

**БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ
ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА**

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Учебник

Под редакцией
кандидата юридических наук, доцента И.Ф. Амельчакова

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2017**

УДК 656
ББК 67.401.113
Т 65

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина

Авторы: *Александров А.Н.*, канд. юрид. наук, доцент – § 1, 2 гл. 1; *Гундаров А.В.* – § 3, 4 гл. 8; *Жукова П.Н.*, д-р физ.-мат. наук, доцент – § 3, 4 гл. 7; *Карагодин А.В.*, канд. юрид. наук, доцент – § 1, 2 гл. 3; *Катаева О.В.*, канд. юрид. наук, доцент – гл. 2; *Колесова Т.С.*, канд. юрид. наук – § 3 гл. 9; *Котарев С.Н.*, канд. юрид. наук, доцент – § 1, 2 гл. 8; *Максименко А.В.*, канд. юрид. наук, доцент – § 4 гл. 9; *Махина С.Н.*, д-р юрид. наук, профессор – гл. 10; *Морозов С.Н.* – § 2, 3 гл. 4; *Озеров И.Н.*, канд. юрид. наук, доцент – § 1, 2 гл. 4; *Прокопенко А.Н.*, канд. тех. наук, доцент – § 1, 2 гл. 7; *Степкин Р.М.*, канд. юрид. наук – § 2, 3 гл. 3; *Столби-на Л.В.*, канд. юрид. наук, доцент – гл. 6; *Тетерюк А.Г.*, канд. юрид. наук – гл. 5; *Шаро-баров Д.В.* – § 6 гл. 5; *Шалайкин Р.Н.*, канд. юрид. наук, доцент – § 1, 2 гл. 9.

Т 65 Транспортная безопасность : учебник / А. Н. Александров, А. В. Гундаров,
П. Н. Жукова [и др.]; под ред. И.Ф. Амельчакова. – Белгород : Бел ЮИ МВД
России имени И.Д. Путилина, 2017. – 326 с.

ISBN 978-5-91776-180-0

Рецензенты:

Бревнов А.В. – заместитель начальника Главного управления на транспорте
МВД России;

Бекетов О.И. – доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист Россий-
ской Федерации (Омская академия МВД России);

Волгин Ю.А. – начальник Белгородского ЛО МВД России на транспорте;

Старичков М.В. – кандидат юридических наук, доцент (Восточно-Сибирский инсти-
тут МВД России).

В учебнике освещаются основные положения и правовые основы, определяющие по-
нятие и содержание транспортной безопасности в Российской Федерации. Рассматриваются
возможные угрозы функционирования транспортного комплекса и требования, предъявляе-
мые к объектам транспортной инфраструктуры. Характеризуется природа и сущность субъ-
ектно-объектного состава транспортной безопасности. Описываются вопросы обеспечения
транспортной безопасности в различных сферах жизнедеятельности, а также междунаро-
дный опыт обеспечения транспортной безопасности.

Учебник предназначен для курсантов и слушателей, профессорско-преподава-
тельского состава образовательных организаций системы МВД России, сотрудников терри-
ториальных органов МВД России на транспорте.

УДК 656
ББК 67.401.113

ISBN 978-5-91776-180-0

© РИО Белгородского юридического института
МВД России имени И.Д. Путилина, 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	8
ГЛАВА 1. ТЕОРИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	10
§ 1. Понятие и содержание транспортной безопасности в Российской Федерации	10
§ 2. Основные направления государственной политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации	19
Контрольные вопросы	42
ГЛАВА 2. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	43
§ 1. Роль Конституции Российской Федерации и международных правовых актов в обеспечении безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры	43
§ 2. Законодательные акты Российской Федерации, регламентирующие вопросы транспортной безопасности	46
§ 3. Подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации	53
§ 4. Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти межведомственного характера, направленные на обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры	57
§ 5. Ведомственные нормативные правовые акты, регламентирующие организационные основы деятельности МВД России по обеспечению безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры	59
Контрольные вопросы	64
ГЛАВА 3. СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	65
§ 1. Система органов обеспечения безопасности на транспорте в Российской Федерации	65
§ 2. Государство как элемент транспортной безопасности в Российской Федерации	67
§ 3. Субъекты транспортной инфраструктуры как элемент транспортной безопасности в Российской Федерации	78
Контрольные вопросы	84

ГЛАВА 4. ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	85
§ 1. Объекты транспортной безопасности на железнодорожном транспорте	87
§ 2. Объекты транспортной безопасности на водном транспорте	101
§ 3. Объекты транспортной безопасности на воздушном транспорте.....	108
Контрольные вопросы	112
ГЛАВА 5. СУБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	113
§ 1. Общие положения о субъектах обеспечения транспортной безопасности	113
§ 2. Субъекты транспортной инфраструктуры, их роль в обеспечении транспортной безопасности	118
§ 3. Служба авиационной безопасности как субъект обеспечения транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта	120
§ 4. Субъекты обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, порядок организации их деятельности	127
§ 5. Субъекты обеспечения транспортной безопасности на водном транспорте, порядок организации их деятельности	133
§ 6. Территориальные органы МВД России на транспорте и иные территориальные органы как субъект обеспечения транспортной безопасности	135
Контрольные вопросы	138
ГЛАВА 6. ТИПОВЫЕ УГРОЗЫ И ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	139
§ 1. Типовые угрозы: понятие и виды	139
§ 2. Требования по обеспечению транспортной безопасности	141
2.1. Уровни безопасности в транспортном комплексе	141
2.2. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств	142
2.3. Требования по обеспечению безопасности объектов транспортной безопасности на этапе их проектирования и строительства	143
2.4. Требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры	145
§ 3. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства	148
Контрольные вопросы	156

ГЛАВА 7. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	157
§ 1. Общие сведения об информационных ресурсах территориальных органов МВД России на транспорте	157
§ 2. Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России и ее применение в деятельности подразделений территориальных органов МВД России на транспорте	167
§ 3. Автоматизированные информационно-поисковые системы, используемые территориальными органами МВД России на транспорте.....	174
3.1. Программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль». Функционирование ПТК «Розыск-Магистраль».....	175
3.2. Розыскные подсистемы ПТК «Розыск-Магистраль»	180
§ 4. Автоматизированный информационный банк данных органов внутренних дел, его использование в подразделениях территориальных органов МВД России на транспорте	182
Контрольные вопросы	195
 ГЛАВА 8. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	 196
§ 1. Техническое обеспечение для защиты от актов незаконного вмешательства	196
§ 2. Технические средства досмотра	198
§ 3. Системы видеонаблюдения и средства контроля и управления доступом	211
3.1. Понятие систем видеоаналитики	212
3.2. Основные типы видеоаналитики	215
3.3. Аудиоаналитика.....	222
3.4. Автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации	223
§ 4. Средства связи	226
§ 5. Средства локализации	227
§ 6. Техническое обеспечение по защите от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера	230
Контрольные вопросы	234
 ГЛАВА 9. ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ КАК ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ	 235
§ 1. Транспортное средство как источник повышенной опасности	236
§ 2. Субъекты обязательства по возмещению вреда, причиненного транспортным средством	244
§ 3. Основание и условия возмещения вреда, причиненного транспортным средством	255

§ 4. Основания освобождения владельца транспортного средства от материальной ответственности	263
Контрольные вопросы	269
ГЛАВА 10. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	270
§ 1. Понятие, сущность и особенности международного взаимодействия и сотрудничества	270
§ 2. Общие направления международного взаимодействия и сотрудничества России в сфере транспортной безопасности	275
§ 3. Национальная нормативная основа Российской Федерации в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности	278
§ 4. Организация международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности	281
§ 5. Взаимодействие и сотрудничество Российской Федерации в сфере транспортной безопасности с международными органами и организациями	284
5.1. Арктический совет (АС)	284
5.2. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)	286
5.3. Двустороннее сотрудничество в области транспортной безопасности	286
5.4. Дунайская комиссия	288
5.5. Комиссия (Конференция) ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)	289
5.6. Комиссия по распределению иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам	289
5.7. Комиссия по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении	290
5.8. Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН)	290
5.9. Международная морская организация (ИМО)	290
5.10. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) ...	291
5.11. Международный транспортный форум	293
5.12. Организация Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС)	293
5.13. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)	294
5.14. Партнёрство «Северного измерения» в области транспорта и логистики (ПСИТЛ)	295
5.15. Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР)	296

5.16. Совет государств Балтийского моря (СГБМ)	297
5.17. Сотрудничество в области транспорта и транспортной безопасности в рамках Союзного государства	297
5.18. Сотрудничество в области транспорта с государствами-участниками СНГ	298
5.19. Сотрудничество в области транспорта с государствами-членами ЕАЭС	298
5.20. Транспортный диалог «Россия – ЕС»	299
5.21. Форум «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС)	300
5.22. Форум «Азия – Европа» (АСЕМ)	300
5.23. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)	301
5.24. Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН)	303
§ 6. Контроль (надзор) в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности	303
Контрольные вопросы	306
ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ	307
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	312

ВВЕДЕНИЕ

Транспортный комплекс Российской Федерации представляет собой многоотраслевую сферу деятельности, включающую различные виды железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного, промышленного и городского транспорта и обслуживающие их объекты транспортной инфраструктуры.

Транспорт образно называют кровеносной системой страны и ее экономики, обеспечивающей взаимодействие всех субъектов единого народнохозяйственного комплекса. Транспорт обеспечивает потребности народного хозяйства в перевозках грузов и людей, объединяет регионы страны, является связующим звеном между производителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого функционирование рынка и рыночные отношения невозможны. В этом состоит его огромное социально-экономическое значение для государства и общества в целом. Именно поэтому нарушения в работе транспортного комплекса могут привести к серьезным негативным последствиям для экономической и иных сфер безопасности страны.

Правовая категория «транспортная безопасность» впервые на законодательном уровне была закреплена в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Изучение сущности и содержания данного понятия позволяет говорить о комплексности и многогранности деятельности государственных органов, органов местного самоуправления и хозяйствующих субъектов по ее обеспечению.

Учебная дисциплина «Транспортная безопасность» входит в вариативную часть цикла профессиональных дисциплин основных образовательных программ по специальности 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности и 40.05.02 Правоохранительная деятельность подготовки специалистов. Исходя из целевого характера читательской аудитории данного учебника, сущность транспортной безопасности рассматривается в правоохранительном аспекте.

Содержание учебника посвящено рассмотрению понятийно-категорийного аппарата, а также основным направлениям государственной политики в рассматриваемой сфере. Определяются правовые основы, регламентирующие деятельность субъектов обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации, а также функционирование комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте. Описываются различные формы и методы обеспечения транспортной безопасности посредством применения правовых, организационных, информационных и технических мер субъектами транспортной безопасности в рассматриваемой сфере. Характеризуются объекты транспортной безопасности, а также типовые угрозы, требования по обеспечению транспортной безопасности. Уделено внимание материальной ответственности хозяйствующих субъектов при оказании услуг и международному опыту взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности.

Структурно учебник состоит из 10 глав, расположенных в логической последовательности, изучение которых направлено на формирование необходимых общекультурных и профессиональных компетенций.

По завершении изучения дисциплины «Транспортная безопасность» обучающиеся должны обладать следующими знаниями и умениями, необходимыми для выполнения профессиональных прикладных задач:

знать:

- основные понятия, определения, цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности;
- нормативно-правовую базу обеспечения транспортной безопасности;
- классификацию объектов транспортной инфраструктуры и характеристику потенциальных угроз актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта;
- общие сведения о взрывчатых веществах, взрывных устройствах, оружии, боеприпасах и других опасных предметах и веществах, используемых в диверсионно-террористических целях;
- способы выявления потенциально опасных лиц на объектах транспорта;
- способы сокрытия и проноса средств, используемых для проведения террористических актов, на объекты транспорта;
- методы выявления предметов, запрещенных к проносу на объекты транспорта;
- технические системы досмотра пассажиров, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа и грузов;
- порядок проведения досмотра с использованием технических средств;

уметь:

- оперировать юридическими понятиями и категориями в области транспортной безопасности;
- выявлять потенциально опасных лиц на объектах транспорта;
- выявлять предметы, запрещенные к проносу на объекты транспорта;
- проводить досмотр с использованием технических средств и без них;

владеть:

- юридической терминологией в области транспортной безопасности;
- навыками принятия необходимых мер при выявлении потенциально опасных лиц и предметов, запрещенных к проносу на объекты транспорта.

Ссылки на нормативные правовые акты, упоминаемые в тексте, содержатся в конце учебника.

ГЛАВА 1.

ТЕОРИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

§ 1. Понятие и содержание транспортной безопасности в Российской Федерации

Понятие «транспортная безопасность» впервые получило нормативное закрепление в постановлении Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации», где транспортная безопасность была определена одним из основных вопросов, по которым Минтранс России самостоятельно осуществляет нормативное правовое регулирование, а также разрабатывает и вносит в Правительство Российской Федерации проекты федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации¹.

Сущность и содержание понятия «транспортная безопасность», его теоретическое и прикладное значение, как юридической конструкции, сразу привлекли к себе внимание исследователей².

Несмотря на непродолжительное время оборота в правовом поле, понятие транспортной безопасности очень скоро стало претендовать на законодательное закрепление. Свидетельством этому является тот факт, что проект Федерального закона «О транспортной безопасности», инициированный Правительством Российской Федерации, 9 ноября 2005 г. был принят Государственной Думой в первом чтении. Транспортная безопасность в нем понималась как «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса, потребителей транспортных услуг, объектов и субъектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, в том числе от актов терроризма во всех его формах»³. После доработки законопроекта был рассмотрен Государственной Думой во втором чтении. Понятие транспортной безопасности в нем претерпело некоторые изменения.

¹ Салеев В.Н. Транспортная безопасность – категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 106-107.

² Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности – составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 16; Салеев В.Н. Указ. раб.; Сулакишин С.С., Вилисов М.В., Жукова А.В. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации / Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. – Москва: Научный эксперт, 2004. С. 3-20.

³ Кокорев И.Г. Указ. раб.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» под термином **«транспортная безопасность»** понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

К основным **целям** транспортной безопасности относятся:

- обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства¹;
- содействие внедрению современных технологий и стандартов;
- гармонизация российского законодательства с международными нормативными правовыми актами.

Основными **задачами** обеспечения транспортной безопасности, исходя из поставленных целей, являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения АНВ;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств²;
- категорирование ОТИ и ТС;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

В области обеспечения транспортной безопасности нормативное правовое регулирование предусматривает:

- становление соответствующего правового режима функционирования транспорта и ОТИ;
- установление комплекса технических регламентов и стандартов в сфере функционирования транспорта и ОТИ;
- установление разрешительной системы функционирования транспорта и ОТИ;
- осуществление контрольно-надзорной деятельности за функционированием транспорта и ОТИ;
- установление мер юридической ответственности за нарушение порядка эксплуатации транспорта и ОТИ;
- защиту транспорта и ОТИ от незаконного вмешательства и актов терроризма;

¹ Далее – АНВ.

² Далее – ОТИ и ТС.

- защиту транспорта и ОТИ с помощью страхования.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 в Российской Федерации была создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте.

Создание комплексной системы осуществлялось путем реализации взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения АНВ, в том числе террористической направленности, а также путем решения задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Данная программа обеспечения безопасности населения на транспорте определяет: принципы создания комплексной системы; порядок реализации Программы; ее ресурсное обеспечение; ответственных исполнителей; результативность и эффективность использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию.

Эта программа представляет собой комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач, обеспечивающих формирование, развертывание, функционирование и развитие комплексной системы. Программа реализуется в рамках приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации по обеспечению национальной безопасности.

Определение угроз совершения АНВ заключается в установлении причин и возможности совершения АНВ на ОТИ и ТС.

Порядок проведения работ по оценке уязвимости ОТИ и ТС устанавливается федеральным органом исполнительной власти, который осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере транспорта. Оценка уязвимости ОТИ и ТС с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности субъектом транспортной инфраструктуры в области обеспечения транспортной безопасности проводится самостоятельно или с привлечением специализированной организации.

Категорирование ОТИ и ТС осуществляется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.

Разработка требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ по видам транспорта необходима для выработки государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере внутренних дел, а их реализация утверждается компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности. Реализация требований обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС осуществляется поэтапно. Количество этапов реализации, требований и сроки их реализации определяются соответствующим планом обеспечения транспортной безопасности.

Согласно результатам проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС, субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают меры обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС. Затем, не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости, их направляют на утверждение в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности. Порядок разработки указанных мер устанавливается федеральным органом исполни-

тельной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Полномочия по организации и проведению контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности (контрольные и надзорные функции) возлагаются на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и его территориальные органы.

Кроме этого, в целях информационного обеспечения транспортной безопасности на территории Российской Федерации создаются государственные информационные системы и ресурсы, целью функционирования которых являются создание, накопление, обработка и систематизация сведений о деятельности и мерах, принимаемых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в рассматриваемой сфере.

В состав мероприятий указанной программы по приоритетному направлению «Создание системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство» включены мероприятия по созданию Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности.

Являясь собственностью Российской Федерации, Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) предназначена для осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере информационных технологий и связи.

Для своевременного реагирования и научного обоснования снижения потерь в сфере транспортной безопасности, необходимо совершенствовать материально-техническое и научно-техническое обеспечение ОТИ и ТС.

К числу **основных принципов** обеспечения транспортной безопасности следует отнести:

- законность;
- соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;
- взаимную ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- непрерывность;
- интеграцию в международные системы безопасности;
- взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Транспортная безопасность ОТИ и ТС обеспечивается в первую очередь хозяйствующими субъектами при участии федеральных органов исполнительной власти и определяется федеральными законами и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

Обеспечение и соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства как общего принципа обеспечения безопасности состоит в том, чтобы безопасность являлась общим интересом и для государст-

ва, и для общества, и для личности. Однако общий интерес в обеспечении безопасности не может быть простой суммой личных интересов. Он должен быть сформулирован таким образом, чтобы каждый субъект в той или иной мере был заинтересован в его реализации.

Как принцип обеспечения безопасности взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности вытекает из принципа соблюдения баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства.

Непрерывность обеспечения транспортной безопасности подразумевает цикл планирования и предполагает увеличение частоты принятия и пересмотра плановых решений, придавая им скользящий характер и обеспечивая разработку комплекса мероприятий в режиме реального времени и в контексте выбранного стратегического направления. Благодаря механизму непрерывности пересмотра плановых решений этот метод позволяет обеспечивать постоянный мониторинг текущей ситуации в транспортном комплексе, создавая условия руководству более адекватно и своевременно оценивать и формировать её модели в целом в любой необходимый момент времени.

В решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, ведущая роль принадлежит интеграции транспортной безопасности в международные системы безопасности. Это обусловлено целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обеспечили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки и, как результат, привели к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

В вопросе обеспечения транспортной безопасности взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления регламентированы нормативными правовыми актами.

В соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» при изучении дисциплины «Транспортная безопасность» используются следующие **основные понятия и определения**:

- **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;

- **зона транспортной безопасности** – объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, его часть, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим прохода (про-

езда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных;

- ***соблюдение транспортной безопасности*** – выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации;

- ***аттестация сил обеспечения транспортной безопасности*** – установление соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в целях принятия субъектом транспортной инфраструктуры решения о допуске (невозможности допуска) сил обеспечения транспортной безопасности к выполнению работы, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности, либо об отстранении от выполнения такой работы;

- ***аттестующие организации*** – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных пунктами 1-7 части 1 статьи 10 федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;

- ***категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств*** – отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;

- ***компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности*** – федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности;

- ***обеспечение транспортной безопасности*** – реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства;

- ***объекты транспортной инфраструктуры*** – технологический комплекс, включающий в себя:

- а) железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;
- б) метрополитены;
- в) тоннели, эстакады, мосты;
- г) морские терминалы, акватории морских портов;

д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего 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, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, судходные гидротехнические сооружения;

е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения;

ж) аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;

з) участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации;

- **органы аттестации** – компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, их территориальные подразделения, а также организации, находящиеся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченные ими на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности;

- **оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств** – определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства;

- **оценка охраны морского судна и портового средства** – определение степени защищенности морского судна, акватории морского порта, морского терминала, проведенное в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств;

- **программа обеспечения авиационной безопасности** – предусмотренный международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности воздушных судов и аэропортов, аэродромов;

- **перевозчик** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);

- **подразделения транспортной безопасности** – осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица;

- **силы обеспечения транспортной безопасности** – лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств;

- **грузы повышенной опасности** – опасные грузы, отнесенные Правительством Российской Федерации к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды;

- **специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности** – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- **субъекты транспортной инфраструктуры** – юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

- **транспортная безопасность** – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

- **транспортные средства** – устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

а) транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

б) воздушные суда коммерческой гражданской авиации;

в) воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государствен-

ной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

г) суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со статьей 12.3 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта;

- **транспортный комплекс** – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

- **уровень безопасности** – степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

Защита от террористических актов на транспорте предполагает разработку различных технологий, позволяющих быстро и эффективно предотвращать такого рода явления. Практика показала, что степень защищенности транспортного объекта зависит от применения как можно более широкого спектра научно-практических методик, охватывающих различные области человеческих

знаний. Посредством применения только досмотровой техники невозможно решить проблему выявления потенциального террориста.

Наряду с развитием технических средств необходимо учитывать и другую сторону данной проблемы, а именно, возможности предотвращения АНВ посредством тестирования пассажиров. Опыт осуществления защиты от АНВ на транспорте свидетельствует, что посредством применения только различной досмотровой техники невозможно решить проблему выявления потенциального террориста. Эти обстоятельства диктуют необходимость поиска и других возможных направлений защиты от АНВ в отраслях транспортного комплекса.

Особое внимание на технологию «профайлинг» было обращено после совершения террористических актов в гражданской авиации в августе 2004 г. Были даны рекомендации о создании групп профайлинга в службах авиационной безопасности еще до 1 ноября 2004 г. Отметим, что профайлинг уже имеет опыт применения на территории Российской Федерации, и в некоторых странах СНГ на международных рейсах в Пулково, Шереметьево и других аэропортах. Данная технология, широко применяемая в мире рядом авиакомпаний, прежде всего в США и Израиле, набирает обороты и в нашей стране. Система профайлинга очень гибкая. Она предполагает возможность появления различных модификаций, учитывающих соответствие архитектуры и особенности транспортного комплекса, а также особенности аэровокзального и местных условий и специфики угроз.

§ 2. Основные направления государственной политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации

Государственная политика – это целенаправленная деятельность органов государственной власти по решению общественных проблем, достижению и реализации общезначимых целей и развития общества или его отдельных сфер. Она является средством, позволяющим государству достичь определённых целей в конкретной области, используя правовые, экономические, административные методы воздействия, опираясь на ресурсы, которые имеются в его распоряжении¹.

Содержание государственной политики составляет совокупность целей, задач, приоритетов развития, программ, которые разрабатывают и реализуют органы государственной власти с привлечением институтов гражданского общества. Процесс формирования и реализации государственной политики называется политическим циклом и включает несколько этапов. Содержание первого этапа (инициирование политики) составляют анализ ситуации, определение приоритетных общественных проблем, принятие решения о разработке политики в конкретной сфере, определение основных ее целей и направлений. Второй этап (разработка политики) включает разработку целевых программ, их согла-

¹ Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика. – Санкт-Петербург: Питер, 2005. С. 67-69.

сование, принятие официального документа о политике, программа, которая содержит источник финансирования. На третьем этапе (выполнение политики) происходит непосредственная реализация политики программы, осуществляются мониторинг и контроль. Четвертый этап (оценка политики) составляет оценка результатов и последствий.

Государственная политика осуществляется в отношении многонационального народа Российской Федерации, отдельных социальных групп и каждого ее гражданина. Федеральные и региональные государственные органы, органы местного самоуправления, профессиональные юридические сообщества и общественные объединения юристов, а также другие организации во взаимодействии между собой участвуют в реализации государственной политики. Государственная политика осуществляется в тесном взаимодействии со структурами гражданского общества. Государство поддерживает в форме социального партнерства деятельность негосударственных организаций, которая способствует достижению целей государственной политики.

Целями являются:

- формирование в обществе устойчивого уважения к закону и преодоление правового нигилизма;
- повышение уровня правовой культуры граждан, включая уровень осведомленности и юридической грамотности;
- создание системы стимулов к законопослушанию как основной модели социального поведения;
- внедрение в общественное сознание идеи добросовестного исполнения обязанностей и соблюдения правовых норм.

Государственная политика осуществляется по следующим основным направлениям:

- правовое просвещение и правовое информирование граждан;
- развитие правового образования и воспитания подрастающего поколения в образовательных учреждениях различного уровня посредством внедрения в образовательный процесс учебных курсов, программ, учебно-методических материалов, обеспечивающих получение знаний в области права;
- совершенствование системы юридического образования и подготовки квалифицированных юристов и педагогических кадров в области права;
- преобразования в сферах культуры, массовой информации, рекламной и издательской деятельности, направленные на формирование высокого уровня правовой культуры и правосознания граждан;
- совершенствование деятельности государственных и муниципальных органов, правоохранительных органов, направленной на обеспечение законности и правопорядка и повышение правосознания служащих государственных и муниципальных органов;
- совершенствование деятельности в области оказания квалифицированной юридической помощи, в том числе создание эффективной системы бесплатной юридической помощи и др.

Государственная политика в области транспортной безопасности носит комплексный характер. Приоритетом в данной области обладает деятельность Президента Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных министерств, служб и агентств, путём принятия соответствующих нормативных правовых актов, которые носят определяющий характер. Примером такого акта является распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации», в которой определяется активное создание условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Концепция государственной политики Российской Федерации, которая является основным (исходным) государственным доктринальным и управленческим документом, определяющим содержание государственной политики, в том числе в области обеспечения транспортной безопасности, программы ее реализации, формирующим и приводящим в действие механизм исполнения. Концепция определяет цели, задачи, принципы, ресурсные источники, основные мероприятия обеспечения транспортной безопасности и их временные рамки, устанавливает единый понятийный и терминологический аппарат в области транспортной безопасности, направлена на формирование системы (структура органов и организаций и их полномочия) обеспечения транспортной безопасности.

В основу транспортной политики государства положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, повышает эффективность государственного регулирования на транспорте, направляя его на повышение качества обслуживания и снижение общественных затрат, связанных с транспортной деятельностью.

При безусловных отраслевых и региональных различиях в транспортной системе на макроуровне государство рассматривает транспорт как единый объект управления. Согласованное развитие и организация взаимодействия различных видов транспорта делают транспорт единым комплексом, что обеспечивает дополнительный системный эффект.

Единство государственного управления транспортом предполагает:

- развитие на единых принципах правовых основ транспортной деятельности;
- развитие на единых принципах государственного регулирования всех видов транспорта;
- сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта;
- координацию развития инфраструктуры различных видов транспорта, в первую очередь – в транспортных узлах и на подходах к ним;

- развитие интермодальных перевозок на основе единых технических и информационных стандартов и технологий, а также унифицированных перевозочных документов;

- координацию обеспечения средствами транспорта безопасности и обороноспособности страны;

- оптимизация и развитие инфраструктуры контрольно-надзорных служб;

- согласование интересов и объединение усилий различных уровней исполнительной власти в развитии транспортной системы и «стыковку» транспортных систем отдельных регионов;

- формирование на транспорте единого информационного пространства;

- согласование интересов и объединение усилий государства и бизнеса в развитии транспортной системы.

Сферами ответственности государства в управлении транспортом являются:

- совершенствование правовых основ транспортной деятельности;

- решение задач оборонного и мобилизационного характера;

- создание условий для обеспечения безопасности и антитеррористической защиты на транспорте;

- обеспечение соответствия развития опорной транспортной инфраструктуры развитию производительных сил;

- обеспечение работоспособности опорной транспортной инфраструктуры, определение стабильных источников инвестиций для ее обновления;

- выработка и контроль выполнения стандартов безопасности транспортных процессов и воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе - установление требований к транспортным средствам и системам;

- регулирование социально-трудовых отношений и развитие кадрового потенциала;

- проведение структурных преобразований на транспорте;

- устранение и недопущение возникновения правовых и административных барьеров в процессах перевозок пассажиров и грузов, а также оказания сопровождающих им услуг;

- выработка и контроль соблюдения правил конкуренции и условий недискриминационного доступа к инфраструктуре;

- выработка и реализация эффективной тарифно-ценовой политики на транспорте;

- обеспечение транспортного обслуживания для всех слоев населения и регионов страны;

- целевая поддержка пользователей или операторов в тех случаях, когда рынок не может обеспечить такого обслуживания;

- совершенствование системы контроля и надзора в транспортном комплексе, усиление контрольных органов, совершенствование правовых основ их функционирования;

- обеспечение интеграции транспортной системы России в мировую транспортную систему, в том числе – в рамках интеграционных процессов на постсоветском пространстве.

Сферами, в которых государство стимулирует и поддерживает необходимые изменения, являются:

- реализация инвестиционных проектов, особо значимых для ликвидации узких мест и недостающих звеньев в транспортной инфраструктуре, обеспечение притока инвестиций в транспортный сектор;

- развитие конкуренции на рынке транспортных услуг;

- прекращение перекрестного субсидирования одних видов деятельности за счет других;

- инновации на транспорте, внедрение наиболее эффективных технологий перевозок грузов и пассажиров;

- развитие экспорта транспортных услуг и создание благоприятных условий для отечественных транспортных операторов на международных рынках транспортных услуг;

- повышение доступности транспортных услуг для населения с низкими доходами, инвалидов, пенсионеров, учащихся;

- развитие социального партнерства на транспорте;

- развитие транспортной системы в интересах обеспечения задач в области обороны и безопасности государства.

Важнейшей сферой ответственности государства является обеспечение безопасности функционирования транспорта.

Государственное регулирование в области обеспечения безопасности строится на следующих принципах:

- гарантированное обеспечение государством функционирования и развития систем обеспечения безопасности на транспорте;

- распространение государственного контроля и надзора в области безопасности на производителей, импортеров и владельцев транспортных средств любых форм собственности и видов деятельности;

- обеспечение адекватности применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил;

- координация действий по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте;

- координация действий по использованию транспорта в целях защиты населения и территорий в части гражданской обороны, при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также при ликвидации их последствий с одновременным недопущением создания чрезвычайных ситуаций вследствие эксплуатации транспортной инфраструктуры;

- формирование единых принципов и подходов к профессиональному отбору, подготовке и переподготовке работников транспортной сферы, регулированию их труда;

- укрепление кадровой профессиональной базы транспорта, совершенствование системы специализированных, в том числе – закрытых учебных заве-

дений в соответствии с перспективными требованиями к высококвалифицированным специалистам транспорта.

Государственное управление транспортом включает меры, учитывающие универсальный характер транспортной деятельности.

Значительное повышение доступности и расширение использования транспортных средств для личных потребностей и нужд предполагает развитие адекватных форм регулирования и контроля, направленных, прежде всего, на соблюдение требований по обеспечению безопасности и экологических требований в сфере некоммерческого использования транспортных средств.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-Р была утверждена транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года. Главными целевыми ориентирами Транспортной стратегии являются: общесоциальные, общеэкономические, общетранспортные и по видам транспортной деятельности.

Общесоциальными ориентирами являются:

- подвижность населения и доступность транспортных услуг;
- снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

К общеэкономическим ориентирам относятся:

- предоставление транспортной отрасли в полном объеме высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста внутреннего валового продукта;

- конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;

- повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;

- использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;

- проведение эффективной государственной тарифной политики;

- использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;

- координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Общетранспортными ориентирами являются:

- развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества;

- повышение производительности и рентабельности транспортных систем;

- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;

- снижение энергоемкости;

- создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;

- инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;

- подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;

- формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;
- развитие транспортного машиностроения и отраслей смежников-поставщиков ресурсов до уровня, необходимого для реализации Транспортной стратегии.

На современном этапе Транспортная стратегия определяет активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

При формировании приоритетных направлений развития транспортной системы России учтен опыт разработки и реализации стратегических документов и инициатив в области развития транспорта за рубежом.

В современных условиях одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации является обеспечение транспортной безопасности. Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определение национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер, способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

В рамках реализации данного направления государственной политики были приняты нормативные правовые акты, которые способствуют развитию и повышению качества обеспечения транспортной безопасности, к ним относятся:

- Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2014 г. № 600 «Об установлении Правил формирования и ведения Реестра органов аттестации, Реестра аттестующих организаций, Реестра аккредитованных подразделений транспортной безопасности и Реестра выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также предоставление содержащихся в нем данных»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 725 «Об определении Правил аккредитации юридических лиц для проведе-

ния проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1208 «Об установлении Требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1209 «Об установлении Перечня специальных средств, видов, типов и моделей служебного огнестрельного оружия, патронов к нему, а также норм обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и Правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, используемых работниками подразделений транспортной безопасности»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (вместе с «Правилами аттестации сил обеспечения транспортной безопасности»);

- Постановление Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2015 г. № 1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2016 г. № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, включая Особенности исполнения требований по обеспе-

чению транспортной безопасности при создании, эксплуатации и использовании во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации установок и сооружений, создаваемых на основе морской плавучей (передвижной) платформы»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2016 г. № 924 «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 дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 «Об установлении Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядке их сертификации»;

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности»;

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285 «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте»;

- Приказ Минтранса России от 23 января 2008 г. № 8 «Об утверждении Положения о Департаменте транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта Российской Федерации»;

- Приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

- Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 43 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни

безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта»;

- Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».

- Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»;

- Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»;

- Приказ Минтранса России от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».

Основным направлениям государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности посвящена глава 5 Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в соответствии с которой к ним следует отнести:

- развитие инфраструктуры доступных и безопасных транспортных связей между территориями страны и мира;

- обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов и поддержания нормативных характеристик сети;

- развитие транспортной инфраструктуры для комплексного освоения территорий Сибири и Дальнего Востока.

Развитие инфраструктуры доступных и безопасных транспортных связей между территориями страны и мира предусматривает сбалансированное опережающее развитие инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта. При этом обеспечение опережающего развития транспортной инфраструктуры в соответствии с перспективами социально-экономического развития страны и роста мировой экономики требует уточненного прогноза увеличения спроса на грузовые и пассажирские перевозки. В связи с этим одним из важных направлений транспортной политики является создание комплексной системы государственного стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. На этой основе будет спланировано создание национальной транспортной системы, обладающей обоснованными неснижаемыми резервами для удовлетворения растущего спроса на перевозки между территориями страны и мира.

При этом государственная транспортная политика предусматривает обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов и поддержания нормативных характеристик транспортной сети.

Формирование резервов транспортной инфраструктуры в необходимом объеме предусматривается обосновать при помощи планирования на основе транспортно-экономического баланса.

Планируется обеспечить создание стабильной транспортной инфраструктуры с гарантированными нормативными потребительскими характеристиками. Это позволит транспортному бизнесу развивать парки транспортных средств и применять современные высокоэффективные транспортные технологии. В результате предусматривается создать условия для развития на всех видах транспорта современных безопасных, доступных, высококачественных и конкурентоспособных транспортных услуг.

Реализация инновационного сценария развития страны требует от транспортной отрасли создания комплекса инфраструктурных условий для устойчивого повышения мобильности населения. Это направление транспортной политики предусматривает:

- создание и развитие систем скоростного и высокоскоростного движения в стране;
- развитие сети автомобильных дорог;
- государственную поддержку развития региональных авиаперевозок, а также развития аэропортов, перспективных с точки зрения реализации кадровых технологий;
- приоритетное развитие транспорта общего пользования в городских агломерациях (преимущественно рельсового).

Одним из новых приоритетных направлений государственной транспортной политики в области инфраструктуры является комплексное развитие транспортных систем городских агломераций в тесной координации интересов, целей и возможностей развития федеральных, региональных и муниципальных транспортных систем; содействие созданию единого информационного пространства транспортного комплекса, обеспечивающего снижение издержек взаимодействия различных видов транспорта, грузоотправителей, грузополучателей, государственных контрольных, таможенных, пограничных и других органов, участвующих в осуществлении процессов перевозок.

Постоянный рост спроса экономики и общества на перевозки и высокая капиталоемкость развития транспортной инфраструктуры требуют оптимизации привлечения и использования ресурсов в транспортной отрасли. В связи с этим важным направлением транспортной политики являются повышение эффективности государственных вложений в инфраструктуру и создание благоприятного инвестиционного климата, обеспечивающие ее сбалансированное развитие и стабильное нормативное содержание.

Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики включают:

- сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры на основе увеличения пропускной способности опорной транспортной се-

ти, устранения проблемных участков, развития крупных транспортных узлов, создания и развития портовых особых экономических зон;

- транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Российской Федерации, в том числе развитие железнодорожных линий и автомобильных дорог, являющихся ключевыми в развитии регионов России, перевозок воздушным и внутренним водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов, транспортных систем городских агломераций;

- реализацию крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и континентальном шельфе;

- формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая организацию скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие скоростных автомобильных дорог, в том числе на условиях государственно-частного партнерства, сверхдальних беспосадочных авиаперевозок, обеспечение современным информационно-техническим оснащением и системами навигации транспортных узлов и коммуникаций, внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий, в том числе с использованием логистических систем;

- обновление парка транспортных средств (воздушных и речных судов), внедрение воздушных судов нового поколения, новой техники на рынке морских перевозок, в частности, газозвозов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности и ледоколов нового поколения;

- обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности судоходных гидротехнических сооружений и безопасности дорожного движения, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения доли применения экономичных и экологических автомобилей и воздушных судов в общем парке автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты Евро-5 и Евро-6 и перевод транспорта на новые виды топлива;

- переход в основном к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением, дальнейшее повышение эффективности функционирования Аэронавигационной системы России в условиях прогнозируемого роста объема авиаперевозок в стране.

Являясь составной и исключительно важной частью инфраструктуры России, транспортный комплекс обеспечивает не только внутренние межотраслевые связи и потребности населения в перевозках, но и позволяет осуществлять доставку пассажиров и экспортно-импортных грузов различного назначения в интересах развития международного культурного и технического сотрудничества, а также интеграции России в мировую экономику.

