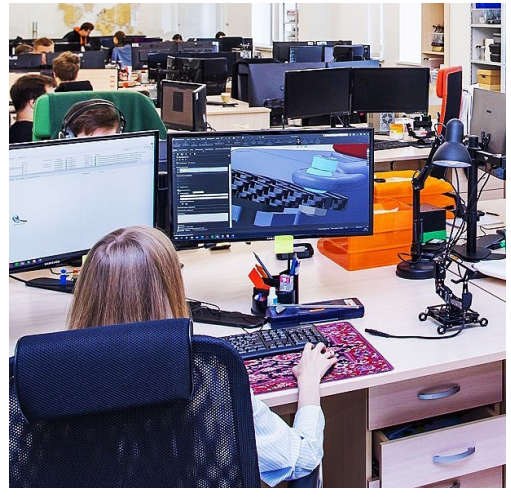


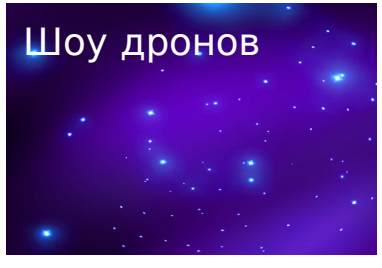






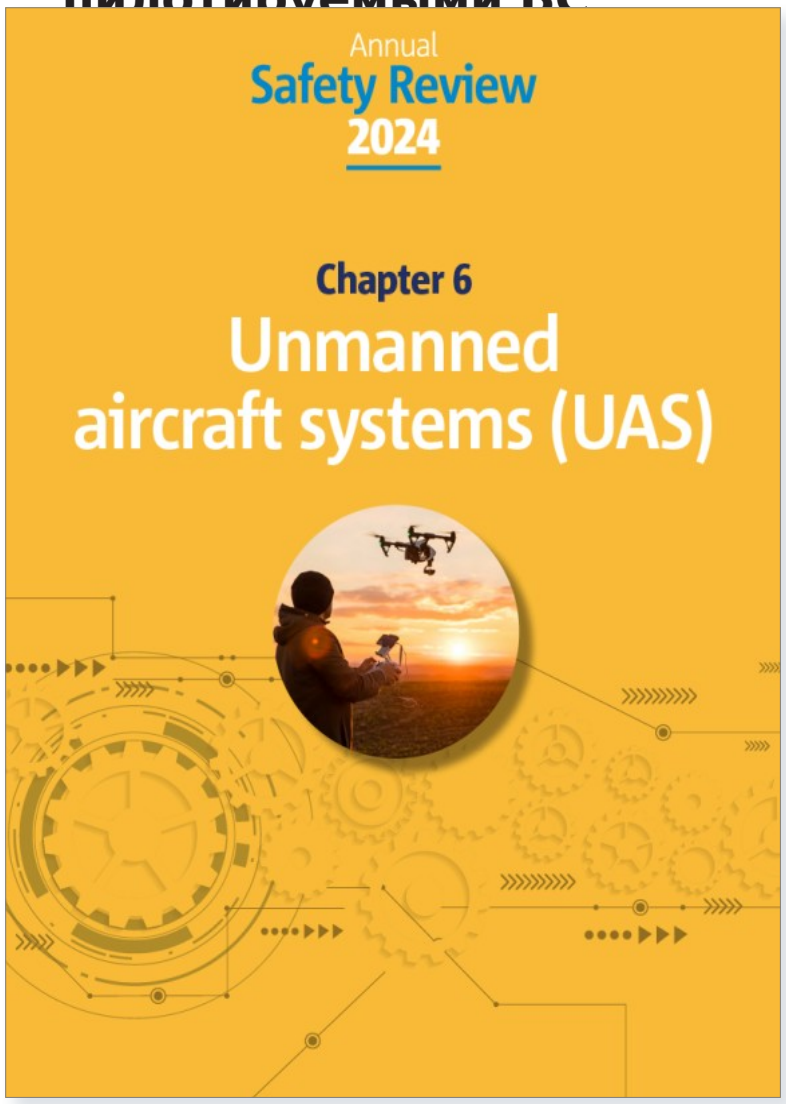


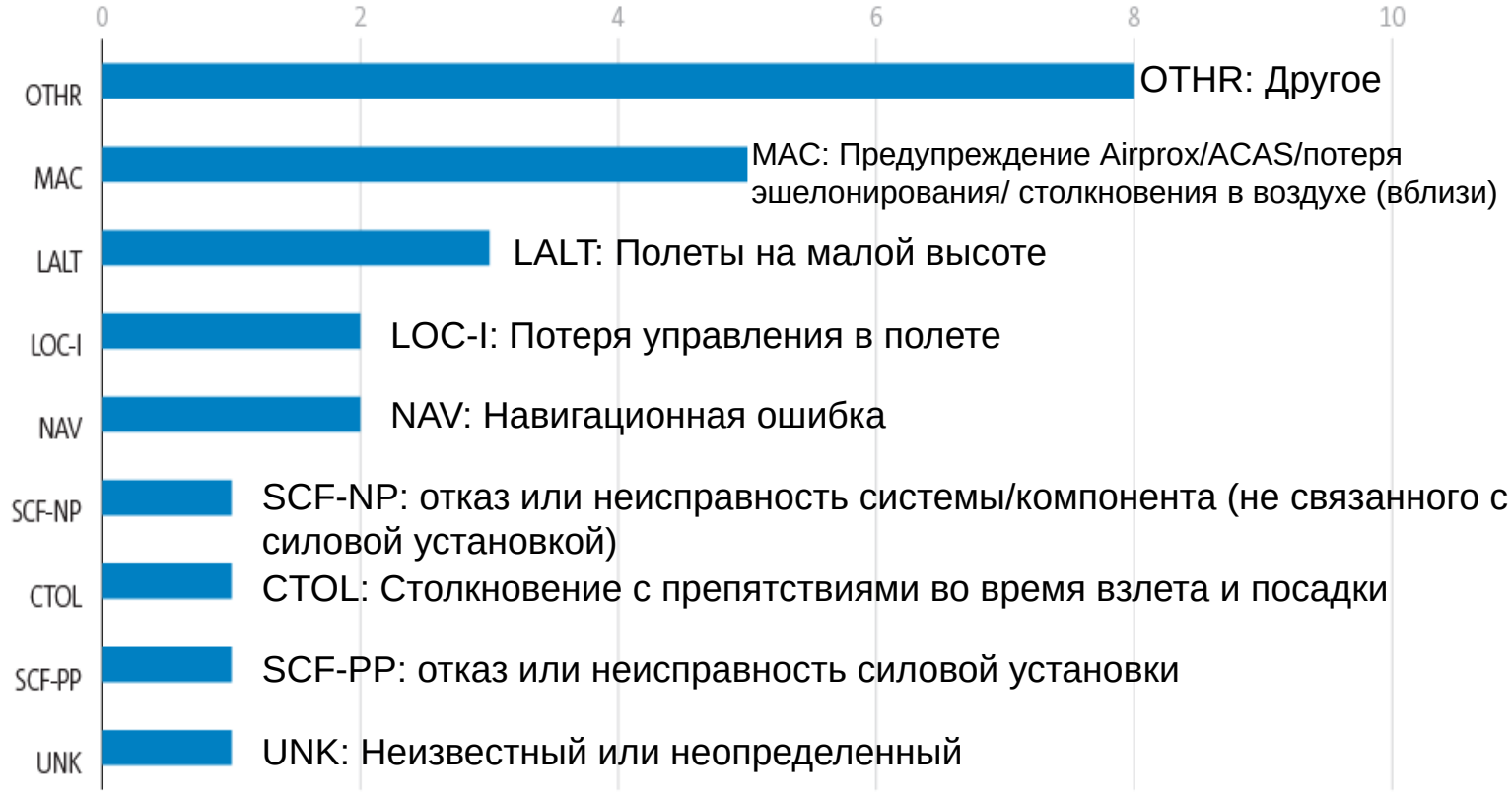




Безопасность полётов и угрозы, связанные с совместным использованием воздушного пространства беспилотными и пилотируемыми ВС

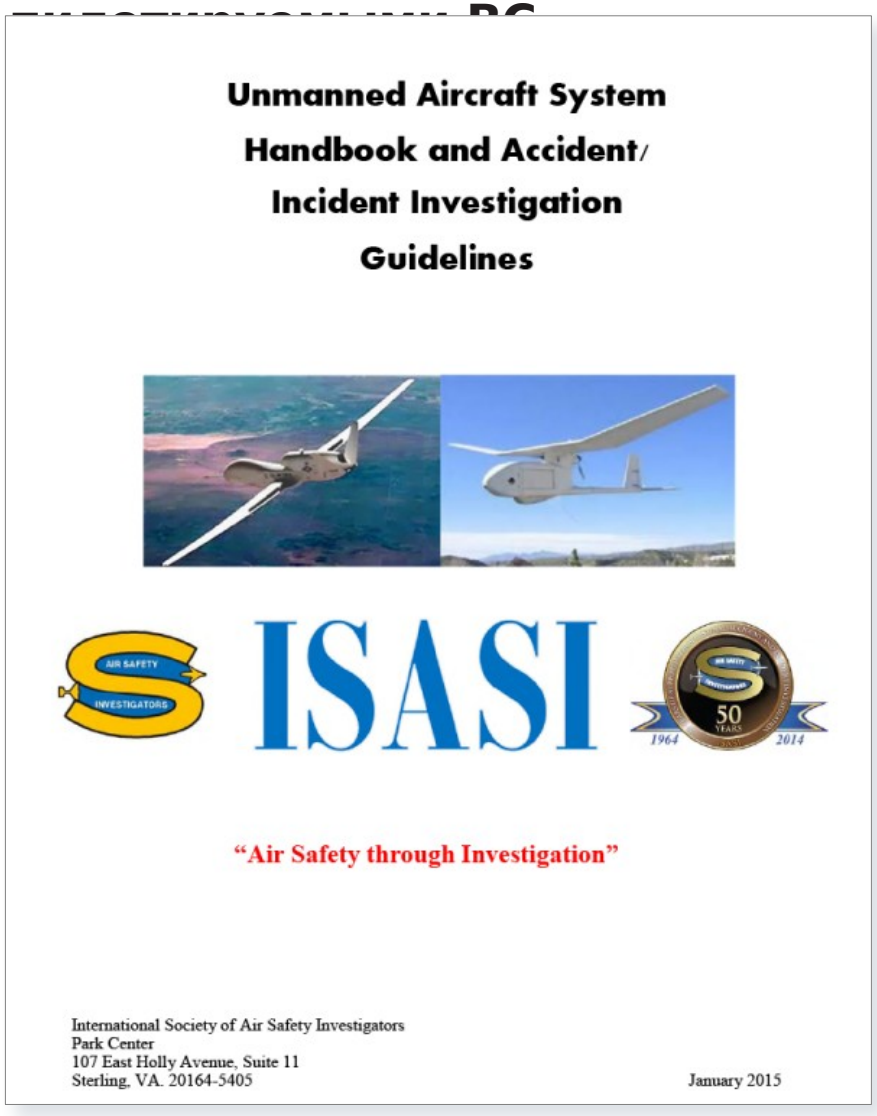
GEOSCAN





OTHR: Other; CTOL: MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions; LALT: Low altitude operations; LOC-I: Loss of control - inflight; NAV: Navigation error; CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing; SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant; CTOL: SCF-PP: powerplant failure or malfunction; and UNK: Unknown or undetermined.

