

АКАДЕМИЯ УПРАВЛЕНИЯ МВД РОССИИ

**ПОЛНОМОЧИЯ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ
ПО ПРЕСЕЧЕНИЮ НАХОЖДЕНИЯ
РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ
И БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
(ДРОНОВ) В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ
НАД ОБЪЕКТАМИ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Учебное пособие



**Москва
2025**

Академия управления МВД России

**ПОЛНОМОЧИЯ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ
ПО ПРЕСЕЧЕНИЮ НАХОЖДЕНИЯ
РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ
И БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
(ДРОНОВ) В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ
НАД ОБЪЕКТАМИ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Учебное пособие

Москва
2025

УДК 351.81
ББК67.401.213
П51

*Одобрено редакционно-издательским советом
Академии управления МВД России*

Рецензенты: *Раскин И. Л.*, кандидат юридических наук (ЛУ МВД России на ст. Москва-Павелецкая УТ МВД России по ЦФО; *Долина М. Ю.* (ФКУ НПО «СТиС» МВД России).

П51

Полномочия сотрудников полиции по пресечению нахождения робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве над объектами транспортной инфраструктуры : учебное пособие / Н. Н. Пестов, В. В. Кирюхин, М. А. Уваров [и др.]. – Москва : Академия управления МВД России, 2025. – 80 с.

ISBN 978-5-908091-20-6

В данном учебном пособии рассматриваются особенности полномочий должностных лиц полиции в сфере обеспечения правопорядка на объектах транспорта, а также применение предусмотренных законом мер принуждения. Проводится анализ, теоретическое обоснование и вносятся предложения по совершенствованию организационных и тактических принципов деятельности полиции в сфере обеспечения правопорядка на объектах транспорта. Выделяется правовая природа взаимодействия федеральных органов исполнительной власти по противодействию актов незаконного вмешательства. Вносятся теоретические обоснования предложений по совершенствованию организационных и тактических принципов деятельности полиции в условиях, связанных с возможным применением технических средств подавления БВС в целях защиты здоровья граждан, работников транспортного комплекса и объектов транспортной инфраструктуры.

Учебное пособие предполагается использовать в образовательном процессе Академии управления МВД России в рамках соответствующих учебных дисциплин.

УДК 351.81
ББК 67.401.213

© Пестов Н. Н., Кирюхин В. В., Уваров М. А.
[и др.], 2025

ISBN 978-5-908091-20-6 ©Академия управления МВД России, 2025

Авторский коллектив

Пестов Николай Николаевич, кандидат юридических наук,
доцент;

Кирюхин Владимир Викторович, кандидат юридических наук,
доцент;

Уваров Максим Александрович, кандидат юридических наук,
доцент;

Обухов Сергей Игоревич.

Оглавление

Введение.....	5
Глава I. Правовые основы применения мер органами внутренних дел на транспорте по пресечению нахождения робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве над объектами транспортной инфраструктуры.	7
Глава II. Общий анализ основных угроз, связанных с противоправным применением робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в условиях современности (классификация и устройство, типичный состав оборудования БВС)	26
Глава III. Организация и тактика охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры органами внутренних дел на транспорте по пресечению незаконного нахождения робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве Российской Федерации	35
Заключение.....	50
Список рекомендованной литературы	53

Введение

Наличие и взаимосвязь различных видов национальной безопасности обусловлены прежде всего возникновением новых угроз в различных сферах жизнедеятельности человека, включая транспорт России. При этом обеспечение безопасности граждан на объектах транспортного комплекса осуществляется путем реализации государственной политики, направленной на решение таких задач, как повышение уровня антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей, объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и других критически важных и потенциально опасных транспортных объектов¹.

В условиях проведения специальной военной операции повышенную угрозу безопасности объектам транспортной инфраструктуры создает использование террористами беспилотных воздушных судов (далее – БВС) для совершения терактов и диверсий на объектах транспортной и энергетической инфраструктуры. В настоящее время недостаточна теоретическая проработанность организационных и тактических принципов действий сотрудников органов внутренних дел на транспорте по обеспечению правопорядка на объектах транспорта, отражающих особенности деятельности в условиях, связанных с возможным применением технических средств подавления БВС в целях защиты здоровья граждан и работников транспортного комплекса.

В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон № 16-ФЗ) понятие «угроза транспортной безопасности» трактуется как «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».

Тем не менее за последние 30 лет на транспортных объектах Российской Федерации было совершено более тысячи актов незаконного вмешательства (далее – АНВ), а в условия проведения СВО вероятность совершения АНВ в работу транспортной инфраструктуры кратно возрастает.

Существование угрозы совершения новых АНВ на транспорте требует изучения подходов к обеспечению организации деятель-

¹ Стратегия национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента Рос. Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 // СЗ РФ. 2021. № 27 (ч. II). Ст. 5351.

ности всех заинтересованных субъектов – создания транспортной безопасности, в том числе обладающих соответствующими полномочиями федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации (далее – ФОИВ), к числу которых относится и система МВД России.

Цель учебного пособия – формирование новых знаний обучающихся об установленном законодательством порядке реализации имеющейся у ФОИВ, в частности органов внутренних дел на транспорте, компетенции в сфере деятельности по обеспечению общественного порядка и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры. Это позволит систематизировать представление о существующих подходах к организации деятельности вышеуказанных субъектов государственного (публичного) управления в сфере обеспечения общественного порядка и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры как одной из важнейших современных стратегических задач обеспечения национальной безопасности страны.

Учебное пособие предполагается использовать в образовательном процессе Академии управления МВД России в рамках таких учебных дисциплин, как «Управление в организации», «Кадровое обеспечение управленческой деятельности», «Административно-юрисдикционная деятельность», преподаваемых по направлениям подготовки 38.04.04 – «Государственное и муниципальное управление», 38.04.03 – «Управление персоналом», 38.04.02 – «Менеджмент», а также при реализации программы дополнительного профессионального образования «Повышение квалификации руководителей подразделений (отделов, отделений, групп) применения и эксплуатации робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях».

Глава I. Правовые основы применения мер органами внутренних дел на транспорте по пресечению нахождения робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве над объектами транспортной инфраструктуры

На протяжении последних полутора десятилетий развиваются институты правового регулирования обеспечения безопасности объектов транспорта. Федеральным законом № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» были внесены изменения в Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Кроме того, издано множество актов Правительства Российской Федерации и Минтранса России, МВД России. Нормотворческий процесс в данном направлении находится в динамике развития.

Основные субъекты обеспечения транспортной безопасности (далее – ТБ) включают:

- органы государственной власти – федеральные и региональные органы исполнительной власти, отвечающие за разработку и реализацию нормативных актов, регулирующих ТБ, также осуществляют контроль и надзор за соблюдением законодательства в этой сфере;

- контрольно-надзорные органы – Ространснадзор и его территориальные подразделения, которые проводят проверки соблюдения требований ТБ и применяют меры административного воздействия к нарушителям;

- участников изучаемых правоотношений, осуществляющих подготовку специалистов в области ТБ, – инженеров-транспортников, специалистов по охране труда и технике безопасности, а также сотрудников подразделений ТБ;

- транспортные предприятия – компании, занимающиеся перевозкой грузов и пассажиров, которые обеспечивают соблюдение требований транспортной безопасности на своих объектах и транспортных средствах (далее – ТС);

- коммерческие структуры – производители и поставщики оборудования и систем обеспечения транспортной безопасности (далее – ОТБ): видеонаблюдения, контроля доступа и сигнализации.

Взаимодействие между этими субъектами направленно на эффективное функционирование системы и процесса ОТБ; органы государственной власти разрабатывают и обновляют нормативные акты; контролирующие органы следят за их исполнением; учебные учреждения готовят квалифицированных специалистов; транспортные предприятия соблюдают требования безопасности на своих объектах, а коммерческие структуры предлагают современные решения для обеспечения безопасности на транспорте.

Таким образом, субъекты ОТБ играют важную роль в защищенности участников возникающих правоотношений, а их взаимодействие позволяет создать эффективную систему защиты жизни, здоровья людей и сохранности грузов и ТС.

Говоря о системности правового регулирования правоотношений в области обеспечения ТБ, необходимо учитывать то, что формально-юридически Федеральный закон № 16-ФЗ возлагает обязанность по ее обеспечению на владельцев объектов транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) и ТС. Вместе с тем важно понимать, что реализация ТБ невозможна без привлечения широкого круга специализированных участников, наделенных в установленном порядке различными правами, обязанностями и обладающих специфическими компетенциями, в числе которых компетентные органы в области ОТБ: Минтранс России, его агентства и службы; ФСБ России; МВД России; специально аккредитованные юридические лица; субъекты транспортной инфраструктуры и др.

Обеспечение общественного порядка и общественной безопасности на транспорте представляет собой систему мер, осуществляемую субъектами обеспечения ТБ по надзору за соблюдением правил, действующих на объектах, которые обеспечивают функционирование средств транспорта и обслуживающих его систем, а также предупреждение и пресечение правонарушений, применение к правонарушителям мер воздействия и принуждения.

Специфичность поставленной цели определяет в качестве отправной точки настоящего учебного пособия анализ транспортного законодательства, в рамках которого особое внимание будет уделено юридическим основаниям, специальным дефинициям и алгоритмам взаимодействия специализированных субъектов по вопросам получения, обработки и последующей передачи информации указанной категории.

Рассматривая подход к ТБ, который сложился в РФ, можно сделать вывод, что он имеет одно основное отличие от подходов, используемых в других странах. В России большая ответственность за планирование и реализацию мер по обеспечению ТБ возложена на владельцев ОТИ и ТС.

Федеральный закон № 16-ФЗ, являясь основой конструкции правового регулирования, устанавливает, что исключительными целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Реализуя свой функциональный атрибут, данный закон специфически связывает значительное количество юридических норм, однако отметим лишь некоторые из них.

В соответствии с Федеральным законом № 16-ФЗ обеспечение транспортной безопасности ОТИ и ТС возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством.

В результате вступления в силу Федерального закона № 16-ФЗ в России сформировалась структура обеспечения ТБ.

На данном этапе вопросы обеспечения ТБ регулируются более чем 150 нормативными правовыми актами, в том числе федеральными законами, указами Президента, постановлениями и распоряжениями Правительства, приказами Минтранса России. Следует подчеркнуть, что правовое регулирование ТБ представлено крупнейшим числом правовых актов, обладающих разной юридической силой, что не относится к его положительным моментам.

Реализация полномочий в сфере ТБ органами внутренних дел осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», Федеральным законом № 16-ФЗ и соответствующими постановлениями Правительства РФ, утвердившими требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта¹.

Главное управление на транспорте МВД России (далее – ГУТ МВД России) осуществляет взаимодействие с Минтрансом России и федеральными агентствами по видам транспорта по мониторингу практической реализации изданных нормативных правовых актов в данной области. Одной из форм взаимодействия ГУТ МВД России с ФОИВ является совместная правотворческая деятельность. Результатами данной работы стали, например:

– Федеральный закон от 14 марта 2022 г. № 56-ФЗ, внесший изменения в Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ

¹ Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), участвующих в обеспечении безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта : постановление Правительства Рос. Федерации от 5 октября 2020 г. № 1605 (ред. от 20.05.2023) // СПС КонсультантПлюс.

«О транспортной безопасности» в части сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности;

– постановление Правительства РФ от 21 апреля 2022 г. № 731¹, утвердившее требования по обеспечению безопасности для транспортных средств воздушного транспорта;

– межведомственный приказ Минтранса России, МВД России, ФСБ России, Минобороны России, Росгвардии от 10 августа 2022 г. № 311/251/596/398/403 по вопросам обеспечения защиты транспортного перехода через Керченский пролив и подходов к нему. Минюстом России зарегистрирован приказ Минтранса России от 23 июня 2021 г. № 208, утвердивший порядок передачи данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности в уполномоченные подразделения ФСБ России, МВД России, Ространснадзора.

Это явилось продолжением ранее начатой работы, когда после детальной межведомственной проработки ФОИВ был принят целый пакет нормативных правовых документов правительственного уровня.

В качестве другого примера отметим, что на сегодняшний день вся транспортная инфраструктура по видам транспорта разделена на объекты, подлежащие и не подлежащие категорированию². Категорирование, необходимость которого соотносится с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий³, учитывается в соответствующем реестре. Реестр всех объектов транспортной инфраструктуры и ТС⁴ осуществляется федеральными агентствами по видам транспорта.

Возвращаясь к полномочиям заинтересованных ФОИВ в данной сфере, в первую очередь следует выделить Министерство транспорта

¹ Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта, и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 г. № 1604 : постановление Правительства Рос. Федерации от 21 апреля 2022 г. № 731 // СПС КонсультантПлюс.

² Объекты транспортной инфраструктуры, не подлежащие категорированию, определены приказом Минтранса России от 28 августа 2020 г. № 331 «Об определении объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию по видам транспорта».

³ Об утверждении Правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры : постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2020 г. № 1595 // СПС КонсультантПлюс; О порядке установления критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры : приказ Минтранса России от 7 сентября 2020 г. № 358.

⁴ Об утверждении порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : приказ Минтранса России от 15 сентября 2020 г. № 377.

Российской Федерации (далее – Минтранс России), которым возглавляются федеральные агентства и службы по видам транспорта.

Перед тем как перейти к примерам реализации указанных полномочий, целесообразно остановиться на понятии «акт незаконного вмешательства», а также на непосредственных потенциальных угрозах совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и ТС.

Итак, Федеральный закон № 16-ФЗ акт незаконного вмешательства определяет как «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.

Помимо этого, существует исчерпывающий перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства, утвержденный межведомственным подзаконным актом².

К таковым, в частности, относятся:

1. Угроза захвата – возможность захвата ОТИ и/или ТС, установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

2. Угроза взрыва – возможность разрушения ОТИ и/или ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела).

3. Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) – возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ОТИ и/или ТС, нанести им и/или их грузу повреждения.

4. Угроза поражения опасными веществами – возможность загрязнения ОТИ и/или ТС или их критических элементов³ опасными химическими, радиоактивными или биологическими аген-

¹ Ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС КонсультантПлюс.

² Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г.

³ Критический элемент ОТИ и/или ТС – строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ или ТС, акт незаконного вмешательства в которые приведет к полному или частичному прекращению их функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.

тами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

5. Угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС – возможность захвата критического элемента ОТИ и/или ТС, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

6. Угроза взрыва критического элемента ОТИ и/или ТС – возможность разрушения критического элемента ОТИ и/или ТС или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

7. Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) – возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент ОТИ и/или ТС или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

8. Угроза блокирования – возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

9. Угроза хищения – возможность совершения хищения элементов ОТИ и/или ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

Далее перейдем к примерам реализации полномочий субъектов транспортной инфраструктуры, связанных с обеспечением защищенности ОТИ и ТС от актов незаконного вмешательства.

Для ОТИ, подлежащих категорированию, как и ранее, федеральными агентствами по видам транспорта производится утверждение планов обеспечения ТБ, разработанных самостоятельно субъектами транспортной инфраструктуры на основании проведенной специализированной организацией оценки уязвимости.

Например, Минтранс России совместно с ГУТ МВД России и Правительством Москвы ведется подготовка проекта нормативного акта по оптимизации требований по обеспечению ТБ в отношении причальных сооружений, расположенных на набережных Москвы-реки.

Таким образом, как уже было отмечено выше, субъектами обеспечения ТБ, реализующими стратегические государственно-публичные полномочия в изучаемой сфере правоотношений, прежде всего являются заинтересованные ФОИВ, которые были указаны в настоящей главе.

В свою очередь перечисленные субъекты вовлечены в активное межведомственное взаимодействие и являются в связи с этим непосредственными участниками так называемого процесса обеспечения ТБ. Под процессом обеспечения ТБ принято понимать совокупность мероприятий, направленных на предотвращение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также на минимизацию возможных последствий таких актов.

Процесс обеспечения ТБ представляет собой деятельность по реализации государственной системы правовых, экономических, организационных и других мер в сфере транспортного комплекса, направленных на предотвращение и противодействие актам незаконного вмешательства, защиту жизни и здоровья людей, имущества, а также окружающей среды от возможных угроз и рисков, связанных с функционированием транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Процесс обеспечения ТБ основан на следующих важных принципах.

Во-первых, законодательная база играет ключевую роль в обеспечении ТБ. Государство разрабатывает и принимает законы и нормативные акты, регулирующие перевозку грузов и пассажиров различными видами транспорта. Эти документы определяют требования к оборудованию, квалификации персонала и условиям эксплуатации транспорта и иного технического оборудования и объектов.

Во-вторых, выявление угроз и рисков является важным этапом процесса обеспечения транспортной безопасности. Угрозы могут быть связаны с незаконными действиями, авариями, природными катаклизмами и другими факторами. Для выявления таких угроз проводятся регулярные проверки и мониторинги состояния транспортных средств, инфраструктуры и персонала.

В-третьих, классификация транспортных средств и средств обеспечения перевозок также имеет значение для обеспечения безопасности. ТС делятся на категории в зависимости от их назначения, типа груза и пассажироместимости. Это позволяет разрабатывать и применять соответствующие меры безопасности для каждой категории.

В-четвертых, обучение персонала и повышение его квалификации – неотъемлемая часть процесса обеспечения транспортной безопасности. Сотрудники, работающие в сфере перевозок и транспортной инфраструктуры, должны проходить регулярное обучение и сертификацию, чтобы быть готовыми к выполнению своих обязанностей и предотвращению возможных угроз.

В-пятых, контролирующие мероприятия и мониторинг состояния транспортной системы также важны для обеспечения безопасности. Государственные органы и надзорные службы осуществляют контроль над соблюдением законодательства, проводят проверки и расследования инцидентов, связанных с безопасностью перевозок.

Наконец, разработка методических и информационных материалов, а также научная деятельность в сфере безопасности перевозок способствуют постоянному развитию и совершенствованию системы обеспечения транспортной безопасности. Это позволяет внедрять новые технологии, методики и подходы для повышения уровня безопасности на транспорте.

Процесс обеспечения ТБ является сложным и многогранным процессом, включающим законодательные, организационные и технические аспекты. Только благодаря совместным усилиям государства, перевозчиков, персонала и научного сообщества можно добиться высокого уровня безопасности на транспорте и обеспечить надежное функционирование транспортной системы.

Изучение положений о соответствующих ФОИВ позволяет определить роль каждого из них в процессе осуществления деятельности по обеспечению общественного порядка (далее – ООП) и безопасности граждан на ОТИ.

Так, МВД России отвечает за разработку и реализацию политики государства в области внутренних дел, нормативно-правовое регулирование, защиту прав и свобод граждан, противодействие преступной деятельности и охрану общественного порядка. К полномочиям МВД России отнесено участие в разработке мер по обеспечению транспортной безопасности¹.

Роль Министерства обороны России в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на ОТИ заключается в координации деятельности иных ФОИВ, органов региональной и муниципальной власти по вопросам технического прикрытия, восстановления, заграждения, разминирования участков инфраструк-

¹ Пп. 48 п. 11 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Рос. Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699 // СПС КонсультантПлюс.

туры железнодорожного транспорта общего пользования на театрах военных действий, а также по вопросам осуществления наведения и эксплуатации наплавных железнодорожных мостов в целях обороны страны и безопасности государства¹.

Роль Росгвардии в изучаемом процессе состоит в организации воинских перевозок железнодорожным, морским, внутренним водным и воздушным транспортом в интересах Росгвардии, а также иных ФОИВ и организаций².

Роль Минобрнауки России и Министерства просвещения России проявляется в разработке и принятии ФГОС по образовательным программам в области подготовки работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой (по согласованию с Минтрансом России)³.

Отдельно необходимо остановиться на основополагающей роли Минтранса России и Федеральных агентств в отраслевых областях обеспечения ТБ.

Указанные субъекты взаимодействия выполняют государственные функции, управляют имуществом и реализуют возложенный на них правоприменительный функционал. Компетенции ФОИВ свойственно и осуществление некоторых контрольно-надзорных полномочий в подведомственных сферах деятельности и специальных функции в области обороны, безопасности государства, охраны границ, борьбы с преступностью и обеспечения общественной безопасности.

Так, Минтранс России играет наиболее важную роль в обеспечении транспортной безопасности страны. Это ведомство отвечает за разработку и реализацию государственной политики в области транспорта, дорожного хозяйства, гражданской авиации, морского и речного судоходства, а также за обеспечение безопасности на транспорте. Одной из основных задач Минтранса России является разработка и реализация программ развития транспортной инфраструктуры, включая автомобильные дороги, железные доро-

¹ Пп. 59 п. 7 Положения о Министерстве обороны Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Рос. Федерации от 16 августа 2004 г. № 1082 // СПС КонсультантПлюс.

² Пп. 53 п. 9 Положения о Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Рос. Федерации от 30 сентября 2016 г. № 510 // СПС КонсультантПлюс.

³ Пп. 4.2.42 Положения о Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства Рос. Федерации от 15 июня 2018 г. № 682; Пп. 4.2.31 Положения о Министерстве просвещения Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Рос. Федерации от 28 июля 2018 г. № 884 // СПС КонсультантПлюс.

ги, морские порты, аэропорты и воздушные линии. Ведомство также занимается организацией и координацией работы различных видов транспорта, обеспечивая их взаимодействие и интеграцию в единую транспортную систему страны. Ведомство разрабатывает и реализует мероприятия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на транспорте, а также по обеспечению пожарной безопасности и экологической безопасности на транспорте.

Одним из ключевых направлений деятельности Минтранса России в области обеспечения транспортной безопасности является контроль за соблюдением законодательства в этой сфере. Ведомство осуществляет надзор за деятельностью транспортных предприятий и организаций, а также за соблюдением правил и норм безопасности на транспорте.

Кроме того, Минтранс России активно сотрудничает с другими ведомствами и организациями, занимающимися вопросами обеспечения транспортной безопасности. Ведомство взаимодействует с правоохранительными органами, МЧС России, Ространснадзором и другими структурами, чтобы обеспечить эффективное выполнение своих функций и задач. В частности, Минтранс России:

- разрабатывает и утверждает типовые основные программы профессионального обучения и типовые дополнительные профессиональные программы в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности¹;

- устанавливает особенности организации и осуществления теоретической, тренажерной и практической подготовки сил обеспечения транспортной безопасности по видам транспорта, методической деятельности по реализации образовательных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности²;

- определяет порядок осуществления контроля за соблюдением требований пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта, выполнением правил и норм, регламентирующих перевозки пожароопасных грузов, а также порядок осуществления проверки противопожарного состояния выходящих в море судов смешанного (река-море) плавания³;

- алгоритмизирует порядок формирования и ведения баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспорт-

¹ Пп. 5.2.8 (5) Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства Рос. Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 // СПС КонсультантПлюс.

² Там же, пп. 5.2.11(14).

³ Там же, пп. 5.2.20.

ных средств, сроки хранения информации (по согласованию с ФСБ и МВД России)¹;

– определяет методику ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предусмотренного ст. 6 Федерального закона 16-ФЗ²;

– координирует порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота³;

– определяет порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности по согласованию с ФСБ и МВД России⁴;

– разрабатывает алгоритм подготовки сил обеспечения транспортной безопасности⁵;

– устанавливает требования к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности⁶;

– устанавливает особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта⁷;

– определяет порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним⁸;

– излагает правила проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности⁹;

– устанавливает для подразделений ФСБ, МВД России, Ространснадзора порядок обеспечения на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве доступа к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности¹⁰;

¹ Там же, пп. 5.2.53 (16).

² Там же, пп. 5.2.53.37.

³ Там же, пп. 5.2.53.38.

⁴ Там же, пп. 5.2.53.39.

⁵ Там же, пп. 5.2.54 (1).

⁶ Там же, пп. 5.2.54 (2).

⁷ Там же, пп. 5.2.54 (3).

⁸ Там же, пп. 5.2.54 (4).

⁹ Там же, пп. 5.2.54 (5).

¹⁰ Там же, пп. 5.2.54 (27).

– по согласованию с Минэкономразвития России разрабатывает перечни индикаторов риска нарушения обязательных требований в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта, а также федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности¹;

– создает, эксплуатирует и развивает единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности²;

– утверждает федеральные программы обеспечения транспортной безопасности воздушного транспорта, контроля качества обеспечения транспортной безопасности воздушного транспорта, подготовки персонала (специалистов) в области обеспечения транспортной безопасности воздушного транспорта (по согласованию с ФСБ и МВД России)³;

– по согласованию с ФСБ и МВД России устанавливает структуру и содержание планов обеспечения транспортной безопасности, программ обеспечения транспортной безопасности эксплуатантов (транспортных средств)⁴.

Таким образом, место Минтранса России в системе обеспечения ТБ трудно переоценить. Ведомство играет ключевую роль в разработке и реализации государственной политики в области транспорта, а также в обеспечении безопасности на транспорте. Благодаря своей активной деятельности Минтранс России способствует развитию и укреплению транспортной системы России, делая ее более надежной и безопасной для всех участников транспортного процесса.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) играет ключевую роль в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры. Данный ФОИВ был создан в 2004 г. и подчиняется Минтрансу России.

Основная задача службы – надзор и контроль за соблюдением законодательства в области перевозок всеми видами транспорта, включая воздушный, водный, железнодорожный, наземный и подземный.

Функции службы включают надзор и контроль за безопасностью на транспорте, правильной эксплуатацией транспорта, сниже-

¹ Там же, пп. 5.2.54 (30).

² Там же, пп. 5.5 (16).

³ Там же, пп. 5.5 (31).

⁴ Там же, пп. 5.5 (32).

нием рисков и профилактикой угроз на транспорте, а также научно-технологическим развитием в сфере транспорта.

Служба осуществляет контрольные и надзорные полномочия, проверяет транспортные средства, служебные и производственные помещения транспортных предприятий, направляет образцы на экспертизу и участвует в расследовании происшествий, связанных с транспортом.

На Ространснадзор возложены контрольно-надзорные полномочия в сферах безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также транспортной безопасности¹. Кроме этого, федеральная служба следит за деятельностью капитанов портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства и порядка в порту. Таким образом, в процессе обеспечения ТБ Ространснадзор способствует снижению риска аварий и катастроф, обеспечивая соблюдение законодательства и научно-технологическое развитие в этой сфере.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) играет ключевую роль в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах воздушного транспорта. Росавиация выполняет функции государственного управления и оказания услуг в области гражданской авиации, использования воздушного пространства, аэронавигационного обслуживания и авиационно-космического поиска и спасения.

Одна из главных задач Росавиации – разработка и реализация мер по защите ОТИ и ТС от актов незаконного вмешательства, а также обеспечение выполнения международных и внутренних полетов в соответствии с требованиями законодательства.

Для выполнения этих задач Росавиация осуществляет контроль за соблюдением правил и норм безопасности, проводит проверки и расследования инцидентов, связанных с нарушением безопасности полетов. Также агентство сотрудничает с другими ФОИВ, международными организациями и авиакомпаниями для повышения уровня безопасности на воздушном транспорте.

В целом роль Росавиации в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры заключается в координации и контроле деятельности всех участников воздушного транспорта, а также в разработке и реализации мер по предотвращению и ликвидации

¹ Пп. 5.1.5 и 5.1.8 Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденного постановлением Правительства Рос. Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 // СПС КонсультантПлюс.

последствий возможных угроз и инцидентов. Так, Росавиация осуществляет:

- аккредитацию специализированных организаций и юридических лиц в области обеспечения отраслевой транспортной безопасности¹;
- аттестацию сил обеспечения отраслевой ТБ;
- ведение реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предусмотренного ст. 6 Федерального закона № 16-ФЗ;
- утверждение планов обеспечения отраслевой ТБ объектов транспортной инфраструктуры.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) играет ключевую роль в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах железнодорожного транспорта. Это агентство было создано в 2004 г. и наделено полномочиями по регулированию и контролю в области обеспечения ТБ в сфере железнодорожного транспорта и на метрополитене.