Дальнейшее развитие транспортной системы и обеспечение ее стабильного функционирования в условиях неослабевающей угрозы экстремизма и терроризма является стратегической задачей государства.

Содержанием государственной транспортной политики в области обеспечения безопасности транспортной системы является: проведение политики последовательного повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; обеспечение защиты транспорта от актов незаконного вмешательства; обеспечение мобилизационной готовности транспорта.

Государственная политика в области обеспечения безопасности транспорта предусматривает формирование и контроль требований безопасности на всех видах объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также создание нормативно-правовых условий и экономических методов стимулирования безальтернативного и полного их исполнения.

Предусматривается проведение последовательной политики повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. При этом повышение требований по безопасности необходимо сочетать с повышением полноты и точности контроля за их выполнением, а также с повышением эффективности мер воздействия на нарушителей. В частности, планируется обеспечить адекватность применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил безопасности.

Предусматривается развитие средств и систем государственного надзора и контроля в сфере транспорта, создание единой государственной многоуровневой системы мониторинга и управления обеспечением безопасности на транспорте. При этом важное значение имеет оптимизация и развитие инфраструктуры контрольно-надзорных служб, а также совершенствование правовых основ их функционирования.

Реализацию политики обеспечения безопасности на транспорте планируется соотнести с решением задач мобилизационного характера.

Участие государства в решении проблем снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду заключается в реализации экологической политики на транспорте, в соответствии с которой экологические параметры становятся не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта.

В рамках данного направления предусматривается реализация комплекса мер, направленных на мотивацию использования на транспорте инновационных технологий охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспорта. Приоритетное значение имеет экономическое стимулирование использования экологически чистых видов топлива, возобновляемых ис-

точников энергии, транспортных средств с гибридными и электрическими двигателями, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду, а также внедрение технических регламентов экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса.

Важное значение в реализации государственной экологической политики на транспорте имеет обеспечение прав граждан и организаций на участие в общественной экспертизе решения проблем, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса.

Основным фактором транспортной безопасности признается управленческая деятельность, прежде всего, в соответствии с принципом конечной ответственности государства за уровень транспортной безопасности, публичных властей, но также и хозяйствующих субъектов. Субъектами регулируемых отношений, деятельность которых входит в предмет государственной политики обеспечения транспортной безопасности, являются: международные органы и организации; федеральные органы государственной власти; органы государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления; хозяйствующие субъекты транспортной деятельности; хозяйствующие субъекты – разработчики и производители транспортных средств, специальных средств и иного оборудования; потребители транспортных услуг. Указанные субъекты могут являться объектами регулирующего воздействия государственной политики обеспечения транспортной безопасности¹.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков. Федеральные органы исполнительной власти обеспечивают транспортную безопасность. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления участвуют в обеспечении транспортной безопасности. Обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах воздушного транспорта включает в себя обеспечение авиационной безопасности.

Субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж) транспортных средств обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки. Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации².

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики имеют право: в установленном порядке получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информацию по вопросам обеспечения транспортной безопасности; вносить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляю-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации».

² Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

щий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, предложения по обеспечению транспортной безопасности.

У субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков есть не только права, но и обязанности, они заключаются в следующем: 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; выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии со статьей 8 Федерального закона «О транспортной безопасности»; оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, установлении причин и условий, способствующих их совершению; предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования, предусмотренного законом. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований в области обеспечения транспортной безопасности.

Государственная транспортная политика субъектов Российской Федерации является составной частью государственной политики и должна быть основана на общих принципах и подходах, определенных государственными стратегическими документами с учетом¹:

- максимального учета и отражения особенностей социально-экономического развития и транспортных потребностей регионов Российской Федерации;
- планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса, который должен формироваться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях;
- синхронизации планов по развитию транспортной инфраструктуры регионов с целями, индикаторами и задачами долгосрочного развития, а также механизмами их реализации, заложенными в транспортной стратегии на период до 2030 года;
- разграничения полномочий предметов ведения в сфере транспорта федеральных и региональных органов государственной власти, установленных положениями Конституции Российской Федерации;

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"».

- обеспечения координации государственных программ по развитию транспортной системы, предусматривающих реализацию мероприятий различного уровня с учетом разделения интересов и ответственности между Российской Федерацией и регионами.

Основными приоритетами государственной транспортной политики субъектов Российской Федерации являются:

- развитие пассажирского транспорта общего пользования, включая развитие транспортных систем крупных городских агломераций, создание современной системы скоростных пассажирских перевозок, транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок;

- организация транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение);

- увеличение пропускной способности и улучшение параметров автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения;

- обеспечение содержания и развития объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации;

- внедрение и использование спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в интересах навигационного обеспечения транспортного комплекса и повышения уровня транспортной безопасности;

- повышение экологичности и безопасности дорожно-транспортного комплекса, в том числе обеспечение безопасности дорожного движения, повышение уровня эксплуатационного состояния опасных участков дорожной сети, обеспечение деятельности и совершенствование автоматических систем контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

Важнейшим инструментом влияния на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации и муниципальных образований является размещение и развитие на их территориях федеральной транспортной и таможенно-логистической инфраструктуры с учетом приоритетов государственной транспортной политики.

Оптимальным уровнем координации стратегических направлений развития транспортной системы с региональными приоритетами является уровень федерального округа.

Для регионов Центрального федерального округа приоритетами являются повышение транспортных возможностей, комфортности и безопасности перемещения за пределами и внутри Московского региона, развитие транспортно-логистической инфраструктуры, создание полимагистральных транспортных коридоров, связывающих страну с важнейшими европейскими торговыми партнёрами.

Программа развития Московского транспортного узла включает комплекс проектов по развитию федеральных и региональных автомобильных дорог, включая строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги, основных радиальных магистралей г. Москвы, строительство дополнительных главных путей (Ярославского, Горьковского, Курского, Казанского, Савеловского и Павелецкого направлений), развитие метрополитена. Реализация проектов позволит повысить эффективность транспортного обслуживания в Московском транспортном узле, обеспечить стыковку российских коммуникаций с системой международных транспортных коридоров и оптимизировать взаимодействие различных видов транспорта¹.

Одним из важнейших факторов, влияющих на экономическое развитие Северо-Западного федерального округа, является развитие транспортной инфраструктуры общероссийского значения, создание альтернативных прямых выходов за пределы территории России, позволяющих повысить эффективность работы объектов транспортной инфраструктуры (морские порты и сопряженные с ними железные и автомобильные дороги, объекты вспомогательной и дополнительной деятельности). На территории округа предполагается реализация ряда крупных инфраструктурных проектов по созданию и развитию портовых особых экономических зон и увеличению пропускной способности морских портов Усть-Луга, Мурманск, Архангельск, Выборг и Санкт-Петербург (включая реконструкцию Санкт-Петербургского морского канала), формированию транспортно-транзитной зоны (согласованное развитие портовых комплексов Ленинградской, Калининградской областей и г. Санкт-Петербурга, авиационного узла в г. Санкт-Петербурге), а также по развитию железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива.

Важным фактором развития региона является строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, а также реализация программы развития транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года.

В целях обеспечения транспортных связей с Калининградской областью предусматривается субсидирование железнодорожных и авиаперевозок пассажиров в Калининградскую область и в обратном направлении, развитие контейнерного терминала в морском порту Балтийск.

Основными приоритетами развития транспортной системы регионов Южного федерального округа являются: увеличение пропускной способности транспортных коммуникаций для обеспечения развития подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, а также пассажиропотоков в зоны развития туризма, прежде всего в г. Сочи, на базе строительства и реконструкции автомобильных дорог (Москва – Адлер, Краснодар – Минеральные Воды – Кисловодск, Волгоград – Саратов), развитие железнодорожного сообщения (комплексная реконструкция участков М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла, железнодорожных линий Таманско-

¹ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России) [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/>

го полуострова); реализация системы высокотехнологичных проектов по развитию транспортных магистралей и транспортных узлов (кластеров мультимодальных центров) в Волгоградской, Астраханской и Ростовской областях, развитие производственных мощностей портовых комплексов, входящих в систему международных транспортных коридоров Азово-Черноморского бассейна; формирование на базе крупных агломераций округа (Ростовской, Волгоградской и Краснодарской) торговых, транспортно-логистических и финансовых центров общенационального и межрегионального значения.

В целях ускорения социально-экономического развития субъектов Российской Федерации на территории Северо-Кавказского федерального округа, реализации рекреационного потенциала региона и развития международных транспортных коридоров предусмотрена реализация укрупненных инвестиционных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог А-155 Черкесск – Домбай до границы с Грузией, М-29 «Кавказ» – из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку), А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск, А-158 Прохладный – Баксан – Эльбрус, Алагир (автомобильная дорога «Кавказ») – Нижний Зарамаг до границы с Грузией, Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала и других.

Развитие Махачкалинского транспортного узла, включая развитие Махачкалинского торгового порта и инфраструктуры железнодорожного узла, позволит увеличить объем перевозок грузов в железнодорожном и морском сообщении по международному транспортному коридору «Север – Юг».

Сдерживающим фактором социально-экономического развития регионов Приволжского федерального округа является отставание в развитии транспортной инфраструктуры и отсутствие на территории округа современной логистической системы. К приоритетным инфраструктурным проектам относится строительство и реконструкция участков автомобильных дорог и железнодорожных линий, предполагающих развитие особой экономической зоны портового типа на базе международного аэропорта Ульяновск-Восточный, организация скоростного движения на участках Самара – Саранск, Самара – Пенза, Самара – Саратов, Саратов – Волгоград, развитие мультимодальных логистических комплексов. Кроме того, сокращение протяженности участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России (строительство низконапорного гидроузла в Нижегородской области и строительство 2-й нитки Нижне-Свирского гидроузла), должно дать импульс развитию внутреннего водного транспорта как наиболее дешевого и экологичного из всех видов транспорта.

Реализация транзитных преимуществ Уральского федерального округа предполагается на основе развития ряда транспортно-логистических зон международного и межрегионального значения (Южно-Уральская, Тюменская и Ямальская транспортно-логистические зоны, транспортно-логистический узел на базе аэропорта Кольцово). К числу важнейших для округа инфраструктурных проектов относятся: развитие и модернизация транспортной инфраструктуры округа в центральной и южной частях Урала, обновление и развитие сети

железных дорог северного широтного коридора Пермь – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск (развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево); реконструкция участков автомобильных дорог Пермь – Екатеринбург и Екатеринбург – Тюмень, строительство мостового перехода через реку Обь в районе г. Салехарда; развитие воздушного и внутреннего водного транспорта.

В целях транспортного обеспечения развития газодобычи на полуострове Ямал предусматривается строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе.

Реализация проектов позволит эффективно использовать транспортно-транзитные преимущества Уральского федерального округа.

Реализация экономического потенциала Сибирского федерального округа предусматривает масштабное развитие транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожного транспорта, обеспечивающего транзит как между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой, так и внутри страны, а также Северного морского пути для завоза грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения арктического побережья и обустройства пограничных переходов на границе с Монголией.

Приоритетными проектами являются стратегически важные инфраструктурные проекты по транспортировке нефтегазовых ресурсов месторождений Красноярского края и Иркутской области на восток для расширения рынков сбыта российского сырья, а также по поддержке развития крупных городских агломераций и развитию Нижнего Приангарья.

Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, включая комплексную модернизацию Транссибирской железнодорожной магистрали и развитие Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, устраним инфраструктурные ограничения, препятствующие свободному перемещению грузов, что будет способствовать развитию Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Дальневосточный федеральный округ характеризуется самой низкой в России плотностью населения и чрезвычайно низким уровнем инфраструктурной обеспеченности, в том числе транспортной.

Что касается перспективы **железнодорожного транспорта**, то практически весь советский период железнодорожного строительства в России капиталовложения в реконструкцию железнодорожных магистралей и повышение их провозной способности существенно превышали ассигнования на новое строительство. Новые железные дороги сооружались главным образом во вновь осваиваемых районах Сибири, Дальнего Востока и Европейского Севера. Для разгрузки Транссиба были построены его дублеры – Южносибирская магистраль (Абакан – Новокузнецк – Барнаул – Павлодар – Целиноград – Магнитогорск) и Среднесибирская (Камень-на-Оби – Кокчетав – Кустанай – Челябинск). Значительная часть этих дорог приходится на Казахстан, так что сегодня они имеют межгосударственное значение и, наряду с внутрироссийскими связями, играют большую роль в международном территориальном разделении труда между Россией и Казахстаном. Были построены железные дороги для освоения топливно-энергетических ресурсов Европейского (Воркута – Коноша) и Западно-

сибирского Севера (Тюмень – Сургут – Уренгой). Наиболее значительной новой дорогой на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока является северный «дублер» Транссиба – Байкало-Амурская магистраль (Тайшет – Усть-Кут – Северобайкальск – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань)¹.

По общей протяженности магистральных дорог (152 тыс. км) Россия занимает второе место в мире после США. Однако по густоте сети – одно из последних. Особенно редка сеть железных дорог в Сибири, на Дальнем Востоке и Европейском Севере. Хотя и сегодня по общему грузообороту железнодорожного транспорта Россия удерживает лидерство, однако и железнодорожная сеть, и транспортные средства в значительной мере физически изношены и требуют незамедлительного обновления.

В перевозке грузов по железным дорогам России всегда преобладали такие массовые грузы, как лес и лесоматериалы, сельскохозяйственные грузы и в значительной степени зерно, уголь, а позже нефть и нефтепродукты, сырье, руды черных металлов, металлы и минерально-строительные материалы. Гораздо меньшую долю составляла продукция обрабатывающей промышленности. И сегодня эта картина мало изменилась. Тем не менее, последние 2-3 десятилетия наметилась положительная тенденция – постепенный (крайне медленный) рост удельного веса продукции обрабатывающей промышленности в общем объеме грузооборота и сокращение доли остальных видов грузов.

В географии грузоперевозок преобладают грузопотоки топлива и сырья из Сибири в западном направлении (в европейскую часть – на Украину, в Белоруссию, Прибалтику, а также страны Восточной и Западной Европы). Велик также грузопоток сырья из Европейского Севера в среднюю и южную полосу России.

В пассажирском сообщении особенно загружены Транссибирская магистраль в ее европейской части, дорога Москва – Санкт-Петербург, а также остальные радиальные магистрали, расходящиеся из Москвы. Пригородное пассажирское сообщение наиболее развито в окрестностях Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов России².

Рассматривая **морской транспорт** России, необходимо учитывать, что он обслуживает в основном внешнюю торговлю, а для каботажных перевозок используется в гораздо меньших масштабах. Общая протяженность морских судоходных линий, эксплуатируемых Россией, оценивается в настоящее время более чем в 1 млн км.

Наиболее крупные порты на Черном море – Новороссийск и Туапсе (экспорт нефти, импорт зерна), на Азовском море – Таганрог, на Балтийском – Санкт-Петербург (самые разнообразные грузы), Калининград и Выборг, на Белом – Архангельск (экспорт леса и лесоматериалов), на Баренцевом – Мурманск (экспорт апатитов, цветных металлов и других грузов), на Дальнем Востоке – Владивосток, Находка, Ванино, Корсаков (разнообразные грузы, в том числе экспорт леса, лесоматериалов и угля в Японию).

¹ Николаев А.С. Единая транспортная система. – Москва: Лицей, 2001.

² Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет / Россия в окружающем мире. – Москва, 2002.

Большое значение для освоения природных ресурсов приморских районов отечественного Крайнего Севера имеет Северный морской путь, однако его эксплуатация проходит в исключительно сложных навигационных условиях и является весьма дорогим предприятием¹.

В целом морской транспорт России находится в очень тяжелом положении, и для его «реанимации» требуются крупные капиталовложения как в береговую инфраструктуру, так и в сам торговый флот. Для оздоровления морского транспорта намечается коренная реконструкция имеющихся морских портов, а также новое строительство: на Балтике – крупнейшего в России порта в Усть-Луге с грузооборотом в несколько десятков миллионов тонн в год; крупного нефтеналивного порта в Приморске; значительное расширение Выборгского порта; создание и реконструкция портов на Черноморском побережье России, в основном экспортного значения; на Дальнем Востоке – расширение и коренная реконструкция морских портов Японского моря, и в первую очередь Владивостока и Находки.

Речной транспорт России специализируется главным образом на перевозках минерально-строительных материалов ($\frac{3}{4}$ всех грузов) лесных, нефтяных и сезонных грузов – зерна, овощей и бахчевых. Более $\frac{2}{3}$ всего грузооборота отечественного водного транспорта приходится на Волго-Камский бассейн, а наиболее грузонапряженный участок этого бассейна отрезок Волги от Камского устья до Самары. Волго-Камский бассейн соединен с соседними речными бассейнами: через Волго-Балтийский водный путь – с Онежским и Ладожским озерами, реками Свирь и Нева, а также с Финским заливом Балтийского моря; Беломоро-Балтийский канал обеспечивает выход из Волго-Балта в Белое море; Верховья реки Сухоны соединены каналом с Волго-Балтом, что дало прямой выход из Волжского бассейна в бассейн Северной Двины; Волго-Донской канал соединяет Волгу с бассейном Дона и открывает путь в Азовское и Черное моря. Таким образом, в европейской части сформировалась единая глубоководная внутренняя транспортная система, объединяющая основные речные бассейны и крупнейшие озера в единое целое. К сожалению, многие гидротехнические сооружения системы изношены и устарели в техническом отношении. Требуется их серьезная реконструкция.

Совсем иное положение сложилось в Сибири и на Дальнем Востоке, где находятся крупнейшие реки страны, но практически полностью отсутствуют каналы, объединяющие различные речные бассейны в единые транспортные системы. В этой связи интересно вспомнить, что еще до революции в районе Екатеринбурга находилось мелководное гидротехническое сооружение, используемое для грузового речного сообщения между Волжским и Обским бассейнами. Существовал и канал, позволяющий маломерным судам проходить из Обского бассейна в Енисей.

Хотя в целом удельный вес речного транспорта России и невелик в общем объеме ее грузооборота, тем не менее, во многих районах Севера и Востока, где отсутствуют другие виды транспорта, реки являются единственными надежными наземными путями сообщения, и от работы речного флота целиком зависит существование этих районов.

¹ Тархов С.А. Транспорт и связь. – Москва: Просвещение, 2004.

Кроме грузовых операций, осуществляемых речным флотом в северных и восточных районах России, реки широко используются для лесосплава, главным образом в плотках, однако нередко практикуется и запрещенный молевой сплав древесины, что приносит большой экологический ущерб и ухудшает условия судоходства.

Совсем незначительны масштабы развития пассажирского речного транспорта, где преобладают круизные рейсы. Часть пассажирских речных судов используется в качестве плавучих гостиниц.

Большинство программ и проектов дальнейшего развития внутреннего водного транспорта России предусматривает реконструкцию существующих водных систем путем расчистки каналов и углубления фарватеров. А на более отдаленную перспективу – формирование единой воднотранспортной системы России путем восстановления и строительства новых каналов, объединяющих единую речную систему европейской части страны с бассейнами крупнейших рек Сибири и Дальнего Востока.

Необходимо также пополнение речного флота страны современными специализированными судами, в том числе и судами класса «река – море».