Безопасность полётов и угрозы, связанные с совместным использованием воздушного пространства беспилотными и



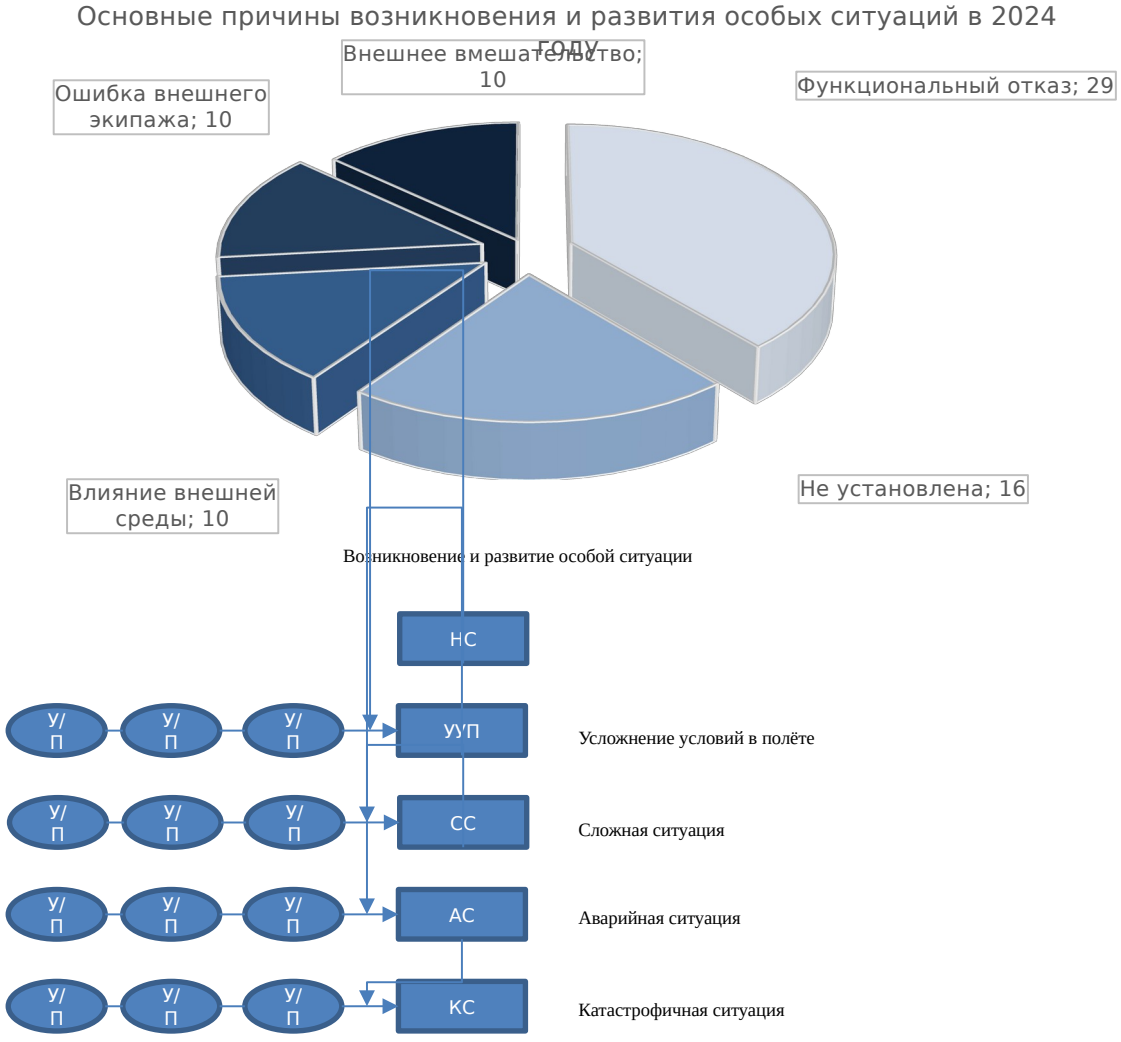
Опасности, связанные с БЛА, которые вызывают наибольшую обеспокоенность это: ·

- потеря контроля над беспилотным летательным аппаратом; ·
- нарушение режима удержания в пределах назначенного воздушного пространства;
- невозможность безопасной посадки или прекращения полета в случае чрезвычайной ситуации;
- угроза столкновения людей и других воздушных судов, находящихся в воздухе.

Рекомендации:
Для полетов небольших БЛА потребуется соблюдение всех правил воздушного движения, включая требования к оборудованию, применимые в зависимости от класса используемого воздушного пространства; в соответствии с правилами визуального полёта, временно освобождаются от требований "видеть" и "избегать", но полеты за пределами прямой видимости ограничены дневным ПВП в изолированном воздушном пространстве до тех пор, пока не будут сертифицированы и доступны системы, позволяющие «определять» и «избегать» конфликтующего трафика, а также возможности оставаться в стороне от облаков и наземных препятствий.
Заслуживают внимания некоторые требования к оборудованию. В частности, прекращение полета должно быть возможно как вручную, так и автоматически, причем "прекращение" означает выполнение аварийной посадки. Эта возможность должна быть доступна даже при отказе системы управления. Цель этой возможности - обеспечить постоянное нахождение БЛА в пределах разрешенного для эксплуатации воздушного пространства. В регламенте также четко указано, что стабильность соединения является вопросом как надежности, так и ненадежной защиты, и что тип соединения, выбранный для данной операции, учитывает, где эта операция будет проводиться.