Основные задачи Росжелдора в области обеспечения ТБ включают: нормативно-правовое регулирование и контроль за соблюдением законодательства в области ТБ; оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также категорирование этих объектов; разработку и реализацию требований и мер по обеспечению ТБ; подготовку специалистов в области ТБ; контроль и надзор за выполнением требований законодательства в области ТБ.

При этом к полномочиям Росжелдора относится²: аккредитация специализированных организаций в области обеспечения ТБ; ведение реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; аккредитация юридических лиц в качестве подразделений ТБ; аттестация сил обеспечения ТБ; выдача перевозчикам государств – членов Евразийского экономического союза сертификата безопасности в целях доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; утверждение планов обеспечения ТБ ОТИ в установленной сфере деятельности.

¹ Пп. 5.4.48, 5.4.48 (1), 5.4.48 (2), 5.4.50 и 5.14.3. Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Рос. Федерации от 30 июля 2004 № 396 // СПС КонсультантПлюс.

² Пп. 5.3.13, 5.3.15, 5.3.15 (1), 5.3.15 (2), 5.3.23 и 5.13.3. Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Рос. Федерации от 30 июля 2004 г. № 397 // СПС КонсультантПлюс.

Росжелдор оценивает уязвимость и категорирование объектов, работы с планами обеспечения ТБ и координации, анализа и прогнозирования. УТБ активно работает над формированием нормативно-методической основы для оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также разрабатывает планы обеспечения ТБ.

Аналогичную роль в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры играет Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Постановлением Правительства РФ утверждены специальные правила, которые устанавливают порядок взаимодействия ФОИВ, региональных, муниципальных органов власти, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков (далее – субъекты взаимодействия) при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на ОТИ и (или) ТС¹.

К взаимодействующим субъектам отнесены ФОИВ, компетентные в области ОТБ, ФСБ России, МВД России, МО России, Ространснадзор, региональные и муниципальные органы власти, непосредственные перевозчики. Указанным подзаконным актом предусмотрен алгоритм взаимодействия при получении информации об угрозе совершения АНВ.

Приказом Минтранса России предусмотрен определенный порядок информирования участников изучаемых правоотношений об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ОТИ и ТС². Указанного порядка должны придерживаться субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики.

Изучение роли перечисленных ФОИВ в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры позволяет сделать следующие выводы:

указанные субъекты взаимодействия обязаны активно участвовать в деятельности по обеспечению общественного порядка и безо-

¹ Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве : постановление Правительства Рос. Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 // СПС КонсультантПлюс.

² О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ОТИ и ТС : приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56.

пасности граждан на ОТИ, выполняя различные правоприменительные функции и осуществляя контроль за состоянием оперативной обстановки в пределах обслуживаемого транспортного комплекса;

перечисленные полномочия субъектов рассматриваемого взаимодействия являются неотъемлемым элементом многозадачного процесса обеспечения ТБ. На подзаконном уровне установлены четкий алгоритм реагирования на возникновение или наличие угроз совершения актов незаконного вмешательства на ОТИ и ТС, а также правила информирования об этом участников возникающих правоотношений.

В контексте пресечения нахождения робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве над объектами транспортной инфраструктуры следует привести иерархию межведомственных и ведомственных нормативных актов ФОИВ, определяющих Порядок получения согласований с объединенным координационным центром (руководителем объединенного координационного центра или его заместителем (Приложение № 1), принятия решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях отражения нападения либо угрозы нападения на охраняемые федеральным государственным унитарным предприятием «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» объекты, работников федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» или лиц, находящихся на этих объектах (Приложение № 2), и, в частности, отметим, что дополнительно в Федеральном законе № 16-ФЗ введено понятие «беспилотные аппараты» и четко прописано: «8.2. Работники подразделений транспортной безопасности имеют право пресекать функционирование беспилотных аппаратов в целях защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых установлены зоны безопасности, в том числе посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными аппаратами, воздействия на их пульта управления, а также повреждения или уничтожения беспилотных аппаратов. Порядок принятия решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов в указанных целях и перечень должностных лиц подразделений транспортной безопасности, уполномоченных на принятие такого решения, определяются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации»¹.

По законодательной иерархии применения данных мер другие ФОИВ обеспечивают выполнение задач, возложенных на органы Федеральной службы безопасности федеральным законодательством (Приложение № 3), в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, сотрудников органов внутренних дел, в том числе в месте проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории, проведения неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий (Приложение № 4), в целях отражения нападения либо угрозы нападения на объекты, охраняемые военизированными и сторожевыми подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, работников военизированных и сторожевых подразделений федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации или лиц, находящихся на этих объектах (Приложение № 5), в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов (Приложение № 6), а также Перечня должностных лиц органов государственной охраны, уполномоченных на принятие решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов, а также Перечня должностных лиц ФОИВ, уполномоченных на принятие такого решения.

В условиях сохраняющейся угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса первостепенное значение имеет реализация ОВД (полицией) государственных интересов в области защиты жизни и здоровья пассажиров на железнодорожном, воздушном и водном транспорте.

Воплощению таких интересов способствует четкая регламентация соответствующих полномочий должностных лиц полиции, которые непосредственным образом вовлечены в процесс обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

В целях совершенствования взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 30 января 2024 г. № 2-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

транспорте (далее – ОВДТ) с иными территориальными органами МВД России (далее – ТОВД) приказом МВД России утверждена Инструкция об организации взаимодействия ОВДТ с ТОВД, а также соответствующие перечни объектов транспорта, находящихся в оперативном обслуживании ОВДТ и ТОВД¹.

Ведомственным приказом МВД России введены отдельные должности в отделе (отделении, группе) применения и эксплуатации робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов центра информационных технологий, связи и защиты информации².

В ст. 23 Федерального закона «О полиции» в перечень прав сотрудника полиции по применению огнестрельного оружия включен пункт: 5) для пресечения функционирования беспилотных аппаратов в целях, предусмотренных пунктами 25 и 40 части 1 статьи 13 настоящего Федерального закона³.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

1. Юридическое толкование термина «транспортная безопасность».

2. Основные субъекты обеспечения транспортной безопасности.

3. Определение понятия «акт незаконного вмешательства».

4. Понятие «транспортный комплекс и объекты транспортной инфраструктуры».

5. Дайте определение понятия «процесс обеспечения транспортной безопасности».

6. Каковы основные принципы процесса обеспечения транспортной безопасности?

7. Роль ФСБ России в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры.

¹ Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания : приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381.

² О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России : приказ МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 (ред. от 07.06.2023).

³ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 4 августа 2023 г. № 440-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

8. Роль МВД России в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры.

9. Роль Росгвардии в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры.

10. Роль Минтранса России в осуществлении деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры.

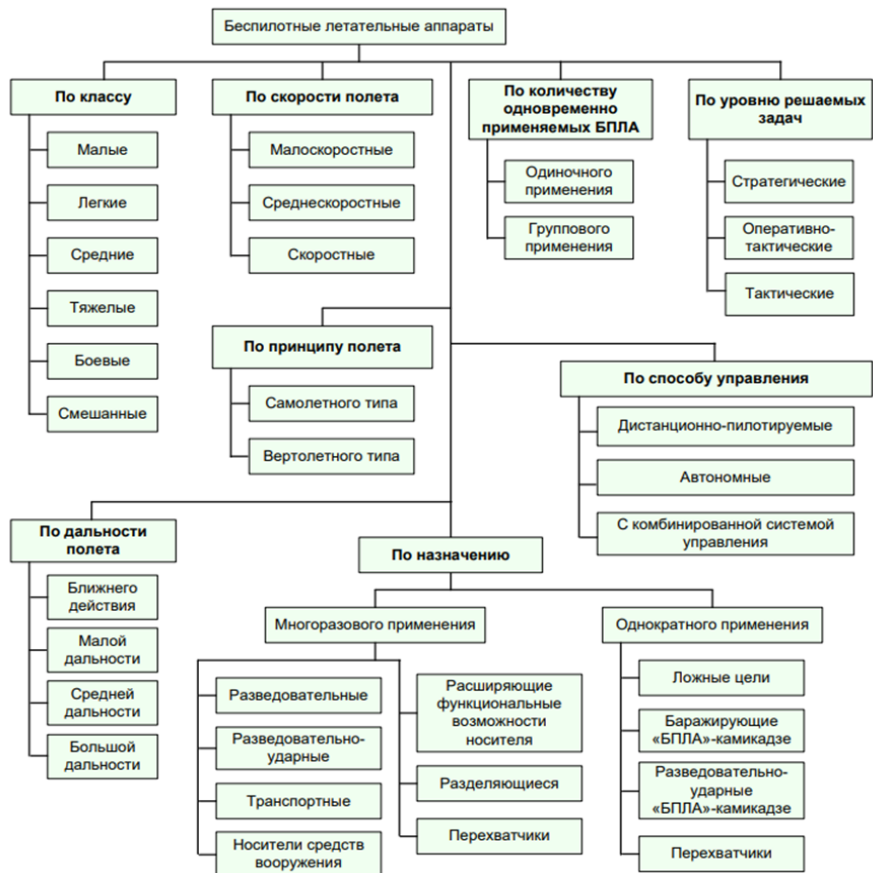
11. Федеральные агентства в отраслевых областях обеспечения ТБ в процессе осуществления деятельности по ООП и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры.

12. Правовая природа юридической терминологии – «нарушение требований в области транспортной безопасности».

Глава II. Общий анализ основных угроз, связанных с противоправным применением робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в условиях современности (классификация и устройство, типичный состав оборудования БВС)

Появление и массовое использование современных несложных технических электронных средств и информационных технологий позволяют на любом уровне в любом масштабе разрабатывать путем модернизации традиционных средств вооруженной борьбы и создания различных робототехнических комплексов (далее – РТК) дешевое и достаточно эффективное высокоточное оружие, которое находит активное применение для осуществления диверсионно-террористических актов (далее – ДТА). При этом в настоящее время за рубежом интенсивно ведутся работы по созданию беспилотных, автономных РТК, которые начали применяться при проведении ДТА на территории Российской Федерации. Для управления данным типом РТК активные радиосредства и радиоканалы не используются, поэтому противодействие им средствами радиоэлектронной борьбы фактически невозможно, в связи с чем полная независимость автономных РТК (далее – АРТК) от средств радиоэлектронного подавления определяет необходимость совершенствования систем противодействия АРТК путем их физического уничтожения. Данное положение диктует необходимость комплексного подхода к анализу угроз, их учету в ходе законодательного обеспечения решения задач обороны Российской Федерации по противодействию этим угрозам. В настоящее время в Комитете Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по обороне (далее – Комитет) эта работа организована. Идет процесс обобщения предложений ФОИВ.

Беспилотные воздушные суда при ведении боевых действий активно используются для разведки, съемки, мониторинга, ретрансляции радиосигналов, целеуказания, нанесения урона живой силы и технике.



Современные технические средства борьбы представляют собой устройства и системы для противодействия БПЛА, отличающиеся функционалом, характеристиками и алгоритмами работы: системы обнаружения БПЛА; комплексы обнаружения и защиты от БПЛА; ручные комплексы борьбы с БПЛА.

Прикладные Военные



- по функциональному назначению:
- наблюдательные (могут использоваться, в частности, для корректировки огня на поле боя);
 - разведывательные;
 - ударные (для ударов по наземным целям посредством ракетного вооружения);
 - разведывательно-ударные;
 - бомбардировочные;
 - истребительные (для уничтожения воздушных целей);
 - радиотрансляционные;
 - БВС РЭБ (для целей радиоэлектронной борьбы);
 - транспортные;
 - БВС-мишени;
 - БВС-имитаторы цели;
 - многоцелевые БВС.

Прикладные Гражданские



5 укрупненных групп, сформированных по критерию выполняемых функций БВС:

1. Мониторинг и подобные задачи.
2. Презентации, реклама, развлечения, творчество.
3. Доставка грузов.
4. Ретрансляция сигналов и подобные задачи.
5. Управление поведением живых объектов.

Классификация по принципу полёта

1. БВС самолетного типа или БВС с жестким крылом.
2. БВС с гибким крылом.
3. Беспилотники вертолетного типа
4. БВС машущим крылом.
5. БВС аэростатического типа



БВС самолетного типа



+ длительный полёт;
+ большая
максимальная высота;
+ высокая скорость.

- не имеет возможности к
зависанию, следовательно,
нет точной позиции камеры;
- в большинстве случаев для
запуска нужна взлетная
полоса или специальное
пусковое устройство.

Беспилотные воздушные суда (БВС)



DJI Inspire 2 X5S



Zala 421-16EM



DJI Phantom 3

Беспилотные воздушные суда (БВС), используемые в подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации квадрокоптерного типа (Перечень беспилотных воздушных судов, представленный ДИТСиЗИ МВД России)

Конструкции БПЛА:

- 1) БПЛА с неподвижным крылом, так называемые БПЛА самолетного типа;
- 2) мультироторный (вертолетного типа) – имеет два и более несущих винта;
- 3) однороторный – имеет вид вертолета с одним большим ведущим винтом плюс небольшой по размеру винт на хвосте.
- 4) гибридные.



Supercam S 100



DJI Mavic 2



RH3 'Swift'

Квадрокоптеры могут различаться по их назначению:

- 1) гражданские БВС – используются в гражданских мирных целях и не содержат специальных «боевых» систем и вооружения;
- 2) военные БВС – используются в боевых целях с соответствующим оснащением.

Делятся на дневные и ночные, которые в свою очередь можно разделить еще на три группы: ближняя, средняя и дальняя разведка.

Квадрокоптеры, которые могут выполнять задачи в ночных условиях: DJI Matrice 300 или DJI Matrice 30T с комплектом дополнительного оборудования, а именно специализированная камера и тепловизор. Стоимость такого комплекта порядка 4–5 млн руб. Этот коптер может решать целый спектр задач по разведке и целеуказанию на больших и средних дистанциях – от 5 км и выше.

Модели Mavic 2 Enterprise Advanced и Mavic 2 Enterprise Dual отличаются размером матрицы тепловизора. У Mavic 2 Enterprise Advanced матрица тепловизора позволяет вести наблюдение на средних дистанциях – до 2 км, а у Mavic 2 Enterprise Dual на ближних дистанциях – не более одного км.