Определенные перспективы в развитии российского водного транспорта (в условиях быстрого роста железнодорожных тарифов) связываются с более широким использованием внеевропейского транспортного кольца Волга – Дунай – Рейн, протянувшегося по руслам рек и нескольким морям. Известные недостатки речного транспорта (тихоходность, боязнь мелководья, с одной стороны, и морских просторов, с другой, неизбежность многократных перевалок там, где кончаются водные магистрали) в значительной степени могут быть устранены новейшим поколением судов класса «река – море» (так называемые суда на каверне), способные развивать скорость, близкую к 100 км/ч, не боящиеся мелководий, не создающие разрушающих берега волн в экологическом отношении и расходующие меньше топлива, чем их предшественники.

Воздушный транспорт является универсальным видом транспорта, то есть способным перевозить различные виды грузов и пассажиров. Для России, с её огромными расстояниями, роль данного транспорта особенно велика. В районах Сибири и Дальнего Востока, где транспортная сеть практически отсутствует, авиация нередко служит единственным транспортным средством. По данным Минтранса России такие территории составляют более половины всей площади страны. В общей работе воздушного транспорта перевозки пассажиров составляют около 80%.

Основными центрами авиасообщения, где пересекаются многие аэротрассы, являются крупнейшие города страны: Москва и Санкт-Петербург, курорты Северного Кавказа, а также все крупные города на авиатрассе Москва-Владивосток. В районах Крайнего Севера и приравненных к нему территориях большую роль в перевозках грузов и пассажиров играют вертолеты. Они доставляют грузы и пассажиров на нефтепромыслы и другие производственные объекты, геологические партии к месту их работы, оказывают срочную медицинскую помощь и т.д.¹

¹ *Лившиц В.Н.* Транспорт за 100 лет / Россия в окружающем мире. – Москва, 2002.

Последовательное планирование и организацию работы транспорта, создание эффективной транспортной инфраструктуры необходимо вести в этом случае в рамках агломерации, но отсутствие соответствующей нормативно-законодательной документации усложняет этот процесс. Правительством Российской Федерации созданы: Координационный совет по развитию транспортной инфраструктуры г. Москвы и Московской области (Московский транспортный узел), Координационный совет по развитию транспортной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области (Санкт-Петербургский транспортный узел) для координации действий в части организации работы транспорта. Опыт работы этих Координационных советов (вопросы, касающиеся организационной структуры, состава, процедуры принятия решений и методов распределения затрат) будет развиваться по мере того, как данные органы будут продвигаться в направлении реализации инвестиционных программ и интеграции систем общественного транспорта. Этот опыт в дальнейшем необходимо распространять и использовать как для формирования законодательной базы, так и для транспортного развития других крупных городов, например, Екатеринбурга, Краснодара, Ростова-на-Дону.

В таких случаях в Общественной палате Российской Федерации и Общественных советах МВД России и Минтранса России детально изучали эти проблемы с тем, чтобы внести общественный доклад в инициативы о соответствующих изменениях в законодательстве. Транспортные проблемы российских регионов слишком сложны и разнообразны для того, чтобы их можно было решить только за счет принятия мер на федеральном уровне: в конечном итоге решения должны приниматься регионами, городами и муниципальными образованиями. Тем не менее, действия на федеральном уровне необходимы для выработки единой политики в решении транспортных проблем и реализации системных решений с учетом успешного и негативного опыта. Системный анализ ситуации окажет большую помощь за счет ликвидации существующих барьеров и создания благоприятных условий для развития дорожной сети, транспортной инфраструктуры, эффективной работы транспорта и его безопасности.

На основании изложенного мы можем сделать следующие выводы.

Низкая транспортная освоенность территорий влечет экономические потери. Существующее положение в России обязывает наше и будущие поколения продумать идеологию строительства страны. Должна быть заложена система безопасности жизнедеятельности, для чего нужно дублировать реки железными дорогами, и наоборот, железные дороги – автотрассами. Строить трассы нужно по всему пространству страны, но основной упор должен делаться на районы, где они отсутствуют; там, где пути уже существуют, необходимо достраивать вторые пути, а на наиболее грузонапряженных участках – третьи, также необходимо проводить электрификацию грузонапряженных участков и линий со сложным рельефом.

Ввиду вышеперечисленного существенно возрастает роль экономической географии в формировании сознания и обоснования необходимости перемен, поскольку именно экономическая география может объективно увязать в единую систему транспорт, экономические интересы, материально-техническую и ресурсную базы нашей страны.

Контрольные вопросы

1. Назовите основные цели транспортной безопасности.
2. Назовите основные задачи обеспечения транспортной безопасности.
3. Что предусматривает нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности?
4. Назовите основные принципы обеспечения транспортной безопасности.
5. Дайте определение термину «акт незаконного вмешательства».
6. Дайте определение термину «категорирование ОТИ и ТС».
7. Дайте определение термину «транспортная безопасность».
8. Дайте определение термину «уровень безопасности».
9. Охарактеризуйте систему обеспечения транспортной безопасности.
10. Что понимается под угрозой транспортной безопасности?
11. Назовите перспективные направления развития транспортной политики в России.

ГЛАВА 2.

ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

§ 1. Роль Конституции Российской Федерации и международных правовых актов в обеспечении безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры

Транспорт и транспортная инфраструктура сегодня играют важнейшую роль в социально-экономическом развитии страны. Современные исследования проблем транспорта позволяют говорить о том, что транспорт в нынешних условиях является одной из крупнейших, базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, приоритетной отраслью экономики, одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы.

Как отмечается в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, состояние и развитие транспорта имеют для страны исключительное значение и сопровождаются в настоящее время усилением воздействия ряда фундаментальных факторов.

С помощью различных видов транспорта ежедневно на десятки тысяч километров перемещается большое количество людей и товарно-материальных ценностей. С каждым годом увеличивается подвижность населения Российской Федерации и, по мнению отечественных ученых, в настоящее время она составляет 8,5 тыс. км на 1 жителя¹.

В связи с этим государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью², при этом особое внимание должно быть уделено вопросам обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Обеспечением безопасности на транспорте в рамках своей компетенции занимаются правоохранительные и иные, уполномоченные Правительством Российской Федерации, органы исполнительной власти, а также специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности (аккредитованные юридические лица). К числу та-

¹ Куракин А.В., Адмиралова И.А., Трофимов О.Е. К вопросу о защите прав граждан в сфере обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных государствах // Международное публичное и частное право. 2014. № 3. С. 36-40.

² Соловьева Т.Л. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте // Транспортное право. 2013. № 1. С. 20-23.

ких органов относятся: ФСБ России, МВД России, Минтранс России, органы прокуратуры Российской Федерации и т.п.¹

Таким образом, функционирующая сегодня в стране система обеспечения безопасности на транспорте характеризуется множественностью своих элементов, поскольку вопросы организации деятельности транспорта затрагивают различные сферы жизнедеятельности общества. В последние годы в Российской Федерации мероприятия по совершенствованию безопасности на объектах транспорта затронули практически все социальные институты. Очевидно, что для эффективной работы в этом направлении требуется построение единой правовой и организационной системы государства, способной осуществлять координирующую функцию деятельности всех компетентных органов по реализации государственной политики в сфере транспортной безопасности.

«Транспортная безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства требует ее всестороннего обеспечения, т.е. практической реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере функционирования транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства»².

При этом отечественными учеными, исследующими вопросы обеспечения безопасности на транспорте, делается вывод о нелогичности категоричного обособления транспортной безопасности от более широкого понятия – общественной безопасности со ссылками на содержание Уголовного кодекса Российской Федерации и Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, где деяния, посягающие на транспортную безопасность, помещены в разделы, содержащие составы деяний, направленных против общественной безопасности и общественного порядка³.

В целом правовую основу обеспечения безопасности в Российской Федерации составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, принятые в пределах их компетенции в области безопасности.

Конституция Российской Федерации как правовая основа обеспечения безопасности устанавливает основы, а также объектно-субъектный состав правоотношений в области обеспечения национальной безопасности Российского государства. Поскольку именно Конституция Российской Федерации выступает фундаментом государственности, целостности и суверенитета государства и

¹ Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К. Транспортная безопасность // Транспортное право. 2013. № 2. С. 13-16.

² Корякин В.М. Концептуальные подходы к созданию системы подготовки специалистов в области обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право. 2012. № 3. С. 7-13.

³ Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К. Указ. раб.

общества, невозможно выделить какую-либо статью Основного Закона, не имеющую отношения к обеспечению национальной безопасности¹.

Вместе с тем, современное состояние преступности также требует от международного сообщества разработки и реализации комплекса мер по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта². Следует обозначить некоторые международные правовые акты, посвященные обеспечению мира, безопасности и правопорядка, частично затрагивающие вопросы обеспечения безопасности на объектах транспорта, в числе которых:

1. Конвенция Совета Европы о предупреждении терроризма (CETS № 196) (заключена в г. Варшаве 16 мая 2005 г.), принятая в целях активизации усилий стран мирового сообщества, направленных на предупреждение терроризма и его негативного воздействия на полное осуществление прав человека, в частности, права на жизнь посредством мер, принимаемых как на национальном уровне, так и в рамках международного сотрудничества, с должным учетом действующих применимых многосторонних или двусторонних договоров или соглашений.

2. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (вместе с «Техническим меморандумом о соглашении на конференции») (заключена в Вашингтоне, Лондоне, Мехико, Москве 29 декабря 1972 г.), в которой под сбросами понимается любое преднамеренное удаление в море отходов или других материалов с судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций, а также любое преднамеренное захоронение в море судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций. Однако если сброс представляется единственным способом предотвращения угрозы и если имеется полная вероятность того, что ущерб, причиненный сбросом, будет меньше того, который был бы нанесен, если бы сброс не производился, запрет на сброс любых отходов или других материалов снимается.

3. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базель, 22 марта 1989 г., ратифицирована 25 ноября 1994 г., введена в действие с 1 мая 1995 г.), принятая в целях обеспечения безопасности трансграничных перевозок опасных и других отходов, чтобы здоровье человека и окружающая среда были ограждены от отрицательных последствий, к которым могут привести такие перевозки. Выполняя обязательства, предусмотренные Базельской конвенцией о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, Правительством Российской Федерации введен полный запрет на импорт опасных отходов в целях их захоронения или сжигания на территории Российской Федерации³.

¹ Белокрылова Е.А., Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» (постатейный) // СПС «КонсультантПлюс».

² Целуйко А.В. К вопросу о подготовке квалифицированных сотрудников транспортной полиции к действиям в условиях проведения массовых спортивных мероприятий // Транспортное право. 2013. № 2. С. 2-4.

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2015 г. № 1110 «О мерах по обеспечению выполнения Российской Федерацией обязательств, предусмотренных Базельской конвенцией о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением».

Сегодня отечественными учеными, анализирующими правовые нормы в сфере обеспечения деятельности транспорта, делается вывод о том, что «вопрос о возможности или невозможности построения комплексных отраслей права остается открытым и является предметом современных дискуссий среди правоведов. Однако на фоне происходящей дискуссии сама жизнь формирует комплексные отрасли права, не замечая теоретических разногласий, а руководствуясь практической потребностью в комплексных отраслях права»¹. Так, на территории Российской Федерации действует ряд законодательных актов, разработанных и принятых в целях обеспечения защиты личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, имеющих непосредственное отношение к безопасности на объектах транспорта.

§ 2. Законодательные акты Российской Федерации, регламентирующие вопросы транспортной безопасности

Необходимо отметить следующие отечественные законодательные акты, затрагивающие в той или иной степени отношения на транспорте в части обеспечения безопасности:

1. Федеральный конституционный закон от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ «О военном положении», которым определяется в случае агрессии против Российской Федерации или непосредственной угрозы такой агрессии введение особого режима функционирования транспорта.

На основании указов Президента Российской Федерации на территории, на которой введено военное положение, применяются следующие меры:

- усиливается охрана объектов, обеспечивающих функционирование транспорта;
- вводится особый режим работы объектов, обеспечивающих функционирование транспорта;
- ограничивается движение транспортных средств, осуществляется их досмотр;
- органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам военного управления при необходимости дается право осуществлять досмотр транспортных средств граждан, а по основаниям, установленным федеральным законом, - задержание транспортных средств;
- вводится контроль за работой объектов, обеспечивающих функционирование транспорта.

2. Федеральный конституционный закон от 30 мая 2001 г. № 3-ФКЗ «О чрезвычайном положении», устанавливающий отдельные ограничения прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без граж-

¹ *Путятин В.Д.* Взгляд на транспортное право как комплексную отрасль права и вопросы совершенствования методики его преподавания: философско-правовой аспект / В.Д. Путятин, А.А. Чинчиков, Г.Б. Чинчикова [и др.] // Российская юстиция. 2014. № 6. С. 37-40.

данства, прав организаций и общественных объединений, а также возложение на них дополнительных обязанностей в части усиления охраны общественного порядка, объектов, обеспечивающих жизнедеятельность населения и функционирование транспорта, а также ограничения движения транспортных средств и осуществления их досмотра.

3. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390 «О безопасности» определяет основные принципы и содержание деятельности по обеспечению безопасности государства, общественной безопасности, экологической безопасности, безопасности личности, иных видов безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации, полномочия и функции федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в области безопасности, а также статус Совета Безопасности Российской Федерации.

4. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», закрепляющий в качестве одной из основных обязанностей полиции обеспечение безопасности граждан и общественного порядка, в том числе на транспортных магистралях, вокзалах, в аэропортах, морских и речных портах и других общественных местах.

Сегодня отечественные ученые говорят о том, что по характеру решаемых задач, объему выполняемых функций и непосредственной работы основным субъектом административно-правового контроля на транспорте является именно полиция¹.

В соответствии с федеральным законом «О полиции» сотрудники полиции наделены некоторыми полномочиями по обеспечению безопасности на объектах транспорта, в числе которых:

- осуществлять по основаниям и в порядке, которые предусмотрены Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств;
- выносить заключение о возможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности;
- принимать участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожном, водном или воздушном транспорте, метрополитене либо осуществлять такой досмотр самостоятельно в целях изъятия вещей и предметов, запрещенных для перевозки транспортными средствами;
- временно ограничивать или запрещать дорожное движение на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии;
- участвовать в проверках, проводимых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

Кроме того, федеральный закон «О полиции» обязывает транспортные организации предоставлять на безвозмездной основе территориальным органам и подразделениям полиции, выполняющим задачи по обеспечению безопасно-

¹ Харитонов А.Н., Моховиков О.В. Полиция как субъект административно-правового контроля на транспорте // Транспортное право. 2013. № 4. С. 21-25.

сти граждан и охране общественного порядка, противодействию преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, служебные и подсобные помещения, оборудование, средства и услуги связи. При этом оборудование помещений мебелью, оргтехниккой и средствами связи и обеспечение технической эксплуатации этих помещений (водоснабжение, отопление, освещение, уборка, ремонт) осуществляются за счет средств бюджетных ассигнований федерального бюджета.

5. Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», который устанавливает на территории, либо объектах, в пределах которых введен правовой режим контртеррористической операции, на период проведения контртеррористической операции возможность введения временных ограничений, связанных, в том числе, с функционированием транспорта и ограничением движения транспортных средств на отдельных участках местности и объектах.

6. Федеральный закон 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации», который устанавливает военно-транспортную обязанность в целях обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований транспортными средствами в период мобилизации и в военное время в Российской Федерации.

Порядок исполнения военно-транспортной обязанности определен Положением о военно-транспортной обязанности, утверждаемым Президентом Российской Федерации.

Военно-транспортная обязанность распространяется на федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, организации, в том числе на порты, пристани, аэропорты, нефтебазы, перевалочные базы горючего, автозаправочные станции, ремонтные организации и иные организации, обеспечивающие работу транспортных средств, а также на граждан – владельцев транспортных средств.

Возмещение государством убытков, понесенных организациями и гражданами в связи с предоставлением в целях обеспечения обороны страны и безопасности государства транспортных средств и другого имущества, находящихся в их собственности, осуществляется в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

7. Федеральный закон от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии», который регулирует правоотношения, возникающие при обороте гражданского, служебного, а также боевого ручного стрелкового и холодного оружия на территории Российской Федерации, в том числе вопросы, связанные с его перевозкой и транспортированием. При этом сами правила перевозки и транспортирования оружия определяются Правительством Российской Федерации.

8. Федеральный закон от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ «Об обороне», в соответствии с которым организация обороны Российской Федерации включает мобилизационную подготовку органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, ор-

ганов местного самоуправления и организаций независимо от форм собственности, транспорта, коммуникаций и населения страны.

В соответствии с федеральным законом «Об обороне» Президент Российской Федерации утверждает Положение о военно-транспортной обязанности. К полномочиям Правительства Российской Федерации в области обороны относятся следующие:

- осуществление руководства мобилизационной подготовкой транспорта;
- осуществление контроля за подготовкой транспортных средств, подлежащих передаче Вооруженным Силам Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- определение порядка выполнения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, а также собственниками транспортных средств военно-транспортной обязанности.

Организации и их должностные лица в области обороны исполняют военно-транспортную обязанность в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

9. Федеральный закон от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности», который определяет обязанности органов федеральной службы безопасности, в числе которых – обеспечивать в пределах своих полномочий безопасность объектов оборонного комплекса, атомной энергетики, транспорта и связи, жизнеобеспечения крупных городов и промышленных центров, других стратегических объектов, а также безопасность в сфере космических исследований, приоритетных научных разработок.

10. Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», определяющий порядок принятия дополнительных мер по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, например, ограничение доступа людей и транспортных средств на территорию, на которой существует угроза возникновения чрезвычайной ситуации, а также в зону чрезвычайной ситуации.

11. Закон Российской Федерации от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации», которым устанавливается, что режим Государственной границы включает правила пересечения Государственной границы лицами и транспортными средствами, а также пропуска через Государственную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных.

Пересечение Государственной границы на суше лицами и транспортными средствами осуществляется на путях международного железнодорожного, автомобильного сообщения либо в иных местах, определяемых международными договорами Российской Федерации или решениями Правительства Российской Федерации. Кроме того, этими актами может определяться также время пересечения Государственной границы и устанавливаться порядок следования от Государственной границы до пунктов пропуска через Государственную границу и в обратном направлении. Высадка людей, выгрузка грузов, товаров, животных и прием их на транспортные средства при этом не допускается.

Лица, воздушные суда, российские и иностранные морские, речные суда и военные корабли, другие транспортные средства, пересекающие Государственную границу в нарушение установленных правил, признаются нарушителями Государственной границы.

12. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в качестве одного из основных принципов функционирования железнодорожного транспорта задекларировал безопасность и качество оказываемых услуг, определив при этом безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта как состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

Само обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта законодателем определено как система экономических, организационно-правовых, технических и иных мер, предпринимаемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями железнодорожного транспорта, иными юридическими лицами, а также физическими лицами и направленными на предотвращение транспортных происшествий и снижение риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

Законодателем обращено внимание на то, что железнодорожные пути общего пользования и расположенные на них сооружения и устройства также должны содержаться с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в техническом состоянии, отвечающем требованиям соответствующих нормативных правовых актов, стандартов, правил и техническим нормам. В этих целях в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, железнодорожные пути общего пользования должны иметь соответствующие сертификаты соответствия.