Безопасность полётов и угрозы, связанные с совместным использованием воздушного пространства беспилотными и пилотируемыми ВС

GEOSCAN



Основные причины связаны с:

– функциональными отказами (38,6%);

Наименование причины возникновения и развития особых ситуаций	**Источник/Предпосылка**
Функциональный отказ	Отказ навигационного оборудования
	Неисправность регулятора
	Отказ сервоприводов
	Отказ ПО
	Отказ СУ
	Неисправность АКБ
	Отказ парашютной системы
	Отказ автопилота
	Качество резины
	Износ резины
	Отказ средств связи
	Повреждение площадки крепления двигателя

– влиянием внешней среды (13,3%);

– ошибками внешнего экипажа (13,3%);

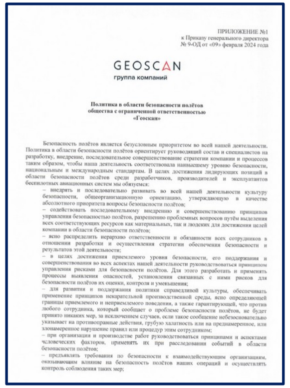
– внешним вмешательством (13,3%);

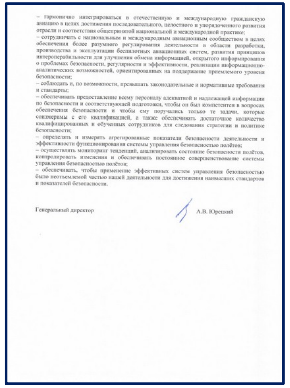
– другими, неустановленными (21,3%).

СУБП поставщика услуг – ключ к решению

GEOSCAN

Политика, цели и документация СУБП



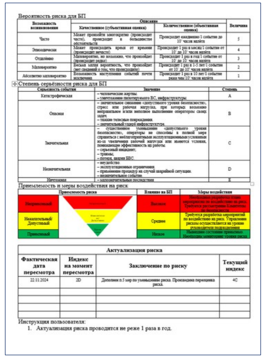


«Безопасность полётов является безусловным приоритетом во всей нашей деятельности. Политика в области безопасности полётов ориентирует руководящий состав и специалистов на разработку, внедрение, последовательное совершенствование стратегии компании и процессов таким образом, чтобы наша деятельность соответствовала наивысшему уровню безопасности, национальным и международным стандартам. В целях достижения лидирующих позиций в области безопасности полётов среди разработчиков, производителей и эксплуатантов беспилотных авиационных систем мы обязуемся:…»

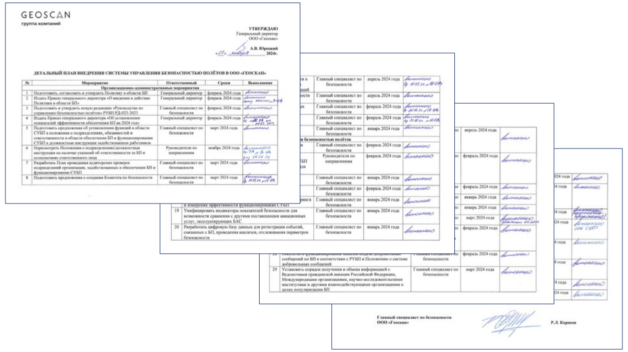
Реестр рисков безопасности авиационной деятельности (интегрированных систем управления безопасностью)

№ пп	Дата	Источник опасности	Описание риска	Статус	Заполнен	Контроль	Индекс риска	Текущий индекс риска	Остаточный индекс риска	Вид риска: Опц	Орг	Среда	Обр	Владелец риска: Руководитель полевого отдела	Руководитель отдела технической поддержки	Руководитель производства	Руководитель отдела групповых полётов	Руководитель экспериментального производства	Руководитель отдела экспериментальных проектов	Руководитель отдела 3D графики и разработки	Руководитель отдела ПО		Форма оценки риска
1	09.01.2024	Недостаточная подготовка операторов БАС для выполнения ими авиационных работ.	Возникновение авиационных инцидентов, повреждение оборудования БАС.	Актив	Солощенко Ф.В.	28.02.2025	3D	4C	4C		X			X									1
2	09.01.2024	Нарушения требований руководящих документов, таких как РПП, РЛЭ, инструкции и стандартные операционные процедуры при выполнении авиационных работ с БАС	Авиационные инциденты, повреждение оборудования БАС.	Актив	Солощенко Ф.В.	28.02.2025	4D	4D	4D	X				X									2
3	09.01.2024	Ошибки при расчёте параметров полёта при выполнении авиационных работ	Возникновение авиационных инцидентов, повреждение оборудования БАС	Актив	Солощенко Ф.В.	28.02.2025	3D	3D	3D	X				X									3
4	09.01.2024	Неправильная оценка метеоусловий	Повреждение оборудования БАС	Актив	Вабищев А.И.	28.02.2025	3D	3D	3D	X				X									4
5	09.01.2024	Недостатки оборудования и программных средств, используемых для обработки полётной информации	Эксплуатационные ограничения, незначительное событие	Актив	Вабищев А.И.	28.02.2025	2D	2D	2D				X		X								5
6	09.01.2024	Отказы и неисправности систем и агрегатов из-за КПН	Повреждение оборудования БАС, потеря БВС	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	3C	3D	3D				X	X									6
7	09.01.2024	Отказы средств связи (БВС и НСУ)	Повреждение оборудования БАС, потеря БВС	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	4C	4D	4D				X	X									7
8	09.01.2024	Несвоевременное информирование экипажей органом ОВД об изменениях в использовании воздушного пространства	Эксплуатационные ограничения	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	3D	2D	2D	X				X									8
9	09.01.2024	Сложный рельеф местности, наличие естественных и искусственных препятствий в районе выполнения авиационных работ	Потеря, авария БВС	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	4C	4D	4D			X		X									9
10	09.01.2024	Опасные метеорологические явления (Гроза, град, ливень, смерч, сильное обледенение)	Потеря, авария БВС	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	4C	3C	3C			X		X									10
11	04.03.2024	Обледенение	Потеря, авария БВС	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	3C	2D	2D			X		X									11
12	04.03.2024	Несанкционированное проникновение на объекты инфраструктуры полевого отдела ООО «Геоскан»	АНВ, диверсия	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	2B	1B	1B	X				X									12
13	04.03.2024	Размещение ВУ на борту БВС	АНВ, диверсия	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	2B	1B	1B	X				X									13
14	04.03.2024	Незаконное вмешательство в выполнение авиационных работ	АНВ, диверсия	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	2B	1B	1B	X				X									14
15	04.03.2024	Сообщение о совершении АНВ	АНВ, диверсия	Актив	Корнеев Р.Л.	28,02,2025	2B	1B	1B	X				X									15
16	27.04.2024	Отказ СУ (Geoscan 401) ввиду некачественных комплектующих и монтажа	Потеря, авария БВС	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	4C	3C	3C				X	X									16
17	27.04.2024	Неисправность АКБ	Потеря, авария БВС	Актив	Павлюк С.	28.02.2025	4C	4C	4C				X	X									17
18	22.04.2024	Уязвимости ПО	Вмешательство в управление БВС, АНВ	Актив	Корнеев Р.Л.	28.02.2025	2C	2D	2D				X								X		18