В дневных условиях оба коптера за счет хорошей оптической матрицы и разрешения видеоформата 4К могут вести наблюдение за противником на дистанции 2–3 км.

Коптеры, которые пригодны для работы исключительно в светлое время суток (ближняя разведка). Это задачи в пределах 1,5 км. Характерные представители этого класса – DJI Mini SE и DJI Mini. Эти достаточно небольшие коптеры, могут решать ближайšie задачи по наблюдению и способны вести передачу видеoinформации на дистанции до 2–3 км. Время непрерывного полета на одном аккумуляторе составляет в среднем порядка 20 мин., способны решать тактические задачи разведки в интересах взвода или роты. Стоимость таких изделий находится в пределах 100 тыс. руб.

Представители семейства DJI, которые могут быть использованы на средних дистанциях разведки DJI Mavic Air 2S. Они уже имеют достаточно хороший АКБ и более продвинутую камеру, за счет чего могут находиться в воздухе до 25 мин. и вести разведку с дистанции до 5 км. Могут решать тактические задачи разведки или целеуказания в интересах батальона. Стоят подобные изделия от 200 до 350 тыс. руб.

DJI Mavic 3 имеет более выдающиеся характеристики по сравнению со своими младшими моделями, такие как время нахождения в полете до 40 минут, видеокамеру повышенной четкости; тем не менее решать задачи по тактической раз-

ведке он скорее может в интересах батальона, то есть до 5 км. Стоимость такого изделия в зависимости от комплектации – от 200 до 950 тыс. руб.

Международной ассоциацией по беспилотным системам предложена универсальная классификация БВС.

Таблица № 1

Классификация беспилотных воздушных судов

Категория БВС		Взлетная масса, кг	Дальность полета, км	Высота полета, м	Время полета, ч
Nano	< 0.025	<1	100	1	до 0,5
Микро	Micro (μ)	<5	<10	250	до 1
Мини	Mini	5–25	<10	500	до 2
Легкие для контроля переднего края обороны	Close Range (CR)	25–150	10–30	3 000	2–4
Легкие с малой дальностью полета	Short Range (SR)	50–250	30–70	3 000	4–6
Средние	Medium Range (MR)	150–500	70–200	5 000	6–10
Средние с большой продолжительностью полета	Medium Range Endurance (MRE)	500–1500	>500	8 000	10–18

Наибольшее массовое распространение получили БВС, имеющие схему построения вертолетного типа. Подъемная сила у судов этого типа создается за счет вращающихся лопастей несущего винта. Очевидными преимуществами БВС вертолетного типа являются способность зависания в точке и высокая маневренность.

Самая распространенная и доступная схема – мультикоптеры-суда, имеющие два несущих винта и более. Реактивные моменты уравниваются за счет вращения несущих винтов попарно в разные стороны или наклона вектора тяги каждого винта в нужном направлении.

Квадрокоптер – самая распространенная схема построения мультикоптеров. Наличие четырех жестко зафиксированных роторов дает возможность организовать простую схему организации движения.

Квадрокоптер оснащен: бортовым приемником ГНСС (Глобальной навигационной спутниковой системой), набором навигационных датчиков (акселерометр, гироскоп, барометр, ультразвуковой дальномер), камерой со системой стабилизации, световыми индикаторами состояния.

Команды, принятые приемником, поступают в полетный контроллер в виде широтно-импульсного сигнала. Здесь они с учетом текущей навигационной информации (получаемой в самом полетном контроллере от встроенных микросистемных гироскопов и акселерометров), а также с учетом сигналов с модуля ГНСС преобразуются в широтно-импульсные сигналы управления двигателями, которые подаются на контроллеры частоты вращения двигателей (ESC – Engine Speed Control).

Управление квадрокоптером осуществляется при помощи пульта управления. Задача полетного контроллера – переводить команды от пульта управления в сигналы, задающие обороты двигателя.

Также в нем установлены инерциальные измерительные датчики, позволяющие следить за текущим положением платформы и выполнять автоматические регулировки.

Двигатели квадрокоптера в зависимости от размера могут потреблять значительные токи – суммарный ток может достигать более 100 А при наборе высоты. Вес АКБ должен быть как можно меньше и иметь высокую токоотдачу.

Для зарядки БВС используются интеллектуальные зарядные устройства. Особенность этого зарядного устройства в том, что оно умеет делать балансировку ячеек аккумулятора – аккумулятор подключается к нему не только силовым разъемом, но и дополнительным балансировочным разъемом, на который выведены все ячейки по отдельности. Заряжать требуется не только АКБ квадрокоптера, но и пульт управления, средства отображения информации (телефоны, планшеты, ноутбуки), поэтому при автономной работе требуется электрогенератор.

Типовой состав расчета комплекса БВС: начальник расчета, оператор, водитель (при наличии средства перемещения). В составе может быть и один человек.

Консоли управления являются важнейшим элементом. Многие консоли имеют сенсорные экраны и рукоятки управления (джойстики), как в игровых приставках; зачастую они выполняются

в виде одноблочных устройств, в которых объединены экран и элементы управления.

Программное обеспечение предназначено для работы с портативными компьютерами (планшетами, ноутбуками, смартфонами и т. д.) и специализированными контроллерами. К ним относятся: DJI GO 4, Litchi, Autopilot и другие, работающие на платформе Android и iOS. (стоимость: 25\$ для IOS и 30\$ – для Android).

Режимы интеллектуального полета БВС:

Draw. Для того чтобы задать курс БВС, необходимо нарисовать точки на экране, и он проследует по заданному маршруту на заданной высоте. Это дает возможность оператору полностью сосредоточиться на видео- или фотосъемке после указания маршрута.

ActiveTrack – БВС будет следовать за выбранной движущейся целью – распознает образ и отслеживает объект.

Follow Me – позволяет БВС следовать за оператором, находящимся в движении (на автомобиле).

TapFly – режим дает возможность БВС осуществлять автономный полет к заданной точке на дисплее.

Return to Home или Failsafe – БВС будет автоматически записывать свой маршрут, чтобы в случае потери связи с пилотом вернуться в исходную точку, облетая препятствия в автоматическом режиме.

Gesture Mode – режим селфи.

Для минимизации ущерба от БВС используется комплекс мер по противодействию и нейтрализации различных их видов, который реализуется через организацию систем обнаружения БВС; средства уничтожения БВС или подавления систем управления; соблюдение мер безопасности при противодействии БВС.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ЗАДАНИЯ

1. Классификация и устройство БВС Международной ассоциации.
2. Состав и возможности комплекса БВС.
3. Режимы интеллектуального полета БВС.
4. Типичный состав оборудования квадрокоптера.

**Глава III. Организация и тактика охраны
общественного порядка и обеспечения
общественной безопасности на объектах
транспортной инфраструктуры органами
внутренних дел на транспорте по пресечению
незаконного нахождения робототехнических
комплексов и беспилотных воздушных судов
(дронов) в воздушном пространстве
Российской Федерации**

Изменение содержания современных военных конфликтов (далее – ВК), возникновение гибридных, прокси-войн привело к возрастанию роли террористической деятельности как составной части ВК. Повышение значения терроризма как эффективного средства достижения целей постоянно расширяет спектр деструктивных факторов, определяющих уровень и структуру опасностей, их быструю трансформацию в террористические угрозы (далее – угрозы), которые совместно с военными и другими угрозами приобретают качественно новое содержание¹.

Федеральный закон № 16-ФЗ, являясь основой конструкции правового регулирования, устанавливает, что исключительными целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Реализуя свой функциональный атрибут², данный закон специфически связывает значительное количество юридических норм, однако, учитывая предмет учебного пособия, отметим лишь некоторые из них.

С целью определения потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств приказом Минтранса России, ФСБ России

¹ Письмо Комитета по обороне Государственной Думы Федерального Собрания Рос. Федерации от 6 июня 2024 г. № 3.14-22/645.

² Речь идет о том, что данный федеральный закон является бланкетным, в связи с чем функционально связывает различные нормативно-правовые акты, созданные в целях обеспечения безопасности на транспорте.

и МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134¹ (далее – межведомственный приказ) утвержден соответствующий закрытый перечень, согласно которому к ним отнесены: угроза захвата; угроза взрыва; угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ); угроза поражения опасными веществами; угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС; угроза взрыва критического элемента ОТИ и/или ТС; угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ); угроза блокирования; угроза хищения.

Минтранс России устанавливает порядок² информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства.

И, наконец, последним элементом юридического конструкта выступают Правила³ взаимодействия субъектов обеспечения транспортной безопасности⁴, определяющие их действия при проверке информации об угрозе совершения АНВ на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве.

В соответствии с вышеуказанным порядком информирования субъекты транспортной инфраструктуры (в лице их персонала) обязаны незамедлительно предоставлять информацию об отраслевых угрозах соответствующим субъектам обеспечения транспортной безопасности.

¹ Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : приказ Минтранса России, ФСБ России и МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134.

² О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ОТИ и ТС : приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56.

³ Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве : постановление Правительства Рос. Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 // НПП «Гарант-Сервис».

⁴ Субъекты обеспечения транспортной безопасности упоминаются авторами в качестве обобщающей категории исключительно в рамках настоящего учебного пособия.

Вид угрозы	ОТИ метрополитена	ОТИ дорожного хозяйства	ОТИ автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	ТС автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	ОТИ железнодорожного транспорта	ТС железнодорожные	ОТИ воздушного транспорта/морского и внутреннего водного транспорта	ТС воздушного транспорта/морского и внутреннего водного транспорта
Угроза размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ)	—	—	—	+	—	++	—/+	—/—

На основании п. 1 ч. 2 ст. 12 Федерального закона № 16-ФЗ субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны незамедлительно информировать в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

¹ В представленной таблице визуализированы наблюдаемые дефекты в части прохождения информации по видам транспорта.

Пункт 9 постановления Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943^{1,2} предписывает субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам при получении от информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства сообщать об этом субъектам взаимодействия в соответствии с порядком, предусмотренным п. 1 ч. 2 ст. 12 Федерального закона № 16-ФЗ, орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации и местную администрацию.

Пунктом 11 постановления Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943 предписано, что до принятия должностными лицами Федеральной службы безопасности Российской Федерации (ее территориальных органов), Министерства внутренних дел Российской Федерации (его территориальных органов) решений, предусмотренных пунктом 6 настоящих Правил, субъект транспортной инфраструктуры и перевозчик каждые 60 минут с момента получения информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства, но не более чем на протяжении 2 суток, информируют о развитии ситуации на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве субъекты взаимодействия в порядке, предусмотренном п. 1 ч. 2 ст. 12 Федерального закона № 16-ФЗ, орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации и местную администрацию.

В соответствии с п. 2 приказа Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 563 субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны незамедлительно представлять информацию об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы, органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органы внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченные структурные подразделения согласно Перечню потенциальных угроз совершения актов

¹ Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве : постановление Правительства Рос. Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 // СПС КонсультантПлюс.

² О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах : приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56.

незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденному Приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134¹.

Далее, система органов внутренних дел МВД России в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, сотрудников органов внутренних дел, в том числе в месте проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории, проведения неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, реагирует в рамках ведомственного приказа².

Обозначения движений БВС

Throttle – «дрессель», «тяга» или «газ» в обиходе. В планерах «газ» определяет скорость движения вперед, то есть вектор силы приложен вдоль оси X. В квадрокоптерах он управляет подъемом платформы, то есть вдоль оси «Z».

Rudder – «руль направления». У планеров это часть хвостового оперения, которая позволяет самолету поворачивать. В квадрокоптерах этим словом также обозначают управление носом платформы.

Elevator – «руль высоты». В планерах находится в хвосте и позволяет задраить или опустить нос и тем самым снизиться или набрать высоту. В квадрокоптерах позволяет двигаться вперед или назад.

Aileron – «элероны». Часть конструкции крыла планера, которая позволяет управлять креном.

Технические системы обнаружения беспилотных воздушных судов (дронов)

Современные технические средства борьбы представляют собой устройства и системы для противодействия БВС, отличающихся функционалом, характеристиками и алгоритмами работы: системы обнаружения БВС; комплексы обнаружения и защиты от БВС.

¹ Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России от 5 марта 2010 г. № 134.

² Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, сотрудников органов внутренних дел, в том числе в месте проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории, проведения неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий и Перечня должностных лиц полиции, уполномоченных на принятие такого решения : приказ МВД России от 16 ноября 2023 г. № 865 (зарегистрировано в Минюсте России 14.12.2023 № 76390).

Система «Соловей-2» предназначена для автоматического обнаружения и идентификации радиосигналов БВС, а также передачи сигнала тревоги на пост охраны. Данная система обеспечивает обнаружение как профессиональных моделей, управляемых оператором на значительном расстоянии, ориентируясь на поступающий с видеокамеры сигнал, так и моделей нижнего ценового сегмента, требующих присутствия оператора в непосредственной близости от БВС. Система является полностью автоматизированной и не требует участия оператора. Дальность обнаружения до 1 500 м; определение идентификационного номера БВС (при передаче по каналу управления в открытом виде).

Мобильная система обнаружения «Снегирь» предназначена для автоматического обнаружения и идентификации радиосигналов БВС, а также передачи сигнала тревоги на пост охраны. Система является полностью автоматизированной и не требует участия оператора.

Мобильная система обнаружения «Снегирь» обеспечивает: оперативное развертывание изделия в месте использования – до 5 минут; время работы от АКБ – не менее 120 минут; обнаружение радиосигналов канала управления БВС (радиолиния «Пульс управления – БВС»), дальность обнаружения – до 1 500 м.

«Серп» – это система радиоэлектронного подавления малых БВС, которая в комплексе с пассивным когерентным локатором (ПКЛ) обеспечивает автоматическое сопровождение и подавление бортовой аппаратуры БВС на расстоянии до 20 км. Уникальность ПКЛ заключается в том, что у комплекса нет собственного передатчика, а значит он остается «невидимкой» для аппаратуры противника. Локатор ловит отраженные от воздушного объекта сигналы, которыми заполнен эфир, и может обнаруживать малоразмерные БВС даже в условиях городской застройки.