Уполномоченный представитель федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта в порядке, установленном указанным органом, осуществляет проверку технического состояния железнодорожных путей общего пользования, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, а также соблюдение требований безопасности выполнения погрузочно-разгрузочных работ при погрузке грузов в вагоны и контейнеры и их выгрузке из вагонов и контейнеров.

При этом содержание с соблюдением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта обеспечивается владельцем железнодорожных путей необщего пользования за свой счет, осуществляется совместно с грузоотправителями и грузополучателями освещение таких путей в пределах занимаемой ими территории или в местах погрузки, выгрузки грузов и проводится очистка железнодорожных путей необщего пользования от мусора и снега.

Существенное внимание законодателем уделено организации обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и иных технических средств.

Так, федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта осуществляет:

- правовое и техническое регулирование в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и иных связанных с перевозочным процессом на железнодорожном транспорте технических средств, в том числе установление классификации, порядка служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий;

- разработку государственной политики в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования и эксплуатации транспортных и иных связанных с перевозочным процессом технических средств.

Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта осуществляет функции компетентного органа Российской Федерации по перевозкам опасных грузов железнодорожным транспортом.

Владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители (отправители) и другие участники перевозочного процесса в пределах своей компетенции должны обеспечивать:

- безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда;
- безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;
- безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- экологическую безопасность.

Законодательством Российской Федерации предусмотрена ответственность виновных лиц за нарушение правил безопасности движения на железнодорожном транспорте и эксплуатации транспортных и иных связанных с перевозочным процессом технических средств.

В целом же вопросы юридической ответственности за совершение правонарушений, посягающих на безопасность функционирования объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, предусмотрены в Уголовном кодексе Российской Федерации и Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. Различные стороны проблемы обеспечения транспортной безопасности также затрагиваются в Воздушном кодексе Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации и других кодифицированных законодательных актах.

Вместе с тем правовые нормы работают эффективно только в том случае, когда законодательство в определенной сфере регулирования достаточно упорядочено и систематизировано, что исключает возможность проявления коллизий и противоречий при правоприменении.

На сегодняшний день правовой основой устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса является Федеральный закон от

9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»¹, основной целью разработки и принятия которого стало объединение правовых норм, регулирующих вопросы обеспечения транспортной безопасности для различных видов транспорта, в единый институт законодательства, устранение пробелов и противоречий в действующем законодательстве, конкретизация норм законодательства по противодействию терроризму применительно к транспортному комплексу с учетом его специфики². Таким образом, предметом нормативного регулирования Федерального закона «О транспортной безопасности» являются правовые, организационные, экономические и иные отношения в сфере транспорта, направленные на обеспечение защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Предпосылкой для принятия данного нормативного правового акта стало, прежде всего, наличие возросшей террористической угрозы на объектах транспортного комплекса, а именно, совершение целого ряда террористических актов на различных объектах транспорта и транспортных средствах, в том числе в гражданской авиации, на железнодорожном транспорте, метрополитене, а также предотвращение еще нескольких десятков попыток таких актов. В целом эти события показали недостаточность существующей системы мер обеспечения транспортной безопасности. Другим важным фактором социально-экономического характера является необходимость реализации международных требований в области обеспечения транспортной безопасности как обязательного условия безопасного и конкурентоспособного присутствия российских перевозчиков на мировом рынке перевозок пассажиров и грузов.

Основными целями разработки и принятия Федерального закона «О транспортной безопасности» являлись создание условий для устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в транспортном комплексе, объектов и субъектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств от актов незаконного вмешательства, обеспечивающих национальную безопасность и экономическое развитие страны, создание эффективной системы государственного управления в области транспортной безопасности, содействие внедрению современных технологий и стандартов в области обеспечения транспортной безопасности, а также гармонизация российского законодательства с международными нормативными правовыми актами³.

Вместе с тем, разработчиками вышеуказанного нормативного правового акта обращалось внимание на то, что его практическая реализация предусматривает создание системы дополнительных нормативных правовых актов, регулирующих отдельные вопросы обеспечения транспортной безопасности применительно к различным видам транспорта с учетом их особенностей и специфики деятельности субъектов транспортной инфраструктуры.

¹ Степаненко Ю.В. Терминологическая проблема транспортной безопасности // Современный юрист. 2014. № 2 (апрель-июнь). С. 47-55.

² Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) // СПС «КонсультантПлюс».

³ Там же.

§ 3. Подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации

К подзаконным нормативным правовым актам, регулирующим вопросы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации, на сегодняшний день относятся:

1. Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», принятый в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях создания комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте.

В вышеуказанном нормативном правовом акте Правительству Российской Федерации ставятся задачи утвердить комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте, предусматривающую объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов по обеспечению безопасности на транспорте; завершить оснащение наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими устранение их уязвимости от актов незаконного вмешательства; завершить создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте; определить организацию (организации), ответственную (ответственные) за разработку новых технических средств для обеспечения защищенности объектов транспортной инфраструктуры от чрезвычайных ситуаций и террористических актов; предусмотреть выделение необходимых бюджетных ассигнований из федерального бюджета на функционирование комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)», в котором в соответствии со статьей 7 Федерального закона «О транспортной безопасности» Правительство Российской Федерации постановляет установить следующие уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

уровень № 1 – степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных усло-

вий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

уровень № 2 – степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

уровень № 3 – степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

При этом уровень безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств № 1 является постоянно действующим, если не объявлен иной уровень безопасности.

Уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств № 2 и № 3 могут объявляться (устанавливаться) как в отношении одного объекта, так и в отношении группы (два и более) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Эти уровни могут объявляться (устанавливаться) и отменяться субъектами транспортной инфраструктуры на основании:

- решения руководителей образованных в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 февраля 2006 г. № 116 Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения носящего террористический характер акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

- решения Министерства внутренних дел Российской Федерации либо Министерства транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения не носящего террористический характер акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 4 октября 2013 г. № 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности», устанавливающее порядок осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, направленного на предупреждение, выявление и пресечение нарушений субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной инфраструктуры обязательных требований, установленных в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области транспортной безопасности.

В соответствии с вышеуказанным нормативным правовым документом, уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по осуществлению федерального государственного контроля (надзора), является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы. Федеральный государственный контроль (надзор) осуществляется государственными транспортными инспекторами - должностными лицами Федеральной служ-

бы по надзору в сфере транспорта и ее территориальных органов (далее - государственный транспортный инспектор). В качестве предмета осуществления федерального государственного контроля (надзора) определено исполнение субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной инфраструктуры в процессе осуществления их деятельности требований в области транспортной безопасности.

Методами федерального государственного контроля (надзора) являются:

- организация и проведение проверок субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, в том числе плановых и внеплановых выездных проверок, при проведении которых допускается использование тест-предметов (предметов, имитирующих оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть) и тест-объектов (лиц, имитирующих нарушителей требований по обеспечению транспортной безопасности);

- принятие Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами предусмотренных законодательством Российской Федерации мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений;

- систематическое наблюдение за исполнением субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной инфраструктуры требований в области транспортной безопасности, анализ и прогнозирование исполнения требований в области транспортной безопасности.

Плановые и внеплановые выездные проверки с использованием тест-предметов и тест-объектов проводятся органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов федеральной службы безопасности и (или) органов внутренних дел Российской Федерации или уполномоченных подразделений указанных органов в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Кроме того, при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) проводятся следующие мероприятия:

- рассмотрение и анализ документов и материалов, характеризующих деятельность субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, обусловленную выполнением требований в области транспортной безопасности;

- обследование объектов транспортной инфраструктуры, в том числе строящихся, и (или) транспортных средств, перевозимых грузов на предмет соответствия требованиям в области транспортной безопасности;

- проведение экспертиз и расследований, направленных на установление причинно-следственных связей выявленного нарушения требований в области транспортной безопасности с фактами совершения акта незаконного вмешательства;

- систематическое наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности, в том числе путем дистанционного наблюдения за обеспечением транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах с применением аудио- и видеосистем.

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 г. № 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств», устанавливающее порядок аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В соответствии с данным Порядком аккредитация организации, осуществляемая с целью определения способности организации проводить оценку уязвимости объектов в области конкретного вида транспорта, а также дорожного хозяйства, проводится федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности. При этом сведения об организации, прошедшей аккредитацию, включаются в реестр аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов, ведение которого осуществляет компетентный орган в порядке, устанавливаемом Министерством транспорта Российской Федерации.

5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 2 ноября 2009 г. № 1629-р «О перечне объектов, подлежащих обязательной охране полицией», в соответствии с которым обязательной охране полицией подлежат международные аэропорты, места стоянок и (или) обслуживания судов и иных плавсредств с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками в морских портах, в которые разрешен их заход, объекты федерального государственного бюджетного учреждения «Транспортный комбинат «Россия» и др.

6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности», в соответствии с которым в данный перечень входят:

- аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- формирование и ведение информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах.

§ 4. Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти межведомственного характера, направленные на обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры

Существенную роль в деле обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры играет организация слаженного взаимодействия и сотрудничества заинтересованных ведомств и структур. В этих целях разработан и принят ряд межведомственных нормативных правовых актов, в числе которых:

1. Приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 34 от 5 марта 2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств», которым определены виды потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2. Приказ Генпрокуратуры России № 428, Минтранса России № 317, МВД России № 1231 от 13 декабря 2011 г. «Об утверждении Инструкции о порядке реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений». Данная Инструкция разработана в целях оперативного реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, а также рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений.

Организация работы по рассмотрению органами внутренних дел сообщений о совершении хищений грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, включает их прием, регистрацию и разрешение согласно требованиям уголовно-процессуального законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов, регламентирующих порядок приема, регистрации сообщений о происшествиях.

Если происшествие не относится к компетенции органов внутренних дел или произошло на территории обслуживания другого территориального органа МВД России, то все имеющиеся материалы после регистрации в Книге учета сообщений о происшествиях в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации передаются по подследственности.

Также при обнаружении хищения груза, находящегося под сопровождением нарядов Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» либо работников частных охранных предприятий, являющихся представителями грузоотправителя (грузополучателя), сотрудники органов внутренних дел обязаны принимать от указанных лиц заявления о совершении преступления, обеспечивать их незамедли-

тельную регистрацию и проведение проверки в порядке и сроки, предусмотренные уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации.

Сотрудники органов внутренних дел на транспорте обеспечивают полную и всестороннюю проверку сообщений о хищениях грузов в сфере своей компетенции, в этих целях они вправе при получении сообщения о хищении грузов незамедлительно требовать от компетентных должностных лиц представления полной информации об обстоятельствах, связанных с хищением.

Также данной Инструкцией определен порядок действий работников организаций железнодорожного транспорта общего пользования и ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» при обнаружении признаков хищения грузов и организационные основы прокурорского надзора в данной сфере.

3. Приказ ФСБТ России № 120, МВД России № 971 от 30 ноября 1999 г. «Об утверждении Инструкции о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета», разработанный в целях организации безопасной перевозки воздушными судами гражданской авиации вышеуказанных предметов и исключения возможности их использования для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также пресечения незаконного оборота оружия. В данной Инструкции определены порядок оформления документов на перевозку оружия и доставки его на борт воздушного судна и порядок выдачи оружия пассажирам в аэропорту назначения.

4. Приказ МВД России № 1022, Минтранса России № 487 от 27 декабря 2013 г. «Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения».

В соответствии с положениями данного приказа перечень пассажирских поездов, сопровождаемых нарядами полиции, утверждается руководителями управлений на транспорте МВД России по федеральным округам, Восточно-Сибирского, Забайкальского линейных управлений МВД России на транспорте, согласовывается с субъектами транспортной инфраструктуры, осуществляющими перевозку пассажиров на железнодорожном транспорте, и корректируется в зависимости от складывающейся оперативной обстановки. Копия перечня направляется перевозчику не позднее, чем за 50 суток до отправления первого из указанных в нем пассажирских поездов.

Пассажирские поезда сопровождаются нарядами согласно графику сопровождения пассажирских поездов, который составляется ежемесячно с учетом предложений перевозчиков и утверждается начальником ЛУ (ЛО) на основе анализа преступлений и административных правонарушений, совершенных в пассажирских поездах.

Сопровождение нарядами поездов может осуществляться следующими способами:

- сквозным – одним нарядом от пункта формирования поезда до пункта его назначения в пределах Российской Федерации;
- эстафетным – несколькими нарядами в пределах участков своего обслуживания;
- по участку – одним нарядом в пределах участка своего обслуживания.

Состав наряда сопровождения определяется начальником (заместителем начальника) ЛУ (ЛО) в количестве не менее 2 сотрудников при нахождении в пути в обоих направлениях до 12 часов, а при следовании более 12 часов – не менее 3 сотрудников. Наряд сопровождения возглавляет старший наряда, назначаемый из числа наиболее опытных сотрудников.

Сотрудники нарядов сопровождения несут службу в форменной одежде и должны быть обеспечены табельным оружием, специальными средствами, снаряжением, средствами связи, служебной документацией и универсальными вагонными спецключами.

После отправления пассажирского поезда наряд сопровождения обходит состав, устанавливает взаимодействие с проводниками вагонов, другими работниками поезда бригады, работниками вагона-ресторана (буфета), информирует их о порядке связи с нарядом в пути следования, разъясняет задачи по обеспечению правопорядка.

В пути следования наряд сопровождения несет службу путем патрулирования, находясь в движении по составу в целях постоянного контроля за обстановкой и оперативного реагирования на ее изменение. На остановочных пунктах старший наряда устанавливает взаимодействие с сотрудниками ЛУ (ЛО), совместно с посадочными группами участвует в отработке пассажиропотока при стоянке и отправлении поезда.

При нахождении поезда дальнего следования на станции оборота старший наряда сопровождения во взаимодействии с работниками поезда бригады принимает меры по обеспечению правопорядка в поезде дальнего следования и вдоль него на прилегающей территории.

§ 5. Ведомственные нормативные правовые акты, регламентирующие организационные основы деятельности МВД России по обеспечению безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры

Для Российской Федерации обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры является проблемой гораздо более важной, чем для большинства стран мира, вследствие размеров территории, наличия всех видов транспорта

(железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного)¹ и географического положения как государства-транзитера между Европой и Азией, поэтому от эффективности деятельности российских правоохранительных органов, в том числе и на объектах транспорта, сегодня во многом зависит общее состояние национальной безопасности государства.

Особая роль в обеспечении национальной безопасности принадлежит МВД России как правоохранительному органу, наделенному широкой компетенцией в борьбе с правонарушениями во всех сферах жизни.

МВД России, являясь субъектом обеспечения национальной безопасности, обеспечивает личную безопасность граждан и общественную безопасность, охрану собственности и общественного порядка, осуществляет меры по предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений, раскрытию преступлений, оказывает помощь гражданам, должностным лицам, предприятиям, учреждениям, организациям и общественным объединениям в осуществлении их законных прав и интересов², в том числе, на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Отечественными учеными, исследовавшими проблему обеспечения безопасности на транспорте, сделан вывод о том, что основными задачами, стоящими перед МВД России в данной области, являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности³.

Функции головного подразделения МВД России по организации деятельности территориальных органов МВД России на транспорте, координации в установленном порядке деятельности органов, организаций и подразделений системы МВД России по обеспечению безопасности населения на транспорте выполняет Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации, Положение о котором утверждено приказом МВД России от 16 июня 2011 г. № 680.

Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, обеспечивающим и осуществляющим в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

¹ Целуйко А.В. К вопросу о подготовке квалифицированных сотрудников транспортной полиции к действиям в условиях проведения массовых спортивных мероприятий // Транспортное право. 2013. № 2. С. 2-4.

² Босхамджиева Н.А. Роль милиции в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации // Административное право и процесс. 2008. № 1. С. 28-31.

³ Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К. Транспортная безопасность // Транспортное право. 2013. № 2. С. 13-16.

На районном уровне территориальными органами МВД России являются линейные отделы, отделения, пункты МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Типовое положение о линейном отделе МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте утверждено приказом МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».

Основные направления деятельности линейного отдела Министерства внутренних дел Российской Федерации на транспорте:

- защита личности, общества, государства от противоправных посягательств;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений;
- выявление и раскрытие преступлений, производство дознания и предварительного следствия по уголовным делам;
- розыск лиц;
- производство по делам об административных правонарушениях, исполнение административных наказаний;
- обеспечение правопорядка на объектах транспорта;
- контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации в области оборота оружия;
- участие в пределах своих полномочий в обеспечении государственной защиты потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства, судей, прокуроров, следователей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов, а также других защищаемых лиц;
- осуществление экспертно-криминалистической деятельности.

Свою деятельность линейные отделы Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте осуществляют во взаимодействии с другими органами внутренних дел, территориальными органами федеральных органов исполнительной власти (их структурными подразделениями), при решении совместных задач обеспечивая взаимодействие с органами исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

В целях совершенствования взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России разработан и принят приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания».

В соответствии с требованиями данного приказа между территориальными органами МВД России на транспорте и территориальными органами МВД России (зональными) взаимодействие осуществляется по вопросам:

- участия в мероприятиях по противодействию терроризму;
- задержания лиц, оказывающих вооруженное сопротивление, и их пособников;
- пресечения нападения на объекты, подлежащие обязательной государственной охране;
- освобождения заложников;
- охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в период проведения спортивных, зрелищных и иных массовых мероприятий;
- предупреждения угрозы блокирования объектов транспорта, а также разблокирования препятствий, нарушающих работу объектов транспорта;
- ликвидации последствий аварий, катастроф природного и техногенного характера и других чрезвычайных обстоятельств;
- осуществления контроля в области оборота оружия, частной детективной (сыскной) и охранной деятельности;
- розыска лиц;
- осуществления административного надзора за лицами, освобожденными из мест лишения свободы;
- участия в профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних.

Организационно вышеуказанное взаимодействие обеспечивается:

- согласованием и реализацией совместных действий (мероприятий) по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности;
- взаимобменом информацией о состоянии и изменениях оперативной обстановки на территориях оперативного обслуживания для выработки совместных мер по предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений, принятию мер к розыску лиц, их совершивших, и лиц, без вести пропавших, в том числе из числа несовершеннолетних, с целью своевременного принятия мер к их розыску, о прекращении розыска в отношении установленных лиц, а также о мерах по контролю за оборотом оружия;
- организацией работы оперативно-розыскных групп по выявлению и задержанию разыскиваемых лиц;
- контролем за соблюдением установленного порядка согласованных мероприятий.

Таким образом, огромное значение для эффективного функционирования МВД России как субъекта обеспечения транспортной безопасности играет слаженное, нормативно определенное и четко организованное взаимодействие его территориальных органов на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России.

В целом современные проблемы правового обеспечения транспортной безопасности трудно переоценить. Безусловно, террористические акты на всех видах транспорта, сходы подвижного состава, крушения поездов, авиакатастрофы, речные и морские аварии, вандализм и другие акты незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса обусловлены множеством социальных, экономических, технологических и иных факторов, в том числе человеческим фактором.

Вместе с тем представляется, что при минимизации неоправданных правовых рисков в этой области, в том числе рисков толкования законодательных терминов, определенной части трагических событий, аварийных ситуаций и правонарушений можно было бы избежать¹.