Формы оценки рисков



Планирование



Технические аспекты модернизации в целях БП

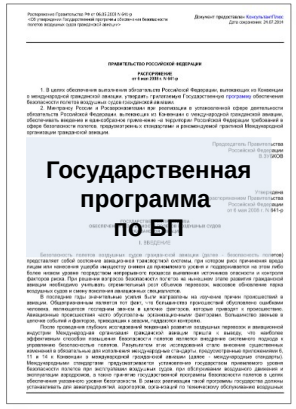
GEOSCAN

- «обнаружение и предотвращение (DAA)» определяется как «способность видеть, воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости ВС и другие опасности и предпринимать надлежащие действия». Эта способность призвана обеспечить безопасное выполнение полета БВС и полномасштабную интеграцию во все классы ВП со всеми пользователями ВП;
- Когнитивные процедуры экипажа ВС. Для БВС могут потребоваться соответствующие технологии и/или процедуры. Надлежащие действия направлены на предупреждение опасных ситуаций (например, обусловленных находящимися поблизости ВС) и достижение целей в сфере обеспечения БП в конкретном ВП конкретного класса или при выполнении полетов конкретного типа;
- БВС могут быть оснащены разнообразными системами и датчиками для обнаружения и предотвращения различных видов опасности. В тех случаях, когда БВС оборудовано несколькими системами DAA (для обнаружения различных видов опасности), они должны быть, как правило, функционально совместимыми, что обеспечивает возможность принятия соответствующих скоординированных (при необходимости) предупредительных мер в тех случаях, когда различные виды опасности (например, ВС, создающие конфликтные ситуации, сложный рельеф местности или препятствия) присутствуют одновременно.
- Для полномасштабной интеграции БВС в несегрегированное ВП и аэродромы потребуется принять меры по снижению степени опасности. Уменьшить для БВС и других ВС степень риска, создаваемого этими источниками опасности (например, несовместимая деятельность в воздушном пространстве), поможет организации воздушного движения. Однако для БВС могут потребоваться возможности системы DAA или другие средства минимизации последствий (например, эксплуатационные процедуры), позволяющие ограничить степень риска, обусловленного такими источниками опасности, как:

a) ВС, создающие конфликтные ситуации; b) рельеф местности и препятствия; c) опасные метеорологические условия; d) наземные операции (ВС, ТС, объекты и люди); e) другие виды опасности в воздухе, включая турбулентность в следе, сдвиг ветра, птиц или вулканический пепел.

Технические аспекты модернизации в целях БП

GEOSCAN



- Оба термина "обнаруживаемость" и "заметность" характеризуют способность БВС поддаваться обнаружению пилотами, находящимися на борту, другими внешними пилотами, диспетчерами ОВД и другими специалистами. Этого можно достичь путем установки на БВС приемоответчиков или проблесковых огней или за счет других различных средств, утвержденных соответствующим полномочным органом государства;
- Степень обнаруживаемости и заметности БВС должна быть достаточной для обеспечения их своевременной идентификации другими пользователями воздушного пространства и органами ОВД на всех этапах полета (включая наземные операции). Своевременное обнаружение (с помощью визуальных или электронных средств) обеспечит возможность безопасного применения всех правил полетов.

Если очень небольшое БВС предполагается интегрировать в несегрегированное воздушное пространство, возможность его визуального обнаружения ВС с пилотом на борту вызывает сомнение. Даже в том случае, когда на БВС установлен приемоответчик или оборудование ADS-B, не все воздушные суда с пилотом на борту смогут обнаружить его. В этой связи могут возникнуть трудности с интеграцией таких незаметных БВС в несегрегированное воздушное пространство, если при этом не будет обеспечена возможность их визуального обнаружения пилотами, находящимися на борту воздушных судов.

- Оснащение БВС оптическими и неоптическим средствами обнаружения источников опасности

Технические аспекты модернизации в целях БП

GEOSCAN

Научно-исследовательская деятельность

1. Техническое задание на опытно-конструкторскую работу «Разработка авиационного приемника спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS/SBAS для БВС».
2. Техническое задание на опытно-конструкторскую работу «Разработка компактного бортового ответчика режима S/ES для беспилотных воздушных судов».
3. Отчет о научно-исследовательской работе «Проведение научных и экспериментальных исследований возможности применения для низколетящих БВС специальных идентификаторов, в том числе на базе физических и программных электронных модулей абонента, с целью дополнительного контроля и ограничения применения низколетящих беспилотных воздушных судов».
4. Отчет о научно-исследовательской работе «Проведение научных и экспериментальных исследований возможности применения для низколетящих БВС специальных идентификаторов, в том числе на базе физических и программных электронных модулей абонента, с целью дополнительного контроля и ограничения применения низколетящих БВС.
5. Техническое задание на выполнение опытно-конструкторской работы «разработка наземных и бортовых компонентов оборудования идентификации БВС».
6. Технические требования к защите информации и кибербезопасности специальных идентификаторов, в том числе на базе физических и программных электронных модулей абонента.
7. Технические требования к наземным и спутниковым сетям связи, планируемым для использования идентификации при эксплуатации БВС пользователями воздушного пространства.
8. Технические требования к специальным идентификаторам, в том числе на базе физических и программных электронных модулей абонента.
9. Технические требования к средствам управления и контроля за полетом БВС при взаимодействии с системой идентификации.
10. Сведения об объектах интеллектуальной собственности, созданных при выполнении научно-исследовательской работы на тему: «Проведение научных и экспериментальных исследований возможности применения для низколетящих БВС специальных идентификаторов, в том числе на базе физических и программных электронных модулей абонента, с целью дополнительного контроля и ограничения применения низколетящих БВС» (шифр «Идентификатор БВС»)
11. Отчеты о НИР и др…