Мобильный комплекс обнаружения и защиты от БВС «Скворец» создает пространственный барьер от проникновения на территории объекта путем обнаружения радиосигналов БВС и последующей постановкой помех в диапазонах частот каналов управления и/или сигналов навигации: Beidou/Galileo/ Glonass/GPS. Организация визуальной системы обнаружения беспилотных воздушных судов (дронов). Организация визуального наблюдения на пункте временной дислокации.

Тактика «Стриж-3» основана на использовании комплексов обнаружения в воздушном пространстве БПЛА и подавления управляющего сигнала в автоматическом режиме. Основным преимуществом данной тактики является отсутствие участия

человека в обеспечении безопасности. Данный метод является приемлемым решением для обеспечения безопасности объектов с большой протяженностью периметра. Применение комплексов «Стриж-3» позволяет создать зону, покрывающую всю территорию объекта. Данное решение обеспечивает своевременное обнаружение БПЛА и защиту от несанкционированного доступа на территорию путем подачи помех в каналы управления и/или навигации БПЛА.

Место расположения поста должно обеспечивать круговое наблюдение за воздушным пространством и местностью. Пункт временного наблюдения (далее – ПВН) оборудован в виде открытого окопа или окопа с противоосколочным перекрытием и смотровой щелью. Внешне ПВН должен быть замаскирован и не отличаться от окружающей местности. При расположении на местности с большим количеством объектов наблюдательный пост может быть оборудован в виде характерного местного предмета.

Дежурный наблюдатель осуществляет непрерывное наблюдение воздушного пространства во всех направлениях или в назначенном секторе, а также по данным целеуказания.

Виды наблюдения

Горизонтальное наблюдение: если в назначенном секторе наблюдения местность равнинная, то обзор пространства осуществляется последовательными поворотами головы и глаз в горизонтальной плоскости.

Вертикальное наблюдение: если в назначенном секторе наблюдения присутствуют холмы (горы, близко расположенные деревья, здания, сооружения), то обзор пространства осуществляется последовательным поворотом головы и глаз в вертикальной плоскости.

Если цель не обнаружена, то осмотр сектора повторяется.

При перемещении личного состава или выполнении оперативно-служебных задач также назначаются наблюдатели.

Способы уничтожения беспилотных воздушных судов (дронов) или подавления систем управления. Меры безопасности при атаке беспилотного воздушного судна (дрона)

Как любой аэродинамический летательный аппарат, снабженный двигательной установкой и оснащенный комплектом электронной аппаратуры, БВС в процессе своего боевого применения обладает рядом демаскирующих признаков: электромагнитным и тепловым излучением, шумовым сопровождением работающего двигателя, вращающимся пропеллером и т. п.

Наибольшую уязвимость БВС обуславливает наличие у них электромагнитного излучения.

К электромагнитным демаскирующим признакам относятся: сигналы бортового ответчика; сигналы радиолокационных станций, отраженные от корпуса и агрегатов БВС; сигналы телевизионных ретрансляторов, широковегательных станций, базовых станций сотовой связи, отраженные от БВС; команды и «доклады» канала управления между наземным пунктом управления и БВС, а также между БВС и спутником-ретранслятором системы навигации; сигналы бортовой РЛС бокового обзора; каналы обмена разведывательной информацией; сигналы системы автоматической посадки на аэродром и др.

Обнаружение и идентификация

Как и всякий материальный объект, БВС несет в себе демаскирующие признаки. Степень заметности определяется величиной его сигнатур в радиочастотном, инфракрасном и видимом спектрах, а также сигнатуре акустической.

Траектории полета БВС могут проходить на предельно малых высотах – 0,5–2 м, в широком диапазоне скоростей – 0–100 км/ч, в ущельях и оврагах, в тени от местных возвышенностей и за горизонтом, и поэтому их обнаружение РЛС войсковых ЗРК осуществить в этих условиях невозможно.

Для эффективного противодействия БВС противника создателям РЛС приходится решать сразу несколько задач.

Первая: повышение характеристик станции, позволяющее засекать объекты с меньшей ЭПР (эффективной поверхностью рассеивания).

Вторая: правильная идентификация цели.

Оценка показывает, что для существующих отечественных средств ПВО – эта вероятность обнаружения 0,5–0,8 для БВС с ЭПР (эффективная поверхность рассеивания) не менее 2 м².

Система, основанная на принципе акустического обнаружения, имеет ряд преимуществ перед системами лазерного, светового, радиолокационного, оптического, инфракрасного и радиочастотного обнаружения. Программное обеспечение акустических детекторов содержит базу данных звуковых характеристик всех БВС. Это позволяет системе не реагировать на птиц и воздушные суда, выявляя только потенциально опасные объекты. Дальность обнаружения до 1 000 м по расстоянию до цели и 500 м по высоте цели.

Самый простой и логичный способ избавиться от БВС – уничтожить его.

Для проведения атаки может использоваться любое доступное вооружение, которое является наиболее целесообразным в текущих условиях: контактного воздействия – стрелковое оружие, средства

ПВО, зенитные ракетные комплексы, и неконтактного, основанного на новых физических принципах.

Средства ПВО, стрелковое оружие

Для поражения БВС может применяться как ракетное, так и артиллерийское вооружение. Однако с точки зрения военно-экономической целесообразности и рационального расхода боекомплекта ЗРК применение управляемых ракет для поражения БВС в тактической зоне невыгодно.

Поэтому основным средством для их поражения в настоящее время являются ЗРПК. Непосредственное поражение БВС ЗРПК будет осуществляться фугасными, осколочными, бронебойными,кумулятивными и зажигательными снарядами пушечного вооружения.

Использование специальных снарядов, где содержатся поражающие элементы в виде вольфрамовых шариков. Каждый весит около 1 грамма, а их общее число – порядка 400–500 штук. При подрыве снаряда около БВС они образуют накрывающее облако, и аппарат успешно поражается дробью, словно дичь при охоте с дробовиком.

Появление боеприпасов с интеллектуальными взрывателями и заданным воздействием позволяет добавить возможности борьбы с БВС. Технология программируемых взрывателей обеспечивает «нормативные» подрывы во всей зоне эффективного поражения, типичные размеры которой, например, составляют 200–4000 м по ширине и 0–3000 м по высоте.

Так, при выходе из строя одних из них БВС оказывается сраженным, т. е. сбитым или не способным выполнять боевую задачу, при выходе из строя или повреждении других второстепенных элементов – останется способным продолжать полетное задание.

Микроволновой излучатель. При обнаружении БВС в его сторону осуществляется ориентация излучающей антенны и осуществляется генерация электромагнитного излучения, в результате чего на его антеннах появляются наведенные токи, которые вызовут отказы в работе электронного оборудования бортовой системы управления БВС (от перемежающихся отказов (сбоев) до необратимых катастрофических отказов), следствием чего станет падение судна.

Лазер. Если ракетная или артиллерийское ПВО может оказаться неподходящей, слишком дорогой или неэффективной против БВС, то оружие направленной энергии может предоставить в этом случае еще один вариант. В странах Запада на разных стадиях испытаний находятся лазерные пушки мощностью 5–10 кВт с перспективой на ее увеличение до 50–100 кВт. Пушки имеют один или несколько лазерных стволов. Система управления лазерной

системой фокусирует луч лазера на самой уязвимой части БВС – на его хвостовом оперении и задней части.

Радиоэлектронная борьба. Основные способы взлома БВС

Взлом зашифрованного канала или подмена данных авторизации и получение за счет этого доступа к управлению; использование уязвимостей программного обеспечения, в том числе переполнение буфера; использование интерфейсов и каналов данных оригинального программного обеспечения для «протаскивания» стороннего кода.

Для успешного подавления работы БВС необходимо установить частоты, на которых ведется управление им, после чего «забить» их помехами – организовать завесы на трассах полетов БВС.

После воздействия на БВС с помощью радиопомех они обычно задействуют свой протокол безопасности. Чаще всего это предполагает три возможных сценария развития событий: зависание БВС над текущей позицией (до последующего падения после разрядки аккумуляторных батарей), посадку на землю или возвращение судна в точку старта. При этом в любом случае выполнение БВС его миссии будет прервана.

Но наиболее коварны не силовые приемы, а интеллектуальные электронные спуфинг-атаки (spoof – обман) на навигационную систему: кодовое внесение ошибки определения координат местоположения БВС, создание ложного созвездия и др. В ходе атаки посылаются сымитированные навигационные сигналы на приемники БВС, выдавая ему ложные навигационные данные, которые воспринимаются как истинные.

Тактика противодействия БВС (антиБВС)

Расчет антиБВС является бойцами первой линии, поскольку находится всегда непосредственно рядом с линией боевого соприкосновения. В настоящее время расчет тактической группы составляет 4 человека и обеспечивает закрытие воздушного пространства над ротным опорным пунктом.

Первым действием группы подавления БВС по прибытии в зону действий является скачивание карт местности AlpineQuest и установка связи с соседними подразделениями, прежде всего имеющими коптеры, для избежания дружественного огня.

При наличии в подразделении двух анитдроновых ружей (Приложение № 7) позиция второго стрелка размещается с расчетом на то, чтобы он мог прикрывать основную точку, поскольку в случае наличия у противника двух и более коптеров вполне возможна атака на оператора комплекса в момент, когда он занят подавлением первичной цели.

Пеленг точки взлета/нахождения БПЛА

Для подготовленных расчетов вполне возможно установление точной точки взлета/нахождения БВС. После обнаружения БВС противника расчеты передают направление на объект командиру группы. Командир группы отмечает место нахождения расчетов на карте и с учетом полученной от них информации накладывает компасные пеленги. В точке пересечения компасных пеленгов будет находиться объект пеленгования.

Наблюдение за воздушным пространством

Организовать наблюдение за воздушным пространством, установить сигналы оповещения при появлении БВС (дрона), вооружить наблюдателя огневым (противодроновым) средством для нанесения поражения (воспрепятствования приближения) БВС (дрона).

При обнаружении в воздушном пространстве БВС организовать размещение личного состава в укрытиях.

При перемещении и выполнении оперативно-служебных задач:

1. Нахождение и передвижение по теневой стороне улицы, чтобы силуэт и тень не контрастировали с общим фоном. В лесу или посадках – на удалении от края, за вторым – третьим рядом деревьев.

2. Передвижение личного состава – небольшими группами, рассредоточенно, для усложнения корректировки артиллерийского огня.

3. Назначение наблюдателя за воздушным пространством при перемещении подразделения. В случае посадки (падения) БВС на территорию расположения административных зданий органа внутренних дел наблюдатель проводит все мероприятия в соответствии с инструкцией по действиям при обнаружении подозрительного предмета (взрывного устройства) на территории объекта.

Не рекомендуется использовать мобильные телефоны и другие средства радиосвязи вблизи БВС.

Категорически запрещается при падении БВС его трогать, вскрывать, передвигать или предпринимать какие-либо иные действия.

Для обеспечения эффективной противодействию атак БВС сотрудники должны пройти соответствующую подготовку:

1. Изучить типы БВС и их технические характеристики;

2. Отработать навыки: горизонтального и вертикального наблюдения воздушного пространства; работы с кинетическим ружьем; соблюдения мер безопасности при перемещении, нахождения укрытий в городских условиях и лесистой местности с учетом возможных атак БВС.

По мнению законодателя, информирование субъектами обеспечения транспортной безопасности при получении данных о намерении размещения взрывного устройства либо о факте его размещении, например на железнодорожном вокзале или метрополитене, осуществляться не должно. Тем не менее сложно представить, что на практике обработка и передача таких сведений может быть проигнорирована.

Порядок действий при угрозе совершения и совершении АНВ на ОТИ и (или) ТС транспорта предписывает передавать такую информацию силам обеспечения транспортной безопасности. Однако, согласно положениям Федерального закона № 16-ФЗ, персонал субъекта должен соблюдать порядок информирования, определенный Минтрансом России, в соответствии с которым субъекты транспортной инфраструктуры обязаны незамедлительно предоставлять информацию указанной категории в Министерство транспорта, органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органы внутренних дел Российской Федерации.

Имеющийся юридический массив правовой регламентации действий субъектов обеспечения ТБ в ряде случаев способствует возникновению сложностей в процессе правоприменения.

Существующая проблема понимания законодательства в сфере транспортной безопасности, в том числе субъектами ее обеспечения, является комплексной и преимущественно лежит в правовой плоскости. Различная природа актов внутриотраслевого регулирования создает предпосылки к появлению неопределенностей, в том числе в области практического применения, связанных, например, с коммуникацией информации.

Анализ состояния взаимодействия в вопросах обмена информацией наиболее вовлеченных в такую деятельность организационно-правовых структур позволяет утверждать, что в качестве источника информирования целесообразно рассмотреть субъекты транспортной инфраструктуры, а в качестве получателя – территориальные либо линейные органы МВД России.

Итак, приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56 в п. 7 определяет, что источники информирования при получении анонимной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства предоставляют ее в органы внутренних дел Российской Федерации. Положения утвержденной приказом МВД России № 736¹ Инструкции о порядке приема, реги-

¹ Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях : приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736.

страции и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях (далее – Инструкция) не распространяются на анонимные заявления (сообщения), содержащие сведения о подготавливаемом, совершаемом или совершенном противоправном деянии, а также о лице его подготавливающем, совершающем или совершившем, за исключением сведений о совершенном или готовящемся террористическом акте, в связи с чем возникают определенные коммуникационные сложности, а также выделяется правовая неопределенность.

Правомерность принятия к учету органами внутренних дел этих же сведений, но поступивших уже через источник информирования (например персонал железнодорожного вокзала) обосновано вызывает некоторые учетно-регистрационные затруднения.

Нельзя не упомянуть об имеющихся особенностях специальной терминологии, которые проявляются в части несогласованности видов решений, принимаемых субъектами обеспечения транспортной безопасности по результатам проверки информации об отраслевых угрозах.

Постановление Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943¹ предписывает МВД России в рамках своих полномочий принять одно из следующих решений: о достоверности информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства; о недостоверности информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства; о необходимости проведения дополнительных мероприятий по установлению достоверности информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства.