В настоящее время руководство МВД России ставит перед территориальными органами МВД России на транспорте ряд перспективных задач, касающихся повышения эффективности раскрытия преступлений прошлых лет, снижения уровня преступлений, совершаемых в общественных местах, обеспечения безопасности и охраны правопорядка на объектах транспорта в ходе предстоящих общественно-политических и спортивных мероприятий и др.

При этом необходимо подчеркнуть, что качественное выполнение задач по обеспечению безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры зависит, прежде всего, от принятия на государственном уровне необходимых правовых и организационных мер по обеспечению данного вида деятельности, которые, в свою очередь, представляют собой совокупность разработанных на основе норм международного права, федерального законодательства Российской Федерации и подзаконных нормативных правовых актов, принятых в целях защиты объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от угроз совершения актов незаконного вмешательства, норм и правил, неукоснительное исполнение которых позволяет обеспечить безопасность населения на транспорте.

¹ Степаненко Ю.В. Интерпретационные риски в правовом обеспечении транспортной безопасности // Современный юрист. 2015. № 3. С. 8-20.

Контрольные вопросы

1. Охарактеризуйте значение Конституции Российской Федерации как правовой основы обеспечения безопасности на объектах транспорта Российского государства.

2. Определите роль международных правовых актов, посвященных обеспечению мира, безопасности и правопорядка в вопросах обеспечения безопасности на объектах транспорта.

3. Перечислите законодательные акты Российской Федерации и подзаконные нормативные правовые акты, регламентирующие отношения на транспорте в части обеспечения безопасности.

4. Какова роль межведомственных нормативных правовых актов в деле обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры?

5. Назовите ведомственные нормативные правовые акты, регламентирующие организационные основы деятельности МВД России по обеспечению безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

6. На основе анализа нормативной правовой основы обеспечения безопасности на объектах транспорта в Российской Федерации перечислите субъекты данного вида деятельности государства.

7. Определите роль и задачи МВД России в организационной системе обеспечения безопасности на объектах транспорта.

8. Охарактеризуйте статус Главного управления на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации как основного структурного подразделения МВД России по обеспечению безопасности на транспорте.

9. Каковы задачи, функции и полномочия территориальных органов МВД России на транспорте?

ГЛАВА 3.

СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

§ 1. Система органов обеспечения безопасности на транспорте в Российской Федерации

Система обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации представляет собой совокупность мер и факторов технико-технологического, антитеррористического и организационно-управленческого характера, направленных на поддержание высокого уровня транспортной безопасности.

Основным фактором транспортной безопасности признается управленческая деятельность, прежде всего, в соответствии с принципом конечной ответственности государства за уровень транспортной безопасности, публичных властей, но также и хозяйствующих субъектов.

Уровень транспортной безопасности зависит, в основном, от взаимодействия негативных (угрозы) и позитивных (факторы) воздействий в следующих, в определенной степени самостоятельных, областях обеспечения транспортной безопасности:

- 1) технико-технологической;
- 2) антитеррористической (защищенность от актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность);
- 3) организационно-управленческой.

Во-первых, обеспечение технико-технологического фактора транспортной безопасности охватывает вопросы:

- 1) технического состояния транспортных инфраструктур, транспортных объектов, транспортных средств, путей сообщения, средств контроля и мониторинга угроз транспортной безопасности, специальных средств;
- 2) технических регламентов безопасности на всем жизненном цикле (проектирования, производства, эксплуатации и утилизации) объектов технико-технологической транспортной безопасности;
- 3) научно-технического развития и совершенствования объектов технико-технологической транспортной безопасности и другие.

При этом основными средствами достижения технико-технологической транспортной безопасности являются:

- 1) своевременное обеспечение техническими регламентами, стандартами и нормативами;
- 2) контроль и надзор за техническим состоянием объектов технико-технологической транспортной безопасности, сертификация технических средств;
- 3) кадровое и ресурсное обеспечение транспортной деятельности и т.д.

Во-вторых, обеспечение антитеррористического фактора транспортной безопасности охватывает вопросы:

1) субординации и координации между собой полномочий и деятельности органов исполнительной власти;

2) предупреждения, действий в условиях актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность и ликвидации (минимизации) их последствий;

3) правового обоснования и обеспечения планов готовности, специальных досмотровых и контрольных процедур грузов, пассажиров, транспортных инфраструктур и транспортных средств;

4) возмещения ущерба потерпевшим сторонам, возмещение убытков вследствие причинения вреда имуществу, жизни и здоровью потерпевших в результате террористических актов на транспорте; подготовки кадров и проведения учений в условиях, приближенных к реальным, и другие.

Кроме того, основные средства достижения целей антитеррористической транспортной безопасности включают: четкие регламенты действий, включая совместные действия органов государственной власти, местного самоуправления, транспортных и спецслужб, экипажей, персонала, пассажиров, собственников и менеджмента хозяйствующих субъектов в области транспортной деятельности по предупреждению, действиям в условиях актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность и ликвидации (минимизации) их последствий;

5) тренированность персонала всех уровней;

6) обеспеченность спецсредствами;

7) отработанность систем оповещения;

8) кадровую и информационную обеспеченность;

9) лицензирование отдельных видов деятельности в области транспортной деятельности и т.д.

В-третьих, обеспечение организационно-управленческого фактора транспортной безопасности охватывает вопросы:

1) готовности органов государственной власти и местного самоуправления, иных субъектов транспортной деятельности к предупреждению, действиям в ходе транспортных происшествий и кризисных ситуаций, ликвидации (минимизации) их последствий;

2) мониторинга уровня транспортной безопасности, контроля и надзора в области транспортной деятельности;

3) организации системы (структуры и функций) постоянно действующего государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности;

4) заблаговременного и достаточного ресурсного обеспечения (кадры, научно-технические вопросы, финансирование);

5) категорирования объектов транспортной безопасности по степени уязвимости;

6) профилактики через лицензирование и сертификацию;

7) ответственности и санкций за нарушения в области обеспечения транспортной безопасности и другие.

Основным средством достижения целей организационно-управленческой транспортной безопасности является четкая организация постоянно действующего государственного управления, контроля, надзора и санкций в области обеспечения транспортной безопасности.

Согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» «обеспечение транспортной безопасности» – реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Обеспечение безопасности осуществляется государством на всех видах транспорта – автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и воздушном.

Систему обеспечения транспортной безопасности можно представить в следующем виде:

- субъекты транспортной инфраструктуры;
- государство в лице федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

К числу органов, обеспечивающих транспортную безопасность и участвующих в ее обеспечении, можно отнести:

Министерство транспорта Российской Федерации;
Федеральную службу безопасности Российской Федерации;
Федеральную службу по надзору в сфере транспорта;
Федеральное дорожное агентство;
Федеральное агентство железнодорожного транспорта;
Федеральное агентство воздушного транспорта;
Федеральное агентство морского и речного транспорта;
Министерство внутренних дел Российской Федерации;
Министерство образования и науки Российской Федерации;
Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

Необходимо отметить, что систему безопасности образуют органы законодательной, исполнительной и судебной властей, государственные, общественные и иные организации и объединения, граждане, принимающие участие в обеспечении безопасности в соответствии с законодательством, регламентирующим отношения в сфере безопасности.

§ 2. Государство как элемент транспортной безопасности в Российской Федерации

Функции государства в управлении обеспечением транспортной безопасности распределяются на основе субординации и координации органов исполнительной власти.

Президент Российской Федерации

Высшим звеном является Президент Российской Федерации, который определяет основные цели в области обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации Президент Российской Федерации в рассматриваемой сфере:

является гарантом Конституции Российской Федерации, прав и свобод человека и гражданина;

в установленном Конституцией Российской Федерации порядке он принимает меры по охране суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, обеспечивает согласованное функционирование и взаимодействие органов государственной власти;

в соответствии с Конституцией Российской Федерации и федеральными законами определяет основные направления внутренней и внешней политики государства;

вносит законопроекты в Государственную Думу в части обеспечения транспортной безопасности;

подписывает и обнародует федеральные законы;

издает указы и распоряжения по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Так, в Указе Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» указаны мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на всех видах транспорта.

Правительство Российской Федерации

Правительство Российской Федерации обладает правом законодательной инициативы и посредством внесения законопроекта в Государственную Думу может влиять на ситуацию в сфере транспортной безопасности и состояние объектов транспортной инфраструктуры. Также Правительство Российской Федерации осуществляет управление государственной собственностью, к которой относится ряд объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивает проведение единой государственной политики, осуществляет меры по обеспечению государственной безопасности страны, частью которой, несомненно, является транспортная безопасность. Поскольку в состав Правительства входят руководители специально уполномоченных государственных органов, то оно имеет возможность оказывать воздействие и при проведении специального государственного контроля.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации Правительство Российской Федерации в рассматриваемой сфере:

осуществляет меры по обеспечению законности, прав и свобод граждан, охране собственности и общественного порядка, борьбе с преступностью;

осуществляет иные полномочия, возложенные на него Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, указами Президента Российской Федерации.

Также на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных законов, нормативных указов Президента Российской Федерации Правительство Российской Федерации издает постановления и распоряжения, обеспечивает их исполнение.

Так, в соответствии со статьей 19 Федерального конституционного закона от 17 декабря 1997 г. № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» Правительство Российской Федерации участвует в разработке и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности личности, общества и государства.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» была утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, которая представляет собой комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач, которые обеспечивают формирование, развертывание, функционирование и развитие комплексной системы. Программа реализуется в рамках приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации по обеспечению национальной безопасности. Реализация Программы предусматривает координацию действий и объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и субъектов транспортной инфраструктуры.

Рассмотрим полномочия и функции субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность.

Федеральная служба безопасности Российской Федерации¹

В соответствии со статьей 1 Федерального закона от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности» Федеральная служба безопасности – единая централизованная система органов федеральной службы безопасности, осуществляющая в пределах своих полномочий решение задач по обеспечению безопасности Российской Федерации.

Одной из функций ФСБ России является организация в пределах своих полномочий деятельности по обеспечению безопасности объектов оборонного комплекса, атомной промышленности и энергетики, транспорта и связи, жизнеобеспечения крупных городов и промышленных центров, других стратегических объектов, а также по обеспечению безопасности в сфере космических исследований, приоритетных научных разработок.

ФСБ России для выполнения задач, возложенных на органы безопасности, и обеспечения их деятельности создает в установленном порядке структурные подразделения ФСБ России, территориальные органы безопасности, органы безопасности в войсках, пограничные органы, другие органы безопасности, подразделения и организации, необходимые для реализации задач, возложенных федеральным законодательством на органы безопасности, центры специальной подготовки, авиационные подразделения, а также подразделения специального назначения.

¹ Далее – ФСБ России.

*Министерство внутренних дел Российской Федерации*¹

МВД России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, в сфере контроля за оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, в сфере миграции, а также правоприменительные функции по федеральному государственному контролю (надзору) в указанных сферах.

Основными структурными подразделениями МВД России по обеспечению безопасности на транспорте являются: Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также территориальные органы МВД России (линейные управления (отделы, отделения, пункты) Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте).

Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУТ МВД России) является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, обеспечивающим и осуществляющим в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

К основным задачам Главного управления на транспорте МВД России относятся²:

- организация и участие в формировании основных направлений государственной политики в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта;

- обеспечение совершенствования нормативно-правового регулирования в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта;

- организация в пределах своих полномочий противодействия преступности, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта;

- участие в пределах своих полномочий в реализации мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства на объектах транспорта;

- обеспечение в пределах своих полномочий межведомственного взаимодействия по вопросам транспортной безопасности;

- управление территориальными органами МВД России на транспорте;

- организационно-методическое обеспечение деятельности территориальных органов МВД России на транспорте, а по вопросам транспортной безопасности - органов внутренних дел, обеспечивающих правопорядок и общественную безопасность на территориях (объектах) метрополитенов.

¹ Далее – МВД России.

² Приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 680 «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Министерство транспорта Российской Федерации

Применительно к транспортной безопасности специально уполномоченным органом по ее обеспечению выступает Министерство транспорта РФ, в состав которого входит ряд федеральных агентств, курирующих отдельные виды транспорта¹.

Министерство транспорта Российской Федерации² является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации), городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

К компетенции данного министерства отнесено обеспечение транспортной безопасности, в том числе осуществление контроля за безопасностью пассажиров, груза и багажа при осуществлении перевозок различными видами транспорта. В состав Минтранса России входит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, к компетенции которой отнесен государственный контроль и надзор за обеспечением транспортной безопасности. Контроль за деятельностью объектов инфраструктуры отдельных видов транспорта осуществляют федеральные агентства, входящие в состав указанного министерства:

- Федеральное агентство воздушного транспорта;
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта;
- Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Минтранс России осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

1) на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации самостоятельно принимает следующие нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности:

- акты, утверждающие типовые основные программы профессионального обучения и типовые дополнительные профессиональные программы в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности;

¹ Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / под ред. С.Ю. Морозова // СПС «КонсультантПлюс».

² Далее – Минтранс России.

- нормативные правовые акты по перевозке опасных грузов в международном, междугороднем, пригородном и городском сообщении, издаваемые в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, устанавливающие:

- порядок выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждение курсов такой подготовки;
- порядок проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;
- порядок выдачи разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН¹, на применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также на применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содержащих условия перевозки опасных грузов;
- правила категорирования автомобильных тоннелей по видам ограничения движения в них автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов;
- порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности по согласованию с Федеральной службой безопасности и Министерством внутренних дел Российской Федерации;
- порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности по согласованию с Федеральной службой безопасности и Министерством внутренних дел Российской Федерации;
- порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности в установленном порядке;
- порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним;
- правила проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности;

2) создает единую государственную информационную систему транспортной безопасности.

¹ Номер UN или UN-идентификатор – набор четырёхзначных чисел, позволяющих определить опасность вещества или изделия (такого, например, как взрывчатое вещество, легковоспламеняющаяся жидкость, токсичное вещество и др.) в рамках международных перевозок. UN-номера в диапазоне от UN0001 до UN3500 назначаются экспертами Комитета Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов. Они публикуются в этом качестве в Рекомендациях по перевозке опасных грузов, также известных как «Оранжевая книга». Эти Рекомендации принимаются нормативными актами организаций, ответственных за обеспечение безопасности на различных видах транспорта.

Федеральное агентство воздушного транспорта

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Федеральное агентство воздушного транспорта имеет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

- осуществляет:

- выдачу разрешений на выполнение разовых полетов воздушных судов, если такие разрешения обусловлены особыми условиями эксплуатации воздушного судна и необходимы для обеспечения безопасности полета;

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- утверждает планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности.

Федеральное агентство воздушного транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно, а также через свои территориальные органы и подведомственные организации.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта реализует следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

- осуществляет:

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- утверждает планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы.

Федеральное агентство морского и речного транспорта

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского (включая морские порты, за исключением морских терминалов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота) и речного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Федеральное агентство морского и речного транспорта имеет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

- организует мероприятия по защите морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания;

- осуществляет:

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- выполнение функций головной организации, ответственной за создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности;

- аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- утверждает планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности.

Агентство в пределах и порядке, определенных федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, осуществляет полномочия собственника в отношении необходимого для обеспечения исполнения функций федеральных органов государственной власти федерального имущества, в том числе переданного федеральным государственным унитарным предприятиям, федеральным казенным предприятиям и государственным учреждениям, подведомственным Агентству.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслужи-

вания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного (за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях), железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта реализует следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

- осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации о транспортной безопасности;

- выдает:

- документы об утверждении экзаменов по профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;

- свидетельства о подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы.

Федеральное дорожное агентство

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на городском наземном электрическом транспорте.

Федеральное дорожное агентство реализует следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

- организует:

- учет показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог и наличию на них объектов дорожного сервиса;

- введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с целью обеспечения безопасности дорожного движения;

- осуществляет:

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности;

- утверждает планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности.

Агентство в пределах и порядке, определенных федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, осуществляет полномочия собственника в отношении необходимого для обеспечения исполнения функций федеральных органов государственной власти федерального имущества, в том числе переданного федеральным государственным унитарным предприятиям, федеральным казенным предприятиям и государственным учреждениям, подведомственным Агентству.

Министерство образования и науки Российской Федерации

Министерство образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере образования, научной, научно-технической и инновационной деятельности, нанотехнологий, развития федеральных центров науки и высоких технологий, государственных научных центров и наукоградов, интеллектуальной собственности (за исключением нормативно-правового регулирования вопросов, касающихся контроля, надзора и оказания государственных услуг в сфере правовой охраны изобретений, полезных моделей, промышленных образцов, программ для электронно-вычислительных машин, баз данных и топологий интегральных микросхем, в том числе входящих в состав единой технологии, товарных знаков, знаков обслуживания, наименований мест происхождения товаров), в сфере воспитания, опеки и попечительства в отношении несовершеннолетних граждан, социальной поддержки и социальной защиты обучающихся образовательных организаций, в сфере молодежной политики, а также функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере образования, воспитания, научной, научно-технической и инновационной деятельности, включая деятельность федеральных центров науки и высоких технологий, государственных научных центров, уникальных научных стендов и установок, федеральных центров коллективного пользования, ведущих научных школ, национальной исследовательской компьютерной сети нового поколения и информационное обеспечение научной, научно-технической и инновационной деятельности.

Министерство образования и науки Российской Федерации осуществляет следующие полномочия в сфере транспортной безопасности:

- на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации самостоятельно принимает следующие нормативные правовые акты:

федеральные государственные образовательные стандарты по образовательным программам среднего профессионального образования и высшего образования в области подготовки специалистов авиационного персонала гражданской авиации, членов экипажей судов в соответствии с международными

требованиями, а также в области подготовки работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой (по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации).

*Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий*¹

МЧС России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию, а также по надзору и контролю в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах.

МЧС России в пределах своей компетенции по обеспечению транспортной безопасности осуществляет следующие мероприятия:

- разработка краткосрочных программ подготовки для непрофильных специалистов, участвующих в процессе обеспечения безопасности на транспорте при возникновении чрезвычайных ситуаций;
- разработка проектов МЧС России, актов и внесение изменений в действующие правовые акты, регулирующие отношения, связанные с созданием системы защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, информирования и оповещения населения на транспорте;
- совершенствование МЧС России системы подготовки, обучения и информирования различных групп населения в области предупреждения и снижения последствий чрезвычайных ситуаций на транспорте.

МЧС России осуществляет свою деятельность непосредственно и через входящие в его систему территориальные органы – региональные центры по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и органы, специально уполномоченные решать задачи гражданской обороны и задачи по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по субъектам Российской Федерации, федеральную противопожарную службу Государственной противопожарной службы (далее – федеральная противопожарная служба), спасательные воинские формирования Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Государственную инспекцию по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, аварийно-спасательные и поисково-спасательные формирования, военизированные горноспасательные части, образовательные, научные, медицинские, санаторно-курортные и иные учреждения и организации, находящиеся в ведении МЧС России, а также через представителей МЧС России в составе представительств Российской Федерации при международных организациях.

¹ Далее – МЧС России.

По вопросам обеспечения транспортной безопасности органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации действуют в соответствии с указаниями федеральных органов исполнительной власти. Органы местного самоуправления действуют в соответствии с указаниями федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Необходимо отметить, что система обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации формируется в условиях совершенствования новой концепции национальной безопасности – безопасности личности, общества и государства. В любом государстве она имеет характерные особенности, которые определяются геополитическим положением, историей развития, национальной идеологией, национальными интересами, влияющими на структуру системы¹.