Требования ПП РФ от 30.11.2024 № 1701

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 30 ноября 2024 г. № 1701

МОСКВА

Об утверждении требований 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, и Правил оснащения пилотируемых воздушных судов и беспилотных авиационных систем оборудованием, предусмотренным пунктом 1 статьи 78^3 Воздушного кодекса Российской Федерации

В соответствии со статьей 78^3 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить прилагаемые:

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;

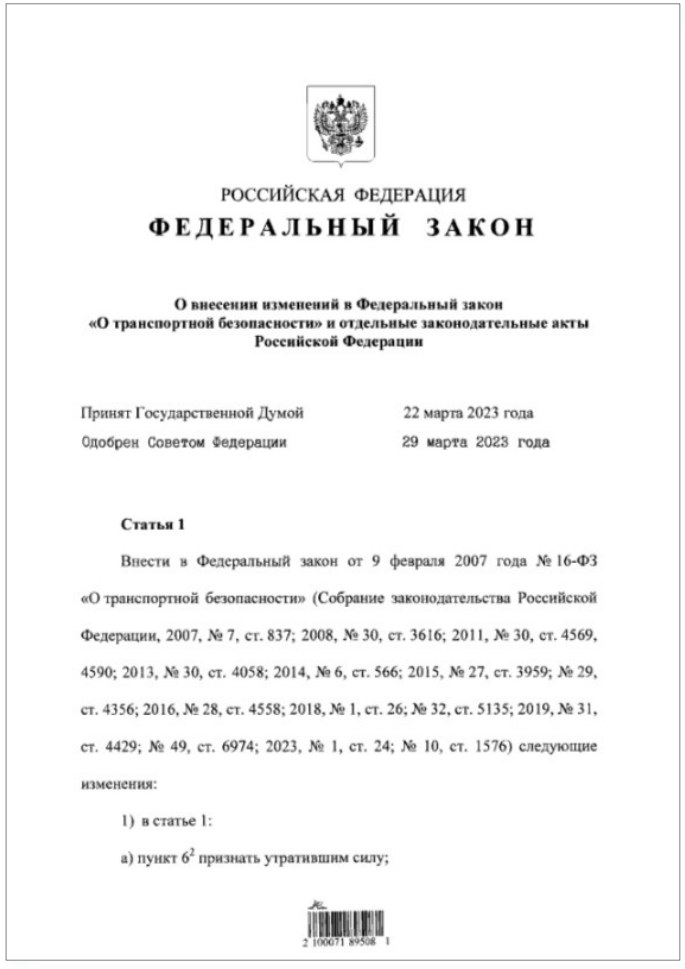
Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 22л Москва, Колпачный переулок, д. 6, строение 3 8 800 333-84-77, +7 812 363-33-87
info@geoscan.ru
geoscan.ru

GEOSCAN

Авиационная и транспортная безопасность

GEOSCAN

ФЗ №107 от 03.04.2023г.



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации

Принят Государственной Думой 22 марта 2023 года

Одобрен Советом Федерации 29 марта 2023 года

Статья 1

Внести в Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 7, ст. 837; 2008, № 30, ст. 3616; 2011, № 30, ст. 4569, 4590; 2013, № 30, ст. 4058; 2014, № 6, ст. 566; 2015, № 27, ст. 3959; № 29, ст. 4356; 2016, № 28, ст. 4558; 2018, № 1, ст. 26; № 32, ст. 5135; 2019, № 31, ст. 4429; № 49, ст. 6974; 2023, № 1, ст. 24; № 10, ст. 1576) следующие изменения:

1) в статье 1:

а) пункт 6^2 признать утратившим силу;

С 1 марта 2025 года вступили в силу положения Федерального закона от 3 апреля 2023 года №107 «О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортной безопасности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации. В связи с чем:

– в подпункте 5 пункта 1 статьи 7.1 слова «обеспечения авиационной безопасности,» исключаются;

– дополнить пунктом 2 следующего содержания:

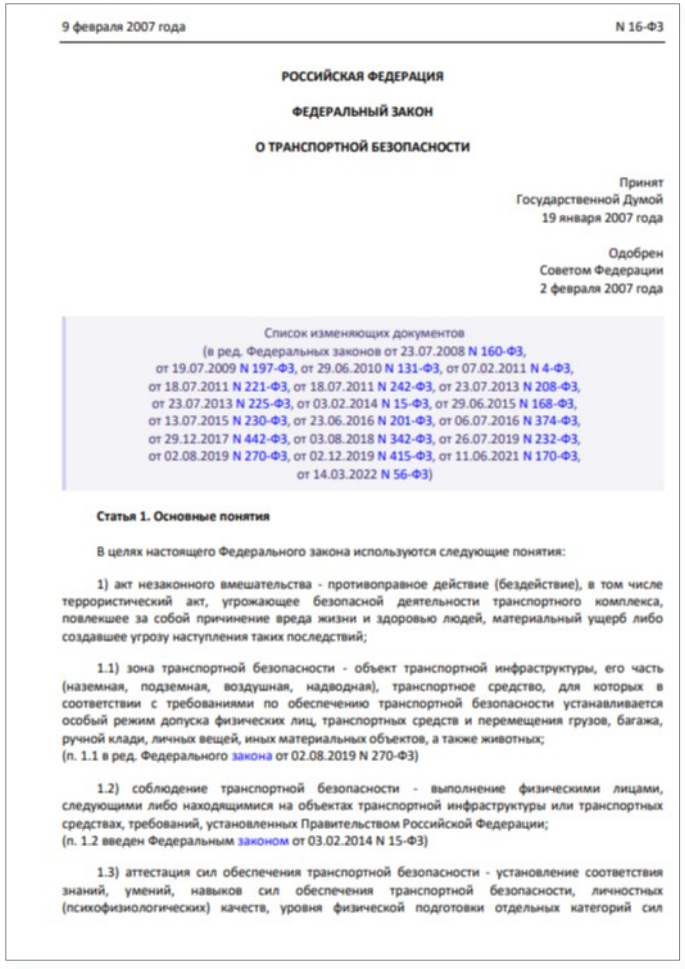
«Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.»

– в статье 8 в абзаце первом пункта 3 слова «обеспечение авиационной безопасности,» исключаются;

– в абзаце первом пункта 3 слова "обеспечение авиационной безопасности," исключаются;

– главу XII признаётся утратившей силу. И так далее… Понятие авиационная безопасность из ВК РФ исключается. Меры по предотвращению АНВ реализуются посредством и в соответствии с положениями законодательства в области транспортной безопасности.

ФЗ №16 от 09.02.2007г.



9 февраля 2007 года N 16-ФЗ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Принят
Государственной Думой
19 января 2007 года

Одобрен
Советом Федерации
2 февраля 2007 года

Список изменяющих документов
(в ред. Федеральных законов от 23.07.2008 N 160-ФЗ,
от 19.07.2009 N 197-ФЗ, от 29.06.2010 N 131-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ,
от 18.07.2011 N 221-ФЗ, от 18.07.2011 N 242-ФЗ, от 23.07.2013 N 208-ФЗ,
от 23.07.2013 N 225-ФЗ, от 03.02.2014 N 15-ФЗ, от 29.06.2015 N 168-ФЗ,
от 13.07.2015 N 230-ФЗ, от 23.06.2016 N 201-ФЗ, от 06.07.2016 N 374-ФЗ,
от 29.12.2017 N 442-ФЗ, от 03.08.2018 N 342-ФЗ, от 26.07.2019 N 232-ФЗ,
от 02.08.2019 N 270-ФЗ, от 02.12.2019 N 415-ФЗ, от 11.06.2021 N 170-ФЗ,
от 14.03.2022 N 56-ФЗ)

Статья 1. Основные понятия

В целях настоящего Федерального закона используются следующие понятия:

1) акт незаконного вмешательства - противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий;

1.1) зона транспортной безопасности - объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных;
(п. 1.1 в ред. Федерального закона от 02.08.2019 N 270-ФЗ)

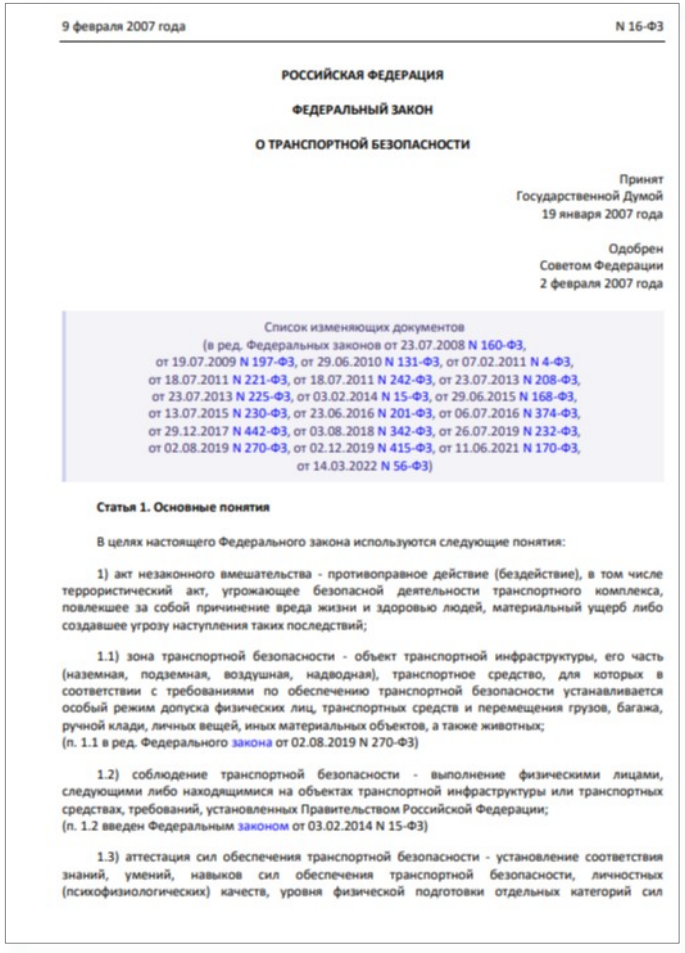
1.2) соблюдение транспортной безопасности - выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации;
(п. 1.2 введен Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ)

1.3) аттестация сил обеспечения транспортной безопасности - установление соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил

Авиационная и транспортная безопасность

GEOSCAN

ФЗ №16 от 09.02.2007г.