В качестве выводов по настоящему разделу учебного пособия отметим, что абстрактная интерпретация отраслевого законодательства и отсутствие надлежащего информационно-функционального взаимодействия между субъектами обеспечения транспортной безопасности, безусловно, не приемлемы.

В этой связи следует согласиться с Р.В. Галицким, который указывает, что понимание алгоритмов функционирования сферы

¹ Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве : постановление Правительства Рос. Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 // НПП «Гарант-Сервис».

обеспечения транспортной безопасности должно проходить посредством доступного осознания отраслевых дефиниций именно широким кругом лиц, а первичная (в первую очередь со стороны персонала транспортной инфраструктуры) классификация актов незаконного вмешательства не может быть обусловлена оперированием специально-юридическими категориями, что препятствует реализации внутриотраслевой коммуникации на практике.

К наиболее перспективным направлениям совершенствования отраслевой коммуникации при обеспечении транспортной безопасности относятся следующие меры правового характера:

1) включение в порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства по всем видам транспорта;

2) оптимизация алгоритма реагирования на анонимные сообщения, содержащие данные о признаках совершенного или готовящегося террористического акта, путем внесения соответствующих изменений в подпункт 2.2.1 приказа МВД России от 29 августа 2014 г. № 736;

3) поступательная кодификация законодательства о транспортной безопасности в целях исключения проблем межотраслевого и межведомственного взаимодействия субъектов обеспечения транспортной безопасности;

4) в регионах и муниципалитетах не созданы комиссии по обеспечению транспортной безопасности, а вопросы защищенности транспортного комплекса рассматриваются на заседаниях областных (краевых, республиканских) комиссий по безопасности дорожного движения, имеющих другие цели и задачи деятельности. Их отсутствие пагубно влияет на систему мгновенного реагирования на угрозы, вызванные появлением робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве над объектами транспортной инфраструктуры с целью совершения АНВ. Нет прямой связи муниципалитетов и существующих оперативных групп для осуществления первоочередных мер по пресечению террористического акта на территории муниципального образования и в прилегающих к ней внутренних морских водах¹.

¹ О мерах по совершенствованию государственного управления в области противодействия терроризму : Указ Президента Рос. Федерации от 26 декабря 2015 г. № 664 // СПС КонсультантПлюс.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ЗАДАНИЯ

1. На основе законодательства Российской Федерации раскройте правовую природу юридической терминологии – «объекты транспортной инфраструктуры».

2. Со ссылкой на федеральное законодательство раскройте юридико-этимологическое значение понятия «транспортная безопасность».

3. Защита (оперативное обслуживание) каких объектов транспортной инфраструктуры отнесена к полномочиям органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте?

4. Что понимается под объектами транспорта, находящимися в оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте?

5. Защита (оперативное обслуживание) каких объектов транспортной инфраструктуры отнесена к полномочиям территориальных органов внутренних дел?

6. Что понимается под объектами транспорта, находящимися в оперативном обслуживании территориальных органов внутренних дел?

7. Раскройте порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ОТИ и ТС.

8. Каким нормативным актом установлен порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства?

9. Назовите основные принципы и правила взаимодействия ФОИВ, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве.

10. Каковы основные причины несогласованности решений, принимаемых субъектами обеспечения транспортной безопасности по результатам проверки информации об отраслевых угрозах?

11. Перечислите наиболее перспективные направления совершенствования отраслевой коммуникации при обеспечении транспортной безопасности.

Заключение

Данное учебное пособие профильно дополняет ранее изданные учебные пособия по темам «Административные процедуры участия МВД России в разработке мер по обеспечению транспортной безопасности» и «Организация деятельности федеральных органов исполнительной власти по обеспечению общественного порядка и безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры».

Изучение понятия и правовых основ регулирования процесса обеспечения транспортной безопасности позволило сделать вывод о том, что всестороннее выполнение требований действующего законодательства выступает гарантом бесперебойного функционирования транспортной инфраструктуры, а также является ключевым фактором, влияющим на воплощение государством его стратегических замыслов. Безусловное соблюдение имеющихся правовых предписаний, дозволений и запретов в сфере изучаемых правоотношений способно обеспечить не только адекватное реагирование на любые попытки незаконного вмешательства в деятельность транспорта, но и своевременно предупреждать их.

В учебном пособии в результате комплексного анализа правовых и организационных основ деятельности федеральных органов исполнительной власти по обеспечению транспортной безопасности¹ выделено место и роль системы органов внутренних дел России в рамках участия, в соответствии с законодательством Российской Федерации, в разработке мер по обеспечению транспортной безопасности².

Полномочия федеральных органов исполнительной власти по обеспечению транспортной безопасности, их взаимодействие, иерархия, их организационная приоритетность в реализации задач являются неотъемлемым элементом многозадачного процесса обеспечения транспортной безопасности. На подзаконном уровне установлены четкий алгоритм реагирования органов внутренних дел Российской Федерации на возникновение или наличие угроз совершения актов незаконного вмешательства на объ-

¹ О транспортной безопасности : Федер. закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

² О внесении изменения в Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Рос. Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699 : Указ Президента Рос. Федерации от 18 июля 2018 г. № 429 // СПС КонсультантПлюс.

ектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств¹, в частности по пресечению нахождения робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов (дронов) в воздушном пространстве над объектами транспортной инфраструктуры, а также правила информирования об этом участников возникающих правоотношений.

В ходе изучения перспектив совершенствования отраслевой коммуникации при обеспечении транспортной безопасности стало вполне очевидной неприемлемость отсутствия надлежащего информационно-функционального взаимодействия между субъектами обеспечения транспортной безопасности. Предложено расширить правовое и организационное поле реагирования государственных структур на данные угрозы. В настоящее время в Комитете Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по обороне (далее – Комитет) организована работа по обобщению предложений ФОИВ.

В данном контексте анализ правовых основ регулирования процесса обеспечения транспортной безопасности, выделенные правовые предписания, дозволения и запреты в сфере изучаемых правоотношений, правовые и организационные основы деятельности федеральных органов исполнительной власти по обеспечению транспортной безопасности², их информационно-функционального взаимодействия, место и роль системы органов внутренних дел России в рамках участия, в соответствии с законодательством Российской Федерации, в разработке мер по обеспечению транспортной безопасности и внесенные предложения о расширении правового и организационного поля реагирования государственных структур на данные угрозы, найдут применение при проведении учебных занятий по учебным дисциплинам: «Управление в организации», «Кадровое обеспечение управленческой деятельности», «Административно-юрисдикционная деятельность», преподаваемых по направлениям подготовки 38.04.04 – «Государственное и муниципальное управление», 38.04.03 – «Управление персоналом», 38.04.02 – «Менеджмент»; а также при реализации образовательными организациями программы дополнительного профессионального образования

¹ Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : приказ Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134.

² О транспортной безопасности : Федер. закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

«Повышение квалификации руководителей подразделений (отделов, отделений, групп) применения и эксплуатации робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях» и иных дополнительных программ профессионального обучения (повышения квалификации) должностных лиц органов внутренних дел, входящих в состав органов управления группировкой сил и средств, создаваемой при проведении различных массовых мероприятий.

Список рекомендованной литературы

О военном положении [Электронный ресурс] : Федеральный конституционный закон от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об оружии [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О чрезвычайном положении [Электронный ресурс] : Федеральный конституционный закон от 30 мая 2001 г. № 3-ФКЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О противодействии экстремистской деятельности : Федеральный закон от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ (ред. от 28.12.2022) // СЗ РФ. 2002. № 30. Ст. 3031.

О противодействии терроризму : Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ (ред. от 26.05.2021) // СЗ РФ. 2006. № 11. Ст. 1146.

О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. 28.02.2023) // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

О полиции : Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 30 января 2024 г. № 2-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 30 июля 2004 г. № 396. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О Типовом регламенте внутренней организации федеральных органов исполнительной власти [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 28 июля 2005 г. № 452 (ред. от 20.10.2021, с изм. от 18.03.2022). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 11 марта 2010 г. № 138. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 28 августа 2015 г. № 901 (в действующей редакции). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 15 августа 2018 г. № 943. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 25 мая 2019 г. № 658. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 5 октября 2020 г. № 1605. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 8 октября 2020 г. № 1633. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта, и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 г. № 1604 [Электронный ресурс] : Постановление Правитель-

ства Рос. Федерации от 21 апреля 2022 г. № 731. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте : Указ Президента Рос. Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 // СЗ РФ. 2010. № 14. Ст. 1637.

Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации : Указ Президента Рос. Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 (ред. от 30.09.2022) // СЗ РФ. 2011. № 10. Ст. 1334.

О мерах по совершенствованию государственного управления в области противодействия терроризму (вместе с Положением о Национальном антитеррористическом комитете) [Электронный ресурс] : Указ Президента Рос. Федерации от 26 декабря 2015 г. № 664 (ред. от 29.01.2022). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента Рос. Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 // СЗ РФ. 2021. № 27 (ч. II). Ст. 5351.

О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России : приказ МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 (ред. от 07.06.2023).

Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 680 (ред. от 06.07.2022).

Об утверждении схем размещения и подчиненности территориальных органов МВД России, реализующих задачи и функции органов внутренних дел на транспорте : приказ МВД России от 30 июня 2011 г. № 760 (ред. 15.12.2022).

Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медицинских (в том числе санитарно-курортных) организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157.

Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации : приказ Минтранса России от 24 января 2013 г. № 13.

Об установлении запретных зон : приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 17 декабря 2018 г. № 451.

Об установлении зон ограничения полетов : приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 17 декабря 2018 г. № 452.

О порядке принятия на вооружение (снабжение, в эксплуатации) органов внутренних дел Российской Федерации образцов (комплексов, систем) специальных средств, специальной техники, огнестрельного оружия и патронов к нему, боеприпасов : приказ МВД России от 18 января 2019 г. № 22.

Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов, а также Перечня должностных лиц органов государственной охраны, уполномоченных на принятие решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов : приказ ФСО России от 27 февраля 2020 г. № 34.

Об утверждении Порядка получения согласований с объединенным координационным центром (руководителем объединенного координационного центра или его заместителем) : приказ Минтранса России № 311, Росгвардии № 251, МВД России № 596, ФСБ России № 398, Министра обороны Рос. Федерации № 403 от 10 августа 2022 г. (зарегистрировано в Минюсте России 26.08.2022 № 69803).

Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее» : приказ Минтруда России от 14 сентября 2022 г. № 526н.

Об организации снабжения, хранения, учета, выдачи (приема) и обеспечения сохранности вооружения и некоторых иных материально-технических средств в органах внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 2 июня 2023 г. № 360.

Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях отражения нападения либо угрозы нападения на объекты, охраняемые военизированными и сторожевыми подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, работников военизированных и сторожевых подразделений федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации

Федерации или лиц, находящихся на этих объектах, а также Перечня должностных лиц федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, уполномоченных на принятие такого решения : приказ Росгвардии от 16 октября 2023 г. № 378 (зарегистрировано в Минюсте России 17.11.2023 № 75995).

Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, сотрудников органов внутренних дел, в том числе в месте проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории, проведения неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий и Перечня должностных лиц полиции, уполномоченных на принятие такого решения : приказ МВД России от 16 ноября 2023 г. № 865 (зарегистрировано в Минюсте России 14 декабря 2023 г. № 76390).

Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях обеспечения выполнения задач, возложенных на органы Федеральной службы безопасности федеральным законодательством, а также Перечня должностных лиц органов Федеральной службы безопасности, уполномоченных на принятие такого решения : приказ ФСБ России от 17 ноября 2023 г. № 513 (зарегистрировано в Минюсте России 12.12.2023 № 76361).

Об организации деятельности органов внутренних дел Российской Федерации при возникновении чрезвычайных обстоятельств (чрезвычайных ситуаций) : приказ МВД России от 22 апреля 2024 г. № 202.

Об утверждении Порядка выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключения о возможности допуска лиц или заключения о невозможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности : приказ МВД России от 10 июня 2024 г. № 323.

Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях отражения нападения либо угрозы нападения на охраняемые федеральным государственным унитарным предприятием «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федера-

ции» объекты, работников федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» или лиц, находящихся на этих объектах, а также Перечня должностных лиц федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации», уполномоченных на принятие такого решения : приказ Минтранса России от 13 июня 2024 г. № 203 (зарегистрировано в Минюсте России 31.07.2024 № 78965).

Основной список литературы

Астахова Н. Л., Лукашов В. А. Дроны и их пилотирование. С чего начать. Петербург : ВУН, 2020. 224 с.

Ворона В. А. Концептуальные основы создания и применения системы защиты объектов : справочное издание. Кн. 1. М. : Горячая линия – Телеком, 2017. 196 с.

Догерти М. Дроны: Первый иллюстрированный путеводитель по БПЛА. М. : ГрандМастер, 2017. 224 с.

Кашкаров А. В. Система спутниковой навигации ГЛОНАСС. М. : ДМК-Пресс, 2018. 96 с.

Рэндел У. Биард, Тимоти У. Мак Лэйн. Малые беспилотные летательные аппараты: теория и практика. М. : ТЕХНОСФЕРА, 2015. 312 с.

Румянцев Ю. А. Свободный полет. Как программируют беспилотники. URL: <https://hacker.ru/2019/12/27/drone-coding/> (дата обращения: 10.10.2024).

Шипко В. В. Пассивное определение координат и параметров движения наземных и надводных целей оптико-электронной системой беспилотного летательного аппарата : монография. Воронеж : Издательство центр «Научная книга», 2021. 82 с.

Дополнительный список литературы

Гребеников А. Г., Мяслица А. К., Парфенюк В. В. [и др]. Общие виды и характеристики беспилотных летательных аппаратов: справочное пособие. Харьков : Харьковский авиационный институт, 2008. 377 с.

Гарькушев А. Ю., Карпова И. Л. Защита транспортных терминалов от угроз незаконного применения беспилотных летательных аппаратов : учебное пособие. М., 2024.