Таким образом, действующая в стране государственная система мер по обеспечению безопасности на транспортных объектах, применяемые методы, приемы и средства защиты граждан и среды обитания в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте не в полной мере адекватны существующим и потенциальным угрозам. Транспортная безопасность имеет огромное значение для всех сторон жизни российского общества, особенно в современных условиях экономической нестабильности мировой финансовой системы, глобального экономического кризиса. От состояния и качества безопасной работы транспортной системы Российской Федерации сегодня зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

§ 3. Субъекты транспортной инфраструктуры как элемент транспортной безопасности в Российской Федерации

Проблемы обеспечения безопасности вообще и в сфере функционирования транспорта и транспортной инфраструктуры в частности, носят достаточно актуальный характер. Без работы транспорта невозможно представить жизнедеятельность людей, функционирование хозяйствующих субъектов; помимо этого транспортная система обеспечивает занятость миллионов граждан, транспортный комплекс является одним из основных налогоплательщиков. В этой

¹ Кардашова И.Б. Современная система обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Административное право и процесс. 2013. № 9. С. 30-32.

связи вопросы безопасности в сфере функционирования транспорта касаются практически каждого человека¹.

Несмотря на проблемы децентрализации в управлении транспортным комплексом, создание большого количества авиакомпаний, акционерных транспортных предприятий, изменений в режиме хозяйствования при эксплуатации водного и железнодорожного транспорта, федеральные органы исполнительной власти не утратили своего регулирующего воздействия в транспортном комплексе нашей страны. В компетенции государства находится основной ресурс управления транспортом, а также наиболее важные вопросы в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Сейчас ни у кого не вызывает сомнения тезис о том, что только лишь хозяйствующий субъект – транспортная компания – не в состоянии самостоятельно решить весь комплекс вопросов в сфере обеспечения транспортной безопасности, а также выполнить при этом запросы потребителей транспортных услуг².

Субъектами транспортной инфраструктуры выступают юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики имеют право:

- в установленном порядке получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информацию по вопросам обеспечения транспортной безопасности;

- вносить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, предложения по обеспечению транспортной безопасности.

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;

- выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении наруше-

¹ Куракин А.В., Адмиралова И.А., Трофимов О.Е. К вопросу о защите прав граждан в сфере обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных государствах [Электронный ресурс]. URL: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id>.

² Куракин А.В., Трофимов О.Е. Административно-правовое регулирование обеспечения безопасности авиации и объектов авиационной инфраструктуры в зарубежных государствах // Полицейская деятельность. 2013. № 3. С. 402; Куракин А.В., Адмиралова И.А., Трофимов О.Е. К вопросу о защите прав граждан в сфере обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных государствах [Электронный ресурс]. URL: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id>

ний требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии со статьей 8 Федерального закона «О транспортной безопасности»;

- оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, установлении причин и условий, способствующих их совершению;

- предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования, предусмотренного статьей 6 Федерального закона «О транспортной безопасности».

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований в области обеспечения транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Примерами крупнейших хозяйствующих субъектов транспортной деятельности могут быть такие компании, как:

- ОАО «РЖД»;
- ПАО «Аэрофлот»;
- ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»;
- ОАО АК «Уральские авиалинии».

Хозяйствующий субъект в области транспортной деятельности может:

- вносить в органы государственной власти и органы местного самоуправления предложения по обеспечению транспортной безопасности;

- взаимодействовать с федеральными органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности и при осуществлении государственно-частного партнерства;

- получать на определенных условиях информацию из Единого информационного банка данных о пассажирах и грузоотправителях;

- проводить собственные расследования в целях установления причин и обстоятельств кризисных ситуаций;

- организовывать в установленном порядке охраняемые зоны и ограничивать в них право передвижения граждан;

- снимать с транспортного средства и изолировать в специально отведенном месте проблемный груз, составив акт о снятии указанного груза. Требования к акту устанавливаются специально уполномоченным органом.

Хозяйствующий субъект обязан:

- соблюдать требования по обеспечению транспортной безопасности, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации и иными документами;

- содержать в исправном состоянии технические и специальные средства, необходимые для безопасного и бесперебойного функционирования транспортных объектов;

- заключить договор оказания услуг обеспечения транспортной безопасности со Службой транспортной безопасности либо создать собственную Службу транспортной безопасности в качестве структурного подразделения;

- обеспечить наличие необходимых планов готовности;

- обеспечить осуществление мер по предупреждению, действиям в условиях кризисных ситуаций, ликвидации (минимизации) их последствий во взаимодействии с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти;
- предоставлять в установленном порядке информацию в Единый информационный банк данных о пассажирах и грузоотправителях, а также информировать соответствующие органы государственной власти и местного самоуправления об угрозах и самих кризисных ситуациях;
- обеспечить информирование пассажиров и грузоотправителей о правилах и порядке действий в кризисных ситуациях на транспорте;
- допускать к работе, связанной с обеспечением транспортной безопасности, лиц, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям;
- организовывать и осуществлять производственный контроль за соблюдением требований и правил транспортной безопасности;
- принимать участие в техническом расследовании причин кризисной ситуации, принимать меры по устранению указанных причин и профилактике подобных ситуаций;
- нести ответственность за нарушения транспортной безопасности.

В целях реализации указанной деятельности 25 февраля 2015 года на заседании коллегии Минтранса России были обсуждены вопросы по разработке проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортной безопасности"». Предлагаемые законопроектом изменения позволяют субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам поэтапно реализовать требования по обеспечению транспортной безопасности, равномерно распределить финансовую нагрузку при выполнении мероприятий, предусмотренных соответствующими планами обеспечения транспортной безопасности, до 1 июля 2017 года оптимизировать свои производственные издержки в неблагоприятных экономических условиях.

В связи с этим приказом Минтранса России от 28 января 2015 г. № 8 обновлен состав **Рабочей группы по мониторингу за финансово-экономическим состоянием организаций** транспортного комплекса, входящих в перечень системообразующих организаций и выработке предложений, направленных на обеспечение их устойчивого функционирования.

Оптимизация финансовых ресурсов на реализацию государственной программы «Развитие транспортной системы» осуществляется на основе следующих подходов:

- с целью безопасного функционирования предусматривается в полном объеме финансирование содержания и ремонта уже существующей транспортной инфраструктуры, а также средств, предоставляемых транспортным организациям на субсидирование пассажирских перевозок. Такой подход позволит сохранить работоспособность и устойчивое функционирование транспортной системы и уменьшить риски социальной напряженности в обществе при минимизации снижения индикаторов госпрограммы;
- предлагается дополнительное (сверх 10%) сокращение расходов инвестиционного характера. Сокращение инвестиционных расходов потребует переноса сроков реализации ряда проектов на период после 2017 года или 2020 года, осу-

ществления мероприятий, направленных на оптимизацию проектных и технологических решений при реализации отдельных инфраструктурных проектов.

Помимо этого, коллегия Министерства транспорта Российской Федерации рассмотрела вопрос об актуальных вопросах финансового обеспечения мероприятий по реализации законодательства в сфере транспортной безопасности.

Развитие транспортного комплекса страны напрямую влияет на социально-экономическое развитие регионов и всегда является одним из важнейших факторов роста уровня жизни граждан. Вместе с тем, объективным показателем качества социально-политической обстановки в субъектах Российской Федерации и в государстве в целом является степень защищённости транспортного комплекса от угрозы совершения акта незаконного вмешательства – противоправного действия (бездействия), в том числе террористического акта, угрожающего безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшего за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

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.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено законодательством в данной сфере. Для этого требуется выделение определённых ресурсов, в том числе финансовых средств на проведение мероприятий по реализации системы мер в сфере обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В связи с этим, с учётом необходимости комплексного подхода к указанной проблеме, основная задача – это формирование такой эффективной системы мер по обеспечению транспортной безопасности, которая учитывает, с одной стороны, интересы населения, безопасность которого гарантируется государством, и, с другой стороны – объективные возможности субъектов транспортной инфраструктуры реализовать конкретные мероприятия, входящие в указанную систему мер.

Таким образом, на хозяйствующих субъектах транспортного комплекса лежит обязанность по реализации организационных мер и технических мероприятий по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, что, прежде всего, предусматривает определенные финансовые затраты на их выполнение.

В условиях введения секторальных санкций в отношении ключевых элементов нашей экономики государство заинтересовано соблюдать баланс интересов граждан и предпринимателей при создании транспортного комплекса России и обеспечении надёжного функционирования объектов транспорта.

Сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры, позволяющей обеспечить в сложных внешне- и внутривнутриполитических условиях потребности экономики и повысить уровень жизни населения регионов, является одной из главных задач, стоящих перед органами власти всех уровней.

По мнению руководства Министерства транспорта Российской Федерации, за период реализации Федерального закона «О транспортной безопасности» компетентными органами в области транспортной безопасности проделан существенный объём работы, которая осуществлялась в условиях взаимодействия с определённой частью субъектов транспортной инфраструктуры, заинтересованных в повышении защищённости эксплуатируемых объектов транспорта от актов незаконного вмешательства.

Вместе с тем значительная часть хозяйствующих субъектов до настоящего времени не приступила к выполнению федерального законодательства либо не в полной мере реализовала систему мер, которая предусмотрена утверждёнными планами обеспечения транспортной безопасности.

Результаты контроля (надзора) свидетельствуют о том, что неисполнение субъектами транспортной инфраструктуры требований в области обеспечения транспортной безопасности затрагивает широкий спектр несоблюдения установленных норм и положений. В их числе отсутствие организационных и распорядительных документов; несвоевременное проведение оценки уязвимости, разработки и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности и, как следствие, их неисполнение.

Контрольные вопросы

1. Назовите органы системы обеспечения безопасности на транспорте в Российской Федерации.
2. Перечислите основные функции ФСБ России в области обеспечения безопасности на транспорте.
3. Перечислите основные задачи, стоящие перед МВД России в области обеспечения безопасности на транспорте.
4. Назовите основные задачи Главного управления на транспорте МВД России.
5. Перечислите основные полномочия Минтранса России в области обеспечения безопасности на транспорте.
6. Перечислите основные полномочия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в области обеспечения безопасности на транспорте.
7. Перечислите основные полномочия Федерального дорожного агентства в области обеспечения безопасности на транспорте.
8. Перечислите основные полномочия Федерального агентства железнодорожного транспорта в области обеспечения безопасности на транспорте.
9. Перечислите основные полномочия Федерального агентства воздушного транспорта в области обеспечения безопасности на транспорте.
10. Перечислите основные полномочия Федерального агентства морского и речного транспорта в области обеспечения безопасности на транспорте.
11. Перечислите основные полномочия Министерства образования и науки Российской Федерации в области обеспечения безопасности на транспорте.
12. Перечислите основные полномочия Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в области обеспечения безопасности на транспорте.
13. Дайте понятие субъектов транспортной инфраструктуры как элемента транспортной безопасности в Российской Федерации.

ГЛАВА 4. ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Законодатель определяет транспортную безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства¹. Из этого определения мы можем выделить объекты транспортной безопасности, которые, в самом общем виде, можно представить как объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» в п. 5 ст. 1 относит к объектам транспортной инфраструктуры технологический комплекс, включающий в себя:

- а) железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;
- б) метрополитены;
- в) тоннели, эстакады, мосты;
- г) морские терминалы, акватории морских портов;
- д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, судоходные гидротехнические сооружения. Перевозка грузов повышенной опасности производится на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего 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, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;
- е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения;
- ж) аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;
- з) участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации.

Примерный перечень транспортных средств как объектов транспортной безопасности закреплён в п. 11 ч. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»:

- а) транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа

¹ Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

б) воздушные суда коммерческой гражданской авиации;

в) воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

г) суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со статьей 12.3 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

Перечисляя в приведённом выше перечне виды транспортных средств, законодатель определяет их общее сущностное содержание так: устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами.

§ 1. Объекты транспортной безопасности на железнодорожном транспорте

Железнодорожные вокзалы и станции.

Железнодорожный вокзал – это здание или комплекс зданий, сооружений и устройств на остановочных пунктах железнодорожного транспорта, предназначенный для обслуживания пассажиров, управления движением поездов и размещения служебного персонала. В некоторых железнодорожных вокзалах в значительном объёме осуществляются грузовые, почтовые и багажные операции. Железнодорожный вокзал всегда является частью железнодорожной станции или вокзального комплекса, в который, помимо пассажирского здания, входят привокзальная площадь и перрон. Объём работы железнодорожного вокзала характеризуется его пропускной способностью и единовременной вместимостью. По вместимости железнодорожные вокзалы подразделяются на малые (до 200 пассажиров), средние (от 200 до 900), большие (от 900 до 1500), внеклассные (свыше 1500). В зависимости от расположения пассажирского здания по отношению к перрону различают железнодорожные вокзалы берегового типа, для которых характерно наличие транзитных (сквозных) путей и промежуточных платформ; тупикового типа, размещаемые в торце железнодорожных путей; островного типа, располагаемые между железнодорожными путями. На железнодорожном вокзале берегового и островного типов для связи основных пассажирских помещений с платформами, отделёнными от здания вокзала путями, устраиваются пешеходные туннели или мостики. В первом случае высота спуска и подъёма по лестницам – 3,5-4,0 м, во втором – 6,0-7,0 м.

Во всех железнодорожных вокзалах должно быть обеспечено разделение встречных и пересекающихся потоков пассажиров, а также путей движения пешеходов и транспорта. Это достигается последовательным расположением основных групп помещений, а также использованием распределительных залов-конкорсов, в том числе подземных, расположенных под железнодорожными путями или надземных, поднятых над железнодорожными путями. Иногда встречаются сочетания этих двух способов.

Основное здание железнодорожного вокзала обычно состоит из 3 зон (групп помещений): операционной зоны (вестибюли, кассовые залы, справочные, помещения приёма и выдачи багажа, почта-телеграф и пр.); зоны ожидания и попутного обслуживания (залы и комнаты длительного отдыха, комнаты матери и ребёнка, залы ресторанов и кафе, торговые киоски и пр.); зоны служебно-технических и подсобно-вспомогательных помещений. Большие железнодорожные вокзалы оборудуются билетопечатающими машинами и кассами-автоматами, системой телевизионных справочных бюро и световых табло, извещающих о прибытии и отправлении транспорта. Транспортировка и перегрузка багажа механизированы. Значительная часть малых и средних железнодорожных вокзалов строится по типовым проектам. Для больших и внеклассных вокзалов, как правило, требуются индивидуальные решения.

Для упорядочения обслуживания непрерывно растущих потоков пассажиров и облегчения условий пересадок железнодорожные вокзалы часто объединяются с пассажирскими зданиями и сооружениями других видов транспорта, образуя объединённые вокзалы (главным образом, железнодорожно-автобусные), а также интегрируют учреждения культурно-бытового обслуживания (гостиницы, кафе-рестораны, туристские агентства и пр.). В зарубежной практике железнодорожные вокзалы нередко объединяются с различными учреждениями (почтамтами, торговыми центрами, различными магазинами), большими автостоянками и гаражами, крупными административными и другими комплексами зданий массового посещения. В связи с этим возрастает роль железнодорожного вокзала в архитектурно-планировочной структуре города и в формировании его облика¹.

Железнодорожная станция – пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению, обгону поездов, операции по обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа, грузобагажа, а при развитых путевых устройствах выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

Метрополитены.

Метрополитен или метро – скоростной местный пассажирский железнодорожный транспорт, линии которого полностью или частично проложены в туннелях. Метрополитен обычно является основной системой общественного городского транспорта. Это транспорт местного значения, его поезда ходят чаще, расстояния между станциями меньше, чем на пригородных железных дорогах, у него нет центрального вокзала. Благодаря отсутствию пересечений на одном уровне, поезда метрополитена могут ходить с повышенной скоростью. В центральной части города линии метро прокладываются под землей, а в других районах также в открытых выемках, на поверхности или на эстакадах. После окончания Второй мировой войны в связи с быстрой урбанизацией началось усиленное строительство и расширение метрополитена в крупных городах всех стран мира. В настоящее время крупные сети линий метрополитена имеются в Нью-Йорке (общей протяженностью свыше 1300 км), Лондоне (свыше 400 км), Париже (свыше 200 км), Токио и Москве (свыше 300 км).

Технические средства. Пути метрополитена аналогичны путям обычных железных дорог для вагонов на колесах с ребордами. На некоторых метрополитенах вместо стальных рельсов устроены продольные выемки в дорожном полотне, по которым вагоны катятся на пневматических шинах. В большинстве случаев каждая линия состоит из двух параллельных путей, но на участках с очень интенсивным движением нередко бывает три и четыре пути, что позволяет создать экспрессные линии. Ток обычно подводится по третьему рельсу, с которого снимается скользящим контактом. На некоторых метрополитенах, на-

¹ Васильев Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов. – Москва, 1967; Голубев Г.Е., Анджелини Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. – Москва, 1967.

пример, мадридском и римском, ток снимается с воздушного провода. Электричество не только приводит в действие тяговые двигатели поезда, но и обеспечивает освещение, отопление и вентиляцию вагонов. Современная система сигнализации, централизации и блокировки, в принципе такая же, как и на железных дорогах, позволяет поездам двигаться с интервалами менее 1,5 мин. Современные вагоны большой вместимости рассчитаны на высокие скорости движения. Они изготовлены из легких и прочных материалов, быстрее ускоряются и лучше тормозятся. Благодаря применению железобетонных шпал и сварных рельсовых ниток длиной 0,4 км, поезд движется более плавно и с меньшим шумом. Для автоматического управления маршрутами применяются компьютеры. На некоторых линиях предусматривается кондиционирование воздуха в поездах и на станциях.

ЭТО ИНТЕРЕСНО!

История возникновения метро. Первая в мире подземная железная дорога была построена в Лондоне, где на улицах было слишком тесно из-за гужевого транспорта. Эта линия протяженностью 6 км была открыта в 1863 году. Она частично финансировалась железнодорожными компаниями, которым не доставало доступа к центральным районам города. В первый же год эксплуатации она перевезла более 9 млн пассажиров. Первая электрифицированная подземка была открыта в Лондоне в 1890 году. Лондонская сеть подземных линий постепенно расширялась, и к 1900 году было электрифицировано более 177 км. К началу XX века в Европе был построен ряд коротких подземных линий и в других городах. В 1880-х годах была введена в эксплуатацию смешанная сеть в Глазго, состоявшая из линий с паровозной и канатной тягой. В 1896 году открылась первая на европейском континенте будапештская подземка протяженностью вначале всего лишь 3,7 км. В 1902 году вошел в строй берлинский «У-бан». В 1900 году начала действовать первая (14 км) очередь парижского метрополитена, который стали коротко называть «метро». Первый в США метрополитен практического пользования, Тремонтстритская подземка, открылся в Бостоне в 1897 году. Его туннель протяженностью 2 км позволил освободить от трамваев самые людные улицы города. В последней трети XIX века в Нью-Йорке было построено много надземных городских железных дорог. В 1867 году открылась надземка «эл» (от «элевейтед») в Манхеттене. К концу 1870-х годов до верхнего Манхеттена была дотянута Истсайдская надземка, к 1895 году доведенная до Бруклина. В ту пору на скоростных линиях общественного железнодорожного транспорта уже широко использовалось электричество. В следующем десятилетии в Нью-Йорке была создана единая система подземных и надземных линий. Первая подземная линия этого города (Лексингтон-Авеню протяженностью 14,6 км) открылась в 1904 году. В Чикаго к 1900 году действовали надземные линии протяженностью 55 км, а в Филадельфии первое метро открылось в 1907 году.