9 февраля 2007 года N 16-ФЗ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Принят
Государственной Думой
19 января 2007 года

Одобрен
Советом Федерации
2 февраля 2007 года

Список изменяющих документов
(в ред. Федеральных законов от 23.07.2008 N 160-ФЗ,
от 19.07.2009 N 197-ФЗ, от 29.06.2010 N 131-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ,
от 18.07.2011 N 221-ФЗ, от 18.07.2011 N 242-ФЗ, от 23.07.2013 N 208-ФЗ,
от 23.07.2013 N 225-ФЗ, от 03.02.2014 N 15-ФЗ, от 29.06.2015 N 168-ФЗ,
от 13.07.2015 N 230-ФЗ, от 23.06.2016 N 201-ФЗ, от 06.07.2016 N 374-ФЗ,
от 29.12.2017 N 442-ФЗ, от 03.08.2018 N 342-ФЗ, от 26.07.2019 N 232-ФЗ,
от 02.08.2019 N 270-ФЗ, от 02.12.2019 N 415-ФЗ, от 11.06.2021 N 170-ФЗ,
от 14.03.2022 N 56-ФЗ)

Статья 1. Основные понятия

В целях настоящего Федерального закона используются следующие понятия:

1) акт незаконного вмешательства - противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий;

1.1) зона транспортной безопасности - объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных;
(п. 1.1 в ред. Федерального закона от 02.08.2019 N 270-ФЗ)

1.2) соблюдение транспортной безопасности - выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации;
(п. 1.2 введен Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ)

1.3) аттестация сил обеспечения транспортной безопасности - установление соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил

1. Подготовка и аттестация.

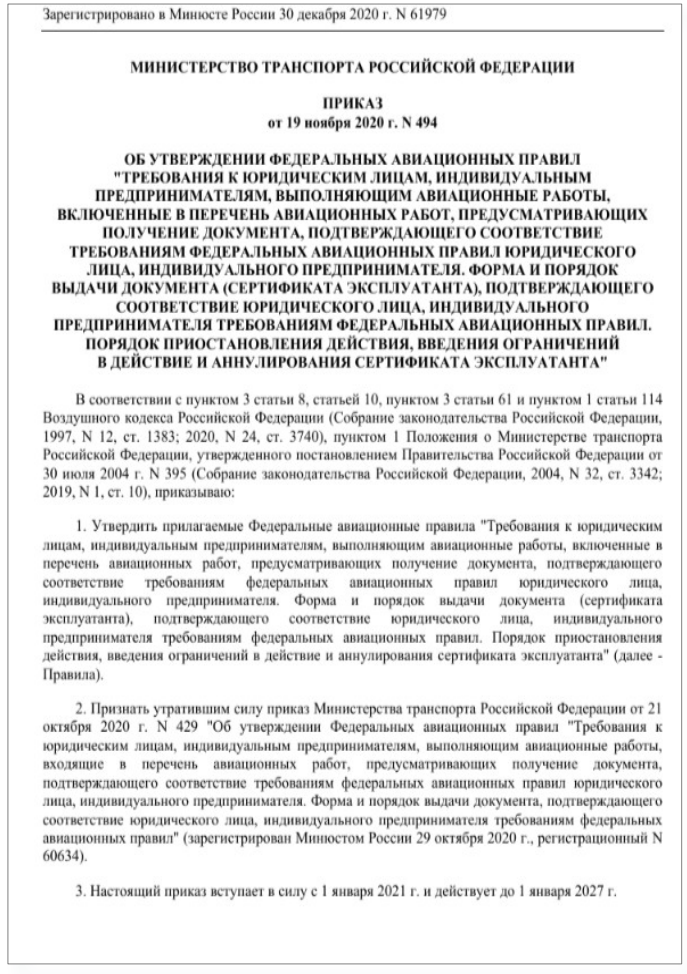
- Ответственный в субъекте за ТБ – 40 часов (приемлемо) + аттестация (от 2.5 месяцев);
- Командир внешнего экипажа, назначенный ответственный за ТБ на ТС – 60 часов + аттестация (от 3 месяцев);
- Командир внешнего экипажа/второй внешний пилот осуществляющие досмотр – 80 часов (от 3 месяцев)

2. Регистрация ТС в реестре ТБ. Оформляются паспорта транспортной безопасности транспортных средств, которые включают сведения об оснащенности техническими средствами обеспечения ТБ транспортного средства (не предусмотрено в БВС) и информацию, которая содержалась в согласованной Программе авиационной безопасности эксплуатанта БАС, инструкциях по досмотру, охране и других при прохождении процедуры сертификации.

3. Сертификация эксплуатантов БАС и подтверждение действующих сертификатов.

– Программа АБ или Программа ТБ;
– подготовка по АБ или аттестация по ТБ по категориям.

Приказ МТ ФАП №494 от 19.11.2020г.



Зарегистрировано в Минюсте России 30 декабря 2020 г. N 61979

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 19 ноября 2020 г. N 494

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ТРЕБОВАНИЯ К ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ, ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМ, ВЫПОЛНЯЮЩИМ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ, ВКЛЮЧЕННЫЕ В ПЕРЕЧЕНЬ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИХ ПОЛУЧЕНИЕ ДОКУМЕНТА, ПОДТВЕРЖДАЮЩЕГО СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА, ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ. ФОРМА И ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ДОКУМЕНТА (СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА), ПОДТВЕРЖДАЮЩЕГО СООТВЕТСТВИЕ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА, ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ ТРЕБОВАНИЯМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ. ПОРЯДОК ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ, ВВЕДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ В ДЕЙСТВИЕ И АННУЛИРОВАНИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА"

В соответствии с пунктом 3 статьи 8, статьей 10, пунктом 3 статьи 61 и пунктом 1 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 2020, N 24, ст. 3740), пунктом 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2019, N 1, ст. 10), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта" (далее - Правила).

2. Признать утратившим силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2020 г. N 429 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, входящие в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил" (зарегистрирован Минюстом России 29 октября 2020 г., регистрационный N 60634).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 января 2021 г. и действует до 1 января 2027 г.

Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 22л Москва, Колпачный переулок, д. 6, строение 3 8 800 333-84-77, +7 812 363-33-87
info@geoscan.ru
geoscan.ru

GEOSCAN