Защита транспортных терминалов от угроз незаконного применения беспилотных летательных аппаратов : учебное пособие / А. Ю. Гарькушев, И. Л. Карпова. М. : Инфа-Инженерия, 2023. 98 с.

Использование беспилотных воздушных судов в преступных целях, средства и способы противодействия со стороны правоохранительных органов : учебно-методическое пособие / А. В. Михайлов, С. А. Звягинцев, С. А. Мелешкина. Домодедово: ВИПК МВД России, 2023. 73 с.

Методика противодействия беспилотным воздушным судам при охране общественного порядка и противодействии преступности : методические рекомендации / А. В. Михайлов, Р. Б. Бушев. Домодедово : ВИПК МВД России, 2022. 35 с.

Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности / В. А. Милёхин, Ю. Н. Носатов, А. В. Шевцов, Н. Н. Пестов [и др.] : учебник : в 2 ч. Академия управления МВД России, 2023. Ч. 1. 312 с. Ч. 2. 360 с.

Субъектный состав обеспечения транспортной безопасности: административно-правовой аспект / С. Н. Зайкова // Административно право и процесс. 2022. № 5.

Транспортная безопасность: проблемы отраслевой коммуникации / Р. В. Галицкий // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2022. № 4 (98).

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ № 311,
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ВОЙСК НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ № 251,
МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ № 596,
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ № 398,
МИНИСТР ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ № 403**

ПРИКАЗ от 10 августа 2022 года

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПОЛУЧЕНИЯ СОГЛАСОВАНИЙ
С ОБЪЕДИНЕННЫМ КООРДИНАЦИОННЫМ
ЦЕНТРОМ (РУКОВОДИТЕЛЕМ ОБЪЕДИНЕННОГО
КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА ИЛИ ЕГО ЗАМЕСТИТЕЛЕМ)**

В соответствии с пунктом 14 особенностей защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2020 г. № 1566 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, № 40, ст. 6293), приказываем:

1. Утвердить прилагаемый Порядок получения согласований с объединенным координационным центром (руководителем объединенного координационного центра или его заместителем).
2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2022 г. и действует до 10 октября 2026 г.

Министр транспорта
Российской Федерации
В. Г. САВЕЛЬЕВ
Директор Федеральной службы
войск национальной гвардии
Российской Федерации –
главнокомандующий войсками
национальной гвардии
Российской Федерации
В. В. ЗОЛОТОВ
Министр внутренних дел
Российской Федерации
В. А. КОЛОКОЛЬЦЕВ
Директор Федеральной службы
безопасности Российской Федерации
А. В. БОРТНИКОВ
Министр обороны
Российской Федерации
С. К. ШОЙГУ

**ПОРЯДОК
ПОЛУЧЕНИЯ СОГЛАСОВАНИЙ С ОБЪЕДИНЕННЫМ
КООРДИНАЦИОННЫМ ЦЕНТРОМ (РУКОВОДИТЕЛЕМ
ОБЪЕДИНЕННОГО КООРДИНАЦИОННОГО
ЦЕНТРА ИЛИ ЕГО ЗАМЕСТИТЕЛЕМ)**

1. Согласование с объединенным координационным центром руководителем объединенного координационного центра или его заместителем осуществления деятельности юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, физическими лицами (далее – пользователи), предусмотренной пунктами 9, 10, 12 и 13 особенностей защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2020 г. № 1566 <1>, осуществляется руководителем или заместителем руководителя объединенного координационного центра (далее – координационный центр) на основании запроса пользователя.

**ПОРЯДОК
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ
СУДОВ И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОТРАЖЕНИЯ НАПАДЕНИЯ ЛИБО
УГРОЗЫ НАПАДЕНИЯ НА ОХРАНЯЕМЫЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМ
ГОСУДАРСТВЕННЫМ УНИТАРНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ
"УПРАВЛЕНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" ОБЪЕКТЫ,
РАБОТНИКОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "УПРАВЛЕНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ
ОХРАНЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" ИЛИ ЛИЦ,
НАХОДЯЩИХСЯ НА ЭТИХ ОБЪЕКТАХ**

1. Решение о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов (далее – АБК) принимается уполномоченными на его принятие должностными лицами федерального государственного унитарного предприятия "Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации" (далее – ФГУП "УВО Минтранса России", решение).

2. Пресечение функционирования АБК осуществляется в том числе посредством <1>:

<1> Абзац десятый статьи 11 Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ "О ведомственной охране".

а) подавления или преобразования сигналов дистанционного управления АБК;

б) воздействия на пульта управления АБК;

в) повреждения или уничтожения АБК.

3. Документ о принятом решении, который оформляется в письменном виде и подписывается директором филиала ФГУП "УВО Минтранса России", должен содержать следующие сведения:

дата принятия такого решения;

полное и (или) сокращенное (при наличии) наименование юридического лица либо фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица, в том числе индивидуального предпринимателя, являющегося собственником охраняемого объекта или владеющего таким объектом на ином законном основании, а также субъекта транспортной инфраструктуры (при наличии);

наименование и место нахождения охраняемого объекта (объекта транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) с указанием категории ОТИ <2> и его реестрового номера <3> (при совпадении охраняемого объекта с ОТИ);

<2> Пункт 4 Правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2020 г. № 1595.

<3> Приказ Минтранса России от 15 сентября 2020 г. № 377 "Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств" (зарегистрирован Минюстом России 9 ноября 2020 г., регистрационный № 60800).

способы пресечения функционирования АБК, указанные в пункте 2 настоящего Порядка;

силы и средства, предназначенные для непосредственного осуществления пресечения функционирования АБК.

4. Принятое директором филиала ФГУП "УВО Минтранса России" решение доводится для исполнения работникам подразделений ФГУП "УВО Минтранса России" под подпись.

5. При наличии решения, указанного в пункте 1 настоящего Порядка и оформленного в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка, в случае выявления (обнаружения) АБК, если функционирование АБК создает непосредственную угрозу состоянию защищенности охраняемого объекта, работникам подразделений ФГУП "УВО Минтранса России" или лицам, находящимся на этом объекте, работник подразделения ФГУП "УВО Минтранса России" осуществляет пресечение функционирования АБК способами, указанными в пункте 2 настоящего Порядка, с применением средств пресечения функционирования АБК.

6. Работники подразделения ФГУП "УВО Минтранса России", непосредственно осуществившие пресечение функционирования АБК, незамедлительно устно докладывают о принятом решении о пресечении, действиях по пресечению функционирования АБК (обстоятельствах, способе и результатах пресечения функционирования АБК) непосредственному начальнику.

ПЕРЕЧЕНЬ
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "УПРАВЛЕНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ
ОХРАНЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ", УПОЛНОМОЧЕННЫХ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ
О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ
ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ СУДОВ
И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОТРАЖЕНИЯ НАПАДЕНИЯ ЛИБО
УГРОЗЫ НАПАДЕНИЯ НА ОХРАНЯЕМЫЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМ
ГОСУДАРСТВЕННЫМ УНИТАРНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ
"УПРАВЛЕНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" ОБЪЕКТЫ,
РАБОТНИКОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "УПРАВЛЕНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ
ОХРАНЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ" ИЛИ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ЭТИХ ОБЪЕКТАХ

1. Директор филиала федерального государственного унитарного предприятия "Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации".
2. Работник подразделения ведомственной охраны, непосредственно осуществляющий охрану объекта.

**ПОРЯДОК
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ
СУДОВ И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
БЕСПИЛОТНЫХ КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАЧ, ВОЗЛОЖЕННЫХ НА ОРГАНЫ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ
ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ**

1. Решение о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов (далее – беспилотные аппараты) в целях выполнения задач, возложенных на органы федеральной службы безопасности (далее – органы безопасности) федеральным законодательством, принимается должностными лицами органов безопасности, указанными в приложении № 2 к настоящему приказу (далее – уполномоченное должностное лицо), исходя из сложившейся обстановки, возможных последствий функционирования и пресечения функционирования беспилотных аппаратов.

2. Решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов оформляется до начала пресечения функционирования беспилотных аппаратов (в плановом порядке) или в течение 12 часов после его окончания (без предварительного планирования).

3. Решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов оформляется в письменном виде, подписывается уполномоченным должностным лицом и должно содержать:

- а) дату и время принятия решения;
- б) цель пресечения функционирования беспилотных аппаратов;
- в) сведения об участке местности (акватории), где пресекается функционирование беспилотных аппаратов;
- г) способы пресечения функционирования беспилотных аппаратов;
- д) силы и средства, непосредственно осуществляющие пресечение функционирования беспилотных аппаратов, и их полномочия при реализации решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов;
- е) способы и критерии идентификации беспилотных аппаратов, на которые решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов не распространяется (при наличии таковых).

4. Решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов может содержать графическую часть (в том числе карту, схему).

5. О результатах выполнения решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов информируется уполномоченное должностное лицо, принявшее это решение.

6. Документы, содержащие решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов, приобщаются в номенклатурные дела органов безопасности.

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ОРГАНОВ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
БЕЗОПАСНОСТИ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ НА ПРИНЯТИЕ
РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ
СУДОВ И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАЧ,
ВОЗЛОЖЕННЫХ НА ОРГАНЫ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
БЕЗОПАСНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ**

1. Директор ФСБ России, первый заместитель Директора ФСБ России, первый заместитель Директора – руководитель Пограничной службы ФСБ России, статс-секретарь – заместитель Директора ФСБ России, заместитель Директора ФСБ России – руководитель аппарата Национального антитеррористического комитета, руководители, начальники подразделений ФСБ России и органов федеральной службы безопасности (далее – органы безопасности), их заместители, а также лица, временно исполняющие обязанности указанных лиц.

2. Руководитель объекта органа безопасности.

3. Должностные лица, на которых возложено руководство проведением или обеспечением безопасности мероприятий, проведение или обеспечение безопасности которых осуществляется органами безопасности в рамках выполнения задач, возложенных на них федеральным законодательством.

4. Должностные лица, определенные ответственными за пресечение функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов при проведении или обеспечении безопасности мероприятий, указанных в пункте 3 настоящего Перечня.

5. Дежурный по органу безопасности (объекту органа безопасности) – в отсутствие лиц, указанных в пунктах 1 и 2 настоящего Перечня.

**ПОРЯДОК
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ
СУДОВ И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ЗАЩИТЫ ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЯ
И ИМУЩЕСТВА ГРАЖДАН, СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, В ТОМ
ЧИСЛЕ В МЕСТЕ ПРОВЕДЕНИЯ ПУБЛИЧНОГО (МАССОВОГО)
МЕРОПРИЯТИЯ И ПРИЛЕГАЮЩЕЙ
К НЕМУ ТЕРРИТОРИИ, ПРОВЕДЕНИЯ
НЕОТЛОЖНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ
И ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ**

1. Решение о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов <1> принимается должностным лицом подразделения, организации и службы, создаваемым для выполнения возложенных на полицию обязанностей <2>, уполномоченным на его принятие <3>.

<1> Далее – "беспилотные аппараты".

<2> Далее – "подразделения полиции".

<3> Далее – "уполномоченное должностное лицо".

2. Решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов принимается в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, сотрудников органов внутренних дел <4> в том числе:

<4> Пункт 40 части 1 статьи 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ "О полиции".

2.1. В месте проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории – должностными лицами подразделений полиции, перечисленными в пунктах 1–4, 7–10 Перечня должностных лиц полиции, уполномоченных на принятие решения о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, сотрудников органов внутренних дел, утвержденного настоящим приказом <5>, задействованными в проведении данного мероприятия;

<5> Далее – "Перечень".

2.2. При проведении неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий – должностными лицами подразделений полиции, перечисленными в пунктах 1, 2, 5, 6, 10 Перечня, правомочными осуществлять оперативно-розыскную деятельность <6>;

<6> Приказ МВД России от 31 марта 2023 г. № 199 "Об утверждении Перечня оперативных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации, правомочных осуществлять оперативно-розыскную деятельность" (зарегистрирован Минюстом России 17 августа 2023 г., регистрационный № 74840).

2.3. На объектах системы МВД России <7> и прилегающих к ним территориях <1> – должностными лицами подразделений полиции, перечисленными в пунктах 1, 2, 4, 7, 9, 10 Перечня.

<7> Пункт 25 части 1 статьи 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ "О полиции".

<1> Пункт 37 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

3. Пресечение функционирования беспилотных аппаратов осуществляется в том числе посредством подавления или преобразования сигналов их дистанционного управления, воздействия на пульты управления, повреждения или уничтожения беспилотных аппаратов <2>.

<2> Пункт 40 части 1 статьи 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ "О полиции".

4. Уполномоченное должностное лицо принимает решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов исходя из имеющейся информации о характере и степени опасности действий, угрожающих жизни, здоровью, имуществу граждан, сотрудников органов внутренних дел, а также информации, поступающей из центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации по использованию воздушного пространства беспилотными аппаратами <3>.

<3> Пункты 52, 99, 117 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138.

5. При принятии решения о пресечении функционирования беспилотного аппарата уполномоченное должностное лицо, исходя из складывающейся обстановки, обязано оценить возможные риски от результатов пресечения его функционирования.

6. Принятое уполномоченным должностным лицом решение о пресечении функционирования беспилотного аппарата и способы его пресечения незамедлительно доводятся до сотрудников подразделений полиции, уполномоченных на исполнение такого решения, для его реализации или реализуется указанным уполномоченным должностным лицом самостоятельно.

7. В случаях, не терпящих отлагательства, при отсутствии возможности принятия решения о пресечении функционирования беспилотного аппарата уполномоченным должностным лицом, указанным в пунктах 1–9 Перечня, данное решение принимается должностным лицом подразделения полиции <4>, указанным в пункте 10 Перечня, с последующим докладом непосредственному руководителю.

<4> Пункт 5 части 3 статьи 23 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ "О полиции".

8. Сообщение о пресечении функционирования беспилотного аппарата и действиях сотрудников подразделений полиции по пресечению его функционирования (обстоятельства, способ и результаты пресечения

функционирования беспилотного аппарата) регистрируются в Книге учета заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях <5>.

<5> Приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 "Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях" (зарегистрирован Минюстом России 6 ноября 2014 г., регистрационный № 34570), с изменениями, внесенными приказами МВД России от 7 ноября 2016 г. № 708 (зарегистрирован Минюстом России 1 декабря 2016 г., регистрационный № 44510), от 7 ноября 2018 г. № 741 (зарегистрирован Минюстом России 3 декабря 2018 г., регистрационный № 52846) и от 9 октября 2019 г. № 688 (зарегистрирован Минюстом России 10 декабря 2019 г., регистрационный № 56744).

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПОЛИЦИИ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ
НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ,
ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ СУДОВ И АППАРАТОВ,
БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИНЫХ
АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ЗАЩИТЫ ЖИЗНИ,
ЗДОРОВЬЯ И ИМУЩЕСТВА ГРАЖДАН,
СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ**

1. Министр внутренних дел Российской Федерации, заместители Министра внутренних дел Российской Федерации, руководители (начальники) подразделений центрального аппарата МВД России, указанные в пунктах 8.1–15, 23, 28, 32 и 34 структуры центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации <1>, руководители (начальники) организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на МВД России <2>, или лица, исполняющие их обязанности.

<1> Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 "Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации".

<2> Пункт 13 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699.

2. Руководители (начальники) территориальных органов МВД России на окружном, межрегиональном, региональном и районном уровнях, их заместители – начальники полиции или лица, исполняющие их обязанности, а в их отсутствие – ответственный от руководства территориального органа МВД России или старший дежурной смены дежурной части, заместители, ответственные за деятельность оперативных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации, а также заместители начальников полиции по оперативной работе.

3. Заместители начальников полиции (по охране общественного порядка) территориальных органов МВД России на окружном, межрегиональном, региональном и районном уровнях или лица, исполняющие их обязанности.

4. Начальники (отделов, отделений, пунктов) полиции в составе территориальных органов МВД России, их заместители, лица, исполняющие их обязанности, а в их отсутствие – ответственный от руководства или старший дежурной смены дежурной части при ее наличии.

5. Начальники подразделений, правомочных осуществлять оперативно-розыскную деятельность, территориальных органов МВД России на окружном, межрегиональном и региональном уровнях и их заместители, за исключением заместителей начальников подразделений собственной безопасности.

6. Начальники управлений (отделов, отделений, пунктов) полиции в составе территориальных органов МВД России на межрегиональном, региональном и районном уровнях и их заместители, ответственные за деятельность подразделений, правомочных осуществлять оперативно-розыскную деятельность, при наличии в них штатных должностей оперативных сотрудников.

7. Руководители подразделений Временной оперативной группировки органов и подразделений МВД России в составе Объединенной группировки войск (сил) по проведению контртеррористических операций на территории Северо-Кавказского региона Российской Федерации <1>, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел <2>.

<1> Указ Президента Российской Федерации от 23 сентября 1999 г. № 1255с "О мерах по повышению эффективности контртеррористических операций на территории Северо-Кавказского региона Российской Федерации".

<2> Пункт 14 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699.

8. Руководители подразделений (комендантских) по охране объектов органов внутренних дел.

9. Должностные лица подразделений применения и эксплуатации робототехнических комплексов и беспилотных воздушных судов.

10. Уполномоченные должностные лица подразделений, организаций и служб, создаваемых для выполнения возложенных на полицию обязанностей.

**ПОРЯДОК
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ
СУДОВ И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОТРАЖЕНИЯ НАПАДЕНИЯ
ЛИБО УГРОЗЫ НАПАДЕНИЯ НА ОБЪЕКТЫ, ОХРАНЯЕМЫЕ
ВОЕНИЗИРОВАННЫМИ И СТОРОЖЕВЫМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИТАРНОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ "ОХРАНА" ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ВОЙСК НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, РАБОТНИКОВ ВОЕНИЗИРОВАННЫХ
И СТОРОЖЕВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
"ОХРАНА" ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ВОЙСК НАЦИОНАЛЬНОЙ
ГВАРДИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИЛИ ЛИЦ,
НАХОДЯЩИХСЯ НА ЭТИХ ОБЪЕКТАХ**

1. Решение о пресечении функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов <1> принимается в целях отражения нападения либо угрозы нападения на объекты, охраняемые военизированными и сторожевыми подразделениями федерального государственного унитарного предприятия "Охрана" Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации <2>, работников военизированных и сторожевых подразделений ФГУП "Охрана" Росгвардии <3> или лиц, находящихся на этих объектах.

<1> Далее – "решение", "беспилотные аппараты" соответственно.

<2> Далее – "ФГУП "Охрана" Росгвардии".

<3> Далее – "подразделения охраны".

2. Документ о принятии решения оформляется в письменном виде, подписывается директором филиала ФГУП "Охрана" Росгвардии (начальником обособленного подразделения филиала ФГУП "Охрана" Росгвардии) и должен содержать следующие сведения:

дата принятия такого решения;

полное и (или) сокращенное (при наличии) наименование юридического лица либо фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица, в том числе индивидуального предпринимателя, являющегося собственником объекта, охраняемого подразделением охраны <1>, или владеющего охраняемым объектом на ином законном основании;

<1> Далее – "охраняемый объект".

наименование, вид (тип, категория) охраняемого объекта, его место нахождения;

способы пресечения функционирования беспилотных аппаратов, указанные в пункте 3 настоящего Порядка;

силы и средства, непосредственно осуществляющие пресечение функционирования беспилотных аппаратов на охраняемом объекте.

3. Пресечение функционирования беспилотных аппаратов осуществляется в том числе посредством <2>:

<2> Абзац десятый статьи 11 Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ "О ведомственной охране".

подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными аппаратами;

воздействия на пульта управления беспилотных аппаратов;

повреждения или уничтожения беспилотных аппаратов.

4. Принятое директором филиала ФГУП "Охрана" Росгвардии (начальником обособленного подразделения филиала ФГУП "Охрана" Росгвардии) решение доводится для исполнения работникам подразделения охраны под подпись.

5. В случае выявления беспилотных аппаратов работник подразделения охраны в целях, указанных в пункте 1 настоящего Порядка, принимает решение о пресечении функционирования беспилотных аппаратов способами, предусмотренными в решении, принятом директором филиала ФГУП "Охрана" Росгвардии (начальником обособленного подразделения филиала ФГУП "Охрана" Росгвардии).

6. Работник подразделения охраны после пресечения функционирования беспилотного аппарата незамедлительно докладывает об этом непосредственному начальнику.

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "ОХРАНА" ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ВОЙСК НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ
О ПРЕСЕЧЕНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ
ВОЗДУШНЫХ, ПОДВОДНЫХ И НАДВОДНЫХ СУДОВ
И АППАРАТОВ, БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
И ИНЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ
КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОТРАЖЕНИЯ НАПАДЕНИЯ ЛИБО
УГРОЗЫ НАПАДЕНИЯ НА ОБЪЕКТЫ, ОХРАНЯЕМЫЕ
ВОЕНИЗИРОВАННЫМИ И СТОРОЖЕВЫМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИТАРНОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ "ОХРАНА" ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ВОЙСК
НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
РАБОТНИКОВ ВОЕНИЗИРОВАННЫХ И СТОРОЖЕВЫХ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "ОХРАНА"
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ВОЙСК НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИЛИ ЛИЦ,
НАХОДЯЩИХСЯ НА ЭТИХ ОБЪЕКТАХ**

1. Директор филиала федерального государственного унитарного предприятия "Охрана" Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации.
2. Начальник обособленного подразделения филиала федерального государственного унитарного предприятия "Охрана" Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации.
3. Работник военизированного и сторожевого подразделения федерального государственного унитарного предприятия "Охрана" Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, непосредственно осуществляющий охрану объекта.

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ НАХОЖДЕНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ЦЕЛЯХ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ОХРАНЫ
И ЗАЩИТЫ ОХРАНЯЕМЫХ ОБЪЕКТОВ, А ТАКЖЕ ПЕРЕЧНЯ
ДОЛЖНОСТНЫХ
ЛИЦ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ,
УПОЛНОМОЧЕННЫХ
НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ НАХОЖДЕНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ЦЕЛЯХ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ОХРАНЫ И ЗАЩИТЫ ОХРАНЯЕМЫХ ОБЪЕКТОВ**

В соответствии с подпунктом 10.4 статьи 15 Федерального закона от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ "О государственной охране" <*> и пунктом 1 Положения о Федеральной службе охраны Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 7 августа 2004 г. № 1013 "Вопросы Федеральной службы охраны Российской Федерации" <***>, в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов приказываю:

1. Утвердить:

Порядок принятия решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов (приложение № 1);

Перечень должностных лиц органов государственной охраны, уполномоченных на принятие решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов (приложение № 2).

2. Руководителям (начальникам) подразделений органов государственной охраны, обеспечивающих безопасность объектов государственной охраны и (или) защиту охраняемых объектов, привести служебную документацию в соответствие с Порядком, утвержденным настоящим приказом.

Директор
Федеральной службы охраны
Российской Федерации
генерал-полковник
Д. В. КОЧНЕВ

**ПОРЯДОК
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ НАХОЖДЕНИЯ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ
ПРОСТРАНСТВЕ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ОБЪЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ
И ЗАЩИТЫ ОХРАНЯЕМЫХ ОБЪЕКТОВ**

1. Настоящий Порядок определяет последовательность действий должностных лиц органов государственной охраны, уполномоченных на принятие решений о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве над охраняемыми объектами, зонами охраняемых объектов, трассами проезда (передвижения) объектов государственной охраны и прилегающими к ним территориями (акваториями) (далее – уполномоченные должностные лица, воздушное пространство соответственно) в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов, по принятию такого решения.

2. Уполномоченное должностное лицо при выявлении (получении от должностных лиц органов государственной охраны и государственных органов обеспечения безопасности, привлеченных для участия в проведении охранных мероприятий, а также иных лиц информации о нахождении) беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве незамедлительно докладывает должностному лицу, ответственному за защиту охраняемого объекта (ответственному за проведение охранных мероприятий), о выявлении беспилотных воздушных судов, их местонахождении, наличии (возможном наличии, отсутствии) угроз безопасности объектов государственной охраны и (или) защите охраняемых объектов.

3. В случае если нахождение беспилотного воздушного судна в воздушном пространстве создает угрозу обеспечения безопасности объектов государственной охраны и (или) защите охраняемых объектов либо препятствует проведению охранных мероприятий, защите охраняемых объектов или поддержанию необходимых условий для функционирования охраняемых объектов, уполномоченное должностное лицо при выявлении (получении от должностных лиц органов государственной охраны и государственных органов обеспечения безопасности, привлеченных для участия в проведении охранных мероприятий, а также иных лиц информации о нахождении) беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве незамедлительно принимает решение о пресечении их нахождения в воздушном пространстве посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными воздушными судами, воздействия на их пульты управления, а также повреждения или уничтожения данных судов <*>.

<*> Подпункт 10.4 статьи 15 Федерального закона от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ "О государственной охране".

4. В случае если нахождение беспилотного воздушного судна в воздушном пространстве может создавать угрозу обеспечения безопасности объектов государственной охраны и (или) защите охраняемых объектов либо может препятствовать проведению охранных мероприятий, защите охраняемых объектов или поддержанию необходимых условий для функционирования охраняемых объектов, для пресечения его нахождения в воздушном пространстве

при наличии технической возможности применяются автоматические (автоматизированные) технические средства подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотных воздушных судов.

Решение о применении автоматических (автоматизированных) технических средств подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве принимается уполномоченным должностным лицом из числа должностных лиц, ответственных за защиту охраняемого объекта (ответственных за проведение охранного мероприятия).

5. Уполномоченное должностное лицо в течение суток с момента принятия решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве докладывает рапортом непосредственному начальнику о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве, принятых мерах, способах и их результатах.

6. Сведения о решениях о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве, принятых уполномоченными должностными лицами, в течение суток с момента их принятия регистрируются в журнале подразделения ФСО России (дежурной службы (дежурного) подразделения ФСО России, дежурной службы ФСО России).

ПЕРЕЧЕНЬ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ О ПРЕСЕЧЕНИИ НАХОЖДЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ И ЗАЩИТЫ ОХРАНЯЕМЫХ ОБЪЕКТОВ

1. Должностные лица, на которых возложено выполнение функций дежурных служб (дежурных) подразделений органов государственной охраны.

2. Начальники (заместители начальников) подразделений органов государственной охраны, основными задачами которых является обеспечение безопасности объектов государственной охраны и защита охраняемых объектов.

3. Сотрудники подразделений органов государственной охраны, в служебные обязанности которых входит обеспечение безопасности объектов государственной охраны и (или) защиты охраняемых объектов.

Инструкция по эксплуатации Радиоэлектронное устройство АПБИ 4562.3

Комплект поставки:

Радиоэлектронное устройство АПБИ 4562.3	1 шт
Съемный аккумулятор, Li-On 28в	1 шт
Зарядное устройство	1 шт
Комплект документации	1 шт

Процесс эксплуатации:

1. Перед использованием прибора подключите разъем аккумулятора. Для этого открутите заднюю крышку и соедините два желтых разъема. **При транспортировке устройства или его длительном хранении отключите разъем аккумулятора.**
2. Проверьте заряд аккумуляторной батареи (емкость заряда). Нажмите на кнопку индикатора заряда. Если на индикаторе отображается только красный сектор, следует зарядить устройство или поменять аккумулятор.



ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Учебное издание

Пестов Николай Николаевич, **Кирюхин** Владимир Викторович,
Уваров Максим Александрович и др.

**ПОЛНОМОЧИЯ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ
ПО ПРЕСЕЧЕНИЮ НАХОЖДЕНИЯ
РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ
И БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
(ДРОНОВ) В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ
НАД ОБЪЕКТАМИ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Учебное пособие

Редактор *Д. В. Алентьев*
Верстка *С. Х. Аминова*

Подписано в печать .11.2025. Формат 60×84 1/16.
Усл. печ. л. 4,65. Уч.-изд. л. 3,65. Тираж 86 экз. Заказ

Академия управления МВД России.
125171, Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, д. 8

ISBN 978-5-908091-20-6



9 785908 091206 >