Тоннели.

Железнодорожный тоннель – капитальная подземная горная выработка для движения железнодорожного транспорта. Сооружается в горах (горный железнодорожный тоннель), под водой (подводный железнодорожный тоннель), в черте городской застройки (глубокие железнодорожные вводы – городской железнодорожный тоннель).

ЭТО ИНТЕРЕСНО!

Первые железнодорожные тоннели были построены в Великобритании на линии Ливерпуль – Манчестер (1190 м) в 1830 году и Килсби (2218 м) в 1838 году. В эти же годы строились железнодорожные тоннели во Франции, Бельгии и Германии, а позднее – в Австрии, Италии и США. В России строительство железнодорожных тоннелей началось в 1859 году – Ковенский (1280 м) и Виленский (427 м) железнодорожный тоннель. В конце XIX века железнодорожные тоннели сооружены в горных районах Урала, Сибири, Дальнего Востока, Кавказа и Крыма. Наиболее крупный среди них – Сурамский железнодорожный тоннель длиной около 4 км – построен в 1886-1890 годах. Интенсивное строительство железнодорожных тоннелей проходило в 50-е годы XX века в связи с развитием сети железных дорог, в том числе в труднодоступных горных районах, а также при строительстве скоростных магистралей.

Различают железнодорожные тоннели: петлевые, используемые при резком изменении направления железнодорожной линии, проходящей по склону долины; перевальные, соединяющие склоны соседних долин; мысовые – при прохождении трассы вдоль изрезанных берегов озёр и морей.

По действующим нормам СНиП радиусы кривых железнодорожных тоннелей должны быть не менее 600 м (в особых случаях – 400 м), а максимальные уклоны линии – от 15% (для коротких тоннелей длиной 300 м) до 11%, но обязательно меньше предельного уклона на открытом участке. В продольном профиле железнодорожные тоннели устраиваются односкатными (петлевые, короткие мысовые и перевальные, горные железнодорожные тоннели) и двухскатными (перевальные, подводные). Односкатный профиль обеспечивает лучшие условия для естественной вентиляции и удаления воды.

Железнодорожный тоннель сооружают под один или два пути, определяя это технико-экономическим анализом в зависимости от грузонапряжённости линии на перспективу эксплуатации железных дорог, а также от горно-геологических условий проходки. Размеры поперечного сечения железнодорожных тоннелей определяются с учётом габарита приближения строений (ГОСТ 9238-73), размещения эксплуатационных устройств и норм уширения пути на кривых радиусом 2000 м. При организации двухпутного движения на железных дорогах предпочтение отдаётся строительству двухпутного тоннеля вместо двух

однопутных, так как при этом почти на 30% сокращаются объёмы и стоимость работ, упрощаются системы вентиляции, водоотвода, ремонтные работы.

К числу наиболее распространённых способов строительства железнодорожных тоннелей относят следующие: горные с применением буровзрывных работ на полный профиль или комбайнов избирательного действия в крепких устойчивых грунтах или по частям (в том числе уступный); щитовой. При заложении железных дорог под дном водной преграды применяется способ опускных секций. Для преодоления участков неустойчивых водообильных грунтов используют специальные способы проходки (химическое закрепление, искусственное замораживание грунтов, водопонижение и др.). Крепь железнодорожных тоннелей выполняют из бетона, железобетона, чугуна и стали.

Входы в тоннель, как правило, представляют собой архитектурно оформленные порталы, обеспечивающие устойчивость лобового и боковых откосов, отвод воды. Путь в железнодорожный тоннель устраивается на балласте либо на основании из монолитного бетона или сборных железобетонных плит. Для осушения грунта тоннелей сооружаются дренажные устройства в виде штолен, располагаемых ниже тоннеля.

Отвод воды из тоннеля осуществляют, как правило, по закрытым лоткам с уклоном не менее 3%. В районах с суровым климатом для предотвращения замерзания воды лотки утепляют, уклон их делают не менее 6%, а дренажные устройства выносят за пределы зоны сезонного промерзания грунтов. Для укрытия обслуживающего персонала при движении железнодорожных составов в стенах железнодорожных тоннелей в шахматном порядке через 60 м с каждой стороны устраиваются ниши шириной 3, высотой 2 и глубиной 1 м, а для хранения инструментов и материалов – камеры размером 6х2,8х2,5 м. Для создания безопасных условий эксплуатации железнодорожные тоннели оснащают системами искусственной вентиляции (при длине свыше 300 м), а также устройствами связи, сигнализации и противопожарной защиты.

Эстакады, мосты.

Мост – искусственное сооружение, возведённое через реку, озеро, овраг, пролив или любое другое физическое препятствие. Мост, возведённый через дорогу, называют *путепроводом*, мост через овраг или ущелье – *виадуком*.

Эстакада – протяжённый мост со значительным числом однотипных пролётов. Часто является составной частью мостового перехода. Городские эстакады обычно не имеют земляной насыпи, что позволяет использовать подэстакадное пространство для размещения автостоянок, служебных помещений и т.д. В крупных городах на эстакадах прокладываются автомобильные дороги над густонаселёнными районами и оживлёнными улицами. По таким эстакадам машины могут ехать с большой скоростью, «перепрыгивая» наземные преграды. Не случайно слово «эстакада» происходит от английского *fly over*, буквально «перемахни, перепрыгни». Городские эстакады сооружены во многих крупных городах, таких как Москва, Сан-Франциско, Бангкок, Токио и др. Эстакады бы-

вают не только надземными, но и надводными. Так, на системе надводных эстакад в Азербайджане на Каспийском море построен город Нефтяные Камни¹.

Эстакады часто являются элементами других транспортных сооружений: пандуса, речных мостов, многоуровневых подъездных путей. Используются также как специальное вспомогательное приспособление, помост на сваях. Изначально использовались как сооружения, позволявшие существенно облегчить процесс погрузки-выгрузки груза на судах².

Сооружения, которые одновременно пересекают несколько препятствий, также называют эстакадами. К ним относятся сооружения, в которых совмещены путепровод и мост, например, эстакада, которая пересекает реку, железную и автомобильную дороги.

Мост является одним из древнейших инженерных изобретений человечества.

Как правило, мосты состоят из пролётных строений и опор. Пролётные строения служат для восприятия нагрузок и передачи их опорам; на них может располагаться проезжая часть, пешеходный переход, трубопровод. Опоры переносят нагрузки с пролётных строений на основание моста.

Пролётные строения состоят из несущих конструкций: балок, ферм, диафрагм (поперечных балок) и собственно плит проезжей части. Статическая схема пролётных строений может быть арочной, балочной, рамной, вантовой или комбинированной; она определяет тип моста по конструкции. Обычно пролётные строения прямолинейны, однако в случае необходимости (например, при постройке эстакад и дорожных развязок) им придают сложную форму: спиралеобразную, кольцевую и т.д.

Пролётные строения поддерживаются опорами, каждая из которых состоит из фундамента и опорной части. Формы опор могут быть весьма разнообразными. Промежуточные опоры называются быками, береговые – устоями. Устой служат для соединения моста с подходными насыпями.

Материалами для мостов служат металл (сталь и алюминиевые сплавы), железобетон, бетон, природный камень, дерево, верёвки.

Схема моста – это формула, в которой последовательно представлены размеры расчётных пролётов – расстояния между центрами опорных частей пролётных строений. Если несколько последовательных опорных частей имеют одинаковый размер, указывается их количество, умноженное на размер каждой. Например, схема моста $5 + 3 \times 10 + 4$ м обозначает, что у первого пролётного строения моста расчётный пролёт – 5 м, три следующих – по 10 м каждый и пятый – 4 м.

Классификация мостов

По пропускаемой нагрузке мосты делятся на:

- железнодорожные;
- автомобильные;
- метромосты;
- пешеходные;

¹ Техника: энциклопедия. – Москва: Росмэн, 2006.

² Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). – Санкт-Петербург, 1890-1907.

- совмещённые (для автомобилей и железнодорожного транспорта, автомобилей и метрополитена);
- водные путепроводы (мосты для кораблей с низкой ватерлинией в Ирландии и Германии).

Выделяют также трубопроводные мосты и акведуки (используются для транспортировки воды).

По длине мосты делятся на:

- малые (до 25 м);
- средние (от 25 до 100 м);
- большие (от 100 м или с длиной пролёта больше 60 м).

По статической схеме мосты делятся на балочные, распорные и комбинированные.

Балочные мосты – самый простой вид мостов. Они предназначены для перекрытия небольших пролётов. Пролётные строения – **балки**, перекрывающие расстояние между опорами. Основная отличительная особенность балочной системы состоит в том, что с пролётных строений на опоры передаются только вертикальные нагрузки, а горизонтальные отсутствуют. Балочные мосты разделяют на следующие типы:

- *разрезная система* – состоит из ряда балок, причём одна балка перекрывает один пролёт. Система статически определима и может применяться при любых типах грунтов. К недостаткам можно отнести: большое количество деформационных швов и обязательное наличие двух опорных частей на каждой промежуточной опоре;

- *неразрезная система* – одна балка пролётного строения перекрывает несколько пролётов или сразу все. Таким образом, пролётное строение неразрезной системы рассчитывается как многоопорная статически неопределимая балка с использованием метода сил, метода перемещений или других методов расчёта статически неопределимых систем, применяемых в строительной механике. Неразрезная система хороша меньшим, чем в разрезной, количеством деформационных швов и меньшей строительной высотой. Недостаток такой системы – чувствительность к деформации основания;

- *консольная система* – состоит из двух типов балок. Одни балки опираются на две опоры и имеют консольные свесы. Другие балки называются подвесными, поскольку опираются на соседние балки. Соединение балок осуществляется при помощи шарниров. Достоинством консольной системы является её статическая определимость, а, следовательно, лёгкость расчёта и нечувствительность к грунтам. К недостаткам системы можно отнести большое количество и сложность устройства деформационных швов шарнирного типа, а также нарушение комфортности проезда в зоне шарниров. В настоящее время мосты такой системы строятся редко;

- *температурно-неразрезная система* – состоит из двух опорных балок, объединённых в цепь с помощью верхней соединительной плиты. Под действием вертикальных нагрузок такая система работает как разрезная, а под действием горизонтальных – как неразрезная. Её достоинством является мень-

шее количество деформационных швов, а недостатком – обязательное наличие двух опорных частей на каждой промежуточной опоре.

Во всех вышеперечисленных схемах мостов пролётные строения могут изготавливаться как в виде сплошных балок различного сечения, так и в виде решётчатых конструкций, то есть ферм.

Ферменные – это, как правило, железнодорожные мосты с пролётом свыше 50 м. Преимущества фермы – лёгкая конструкция, позволяющая перекрывать достаточно большие пролёты (обычно от 40 до 150 м). Фермы изготавливают из стандартного стального проката. Существует единственная в мире эксплуатируемая железобетонная мостовая ферма, которая находится в городе Белово Кемеровской области на подъездных железнодорожных путях предприятия.

Распорные системы отличаются от балочных тем, что нагрузки, передаваемые с пролётных строений на опоры, имеют не только вертикальную, но и горизонтальную составляющую, называемую в строительной механике распором. Выделяют несколько разновидностей распорных систем, довольно сильно отличающихся друг от друга:

- *висячие мосты* – мосты, в которых основная несущая конструкция выполнена из гибких элементов (канатов, цепей и т.д.), работающих на растяжение, а проезжая часть подвешена. Этот вид представляют все крупнейшие по длине и высоте пролёта мосты мира;

- *вантовые мосты* – разновидность висячих мостов: роль основной несущей конструкции выполняет вантовая ферма, выполненная из прямолинейных стальных канатов. Ванты прикреплены к **пилонам** – высоким стойкам, монтируемым непосредственно на опорах. Пилоны, в основном, располагаются вертикально, но не исключено и наклонное их расположение. К вантам крепится балка жёсткости, на которой располагается мостовое полотно. Ванты располагаются под углом наклона к горизонтали не менее 30°, так как в противном случае в них возникают большие усилия, и жёсткость сильно уменьшается. Балку жёсткости обычно выполняют коробчатого сечения, поскольку это улучшает её работу на кручение от временных нагрузок и от действия ветра. Наиболее часто вантовая система применяется при перекрытии глубоких рек и в городских условиях;

- *у арочных мостов* основными несущими конструкциями являются арки или своды. **Арка** – криволинейный брус, у которого поперечный размер меньше высоты. **Свод** – криволинейный брус, у которого ширина сечения значительно больше высоты. Арочные мосты могут быть с ездой поверху, понизу и посередине. Опоры арочных мостов всегда массивные, поскольку должны быть рассчитаны и на восприятие распора. При больших пролётах арки всегда экономичнее балочных конструкций, но только в отношении пролётных строений. Из-за большого развития опор в поперечном сечении мост арочной системы дешевле балочного только при высоте опор до 2 м. Арочные мосты характерны для горных условий, поскольку позволяют перекрыть больший пролёт, чем балки, а в условиях горного рельефа сооружение дополнительных опор не оправдано. Также специфическая область применения арочных мостов обусловлена тем, что они требуют большого подмостового пространства, особенно с

ездой поверху, что приводит к удорожанию и усложнению строительства насыпей подходов, которые могут достигать высоты 20 м; возрастает вероятность оползней на таких насыпях в начальный период их эксплуатации. Часто арочные мосты строят в городских условиях из соображений красоты.

Комбинированная схема (включает в себя балку с арочной подпругой); это наиболее часто встречающаяся схема, как правило, это городские мосты через большие реки.

Понтонные мосты – мосты, собранные на плавучих опорах – *понтонках*. Они не имеют жёсткой связи с берегом и цельного жёсткого каркаса. Такие мосты, как правило, состоят из отдельных секций, скреплённых между собой подвижным соединением. *Наплавные мосты* – это те же понтонные, но без опор. Плавучими являются сами пролёты моста. Используются понтонные и наплавные мосты при необходимости устройства временных переправ, однако есть примеры функционирования подобных мостов и на постоянной основе. Возможность буксировки отдельных секций по воде и по суше облегчает и ускоряет процесс сборки такого моста, а также демонтаж и перенос в другое место. Недостатком понтонных мостов является невозможность использования их в зимний период, когда вода скована льдом, во время ледохода, а также во время сильного волнения. Подобные переправы затрудняют судоходство и не могут нести серьёзную нагрузку.

По уровню проезда мосты делятся на:

- с ездой поверху (подавляющее большинство балочных; встречаются также фермы и реже арки);
- с ездой посередине (чаще всего арочные, в которых пяты арок находятся значительно ниже, а замок – выше уровня проезжей части);
- с ездой понизу (чаще всего сквозные фермы или арочные; все виды висячих; встречаются также балочные, где подвижная нагрузка передвигается между основными несущими элементами).

Объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств.

К объектам транспортной безопасности необходимо отнести все здания и сооружения, в которых реализуется управление движением транспортных средств, а также организованы системы связи и навигации. Для конкретизации данного вида объектов транспортной безопасности рассмотрим подробнее технические средства, применение которых придаёт им соответствующий статус.

При эксплуатации железнодорожного транспорта используются следующие **виды систем связи**:

- поездная диспетчерская – для переговоров поездного диспетчера с дежурными по станциям, входящим в его диспетчерский круг;
- поездная межстанционная – для переговоров дежурных двух соседних раздельных пунктов;
- постанционная – для служебных переговоров работников станций между собой и передачи телеграмм на линейные станции в пределах отделения дороги;

- линейно-путевая – для переговоров работников дистанции пути;
- магистральная – для связи РЖД с управлениями дороги и дорог между собой;
- дорожная – для служебной связи между управлением дороги и отделениями, крупными станциями, депо и между собой;
- местная станционная – для общей служебной связи работников станции;
- информационная – для передачи на сортировочную станцию сведений о подходе поездов;
- энергодиспетчерская – для связи энергодиспетчера с тяговыми подстанциями и дежурными по станциям участка.

Кроме проводной связи, на железных дорогах используется также **радиосвязь**:

- станционная – для переговоров работников службы движения на станции по вопросам организации перевозочного процесса;
- поездная – для переговоров машинистов локомотивов, находящихся на участке, с дежурными по станциям и поездным диспетчером;
- маневровая – для ведения местных переговоров машинистов локомотивов, технических работников, обслуживающих станцию или узел.

Линии связи разделяются по значению на три класса:

- I – связывают РЖД с управлениями дорог, а также последние между собой;
- II – обеспечивают связь между управлением и отделениями железной дороги, а также между отделениями;
- III – предназначены для организации местной и внутриотделенческой связи.

Системы управления движением поездов.

Управление движением поездов осуществляется диспетчерской централизацией (ДЦ), обслуживающей железнодорожные линии протяженностью до 100 км, оборудованные устройствами электрической централизации на станциях и автоматической блокировкой на перегонах. ДЦ осуществляется диспетчером из одного пункта управления с помощью устройств телеуправления (ТУ) и телесигнализации (ТС). В результате обеспечивается управление стрелками и сигналами нескольких станций и перегонов, а также осуществляется контроль положения стрелок на всех станциях и других контролируемых пунктах, занятости стрелок и перегонов, станционных путей и прилегающих к ним блок-участков. Эта информация, а также показания входных и выходных светофоров дублируются аппаратурой управления на пульте диспетчера. ДЦ способствует повышению безопасности движения, позволяет обеспечить максимальное использование пропускной способности участков, дает возможность четко организовать движение поездов по графику.

Для осуществления диспетчерской централизации на станциях и участках, находящихся в ведении одного диспетчера, его рабочее место оборудовано световым пультом-табло, на котором отображается состояние контролируемых

объектов. В распоряжении диспетчера находятся устройства телеуправления для ввода команд.

На крупных железнодорожных станциях применяются пульты-манипуляторы, имеющие два рабочих места и состоящие из центральной секции и расположенных симметрично относительно нее секций с приборами управления, соответствующими четной и нечетной горловинам станции. Применяются пульт-табло и пульт-манипулятор с выносным световым табло. Контролируемые объекты также оборудованы аппаратурой для приема сигналов телеуправления, преобразования сигналов и выдачи команд для исполнения в устройства электрической сигнализации.

В технических средствах диспетчерской сигнализации используются элементы вычислительной техники, усовершенствованные средства передачи данных и аппаратуры каналов связи широкого применения. Создаются системы слежения за движением поездов с контролем и отображением их номеров. При этом решаются и другие задачи: регистрация графика исполненного движения, автоматическая установка поездных маршрутов, оповещение пассажиров о подходе поездов, контроль выполнения графика движения на более высоких уровнях управления, автоматическое задание тяговых режимов локомотивам с учетом условий движения поездов.

Вся оперативная работа по непосредственному управлению движением поездов на участках или направлениях и маневровой работой на станциях сосредоточена в руках одного ответственного работника – диспетчера, который, имея постоянную связь с объектами управления своей зоны, непрерывно следит за их состоянием и управляет перевозочным процессом, используя специальные средства управления и давая указания соответствующим работникам. Диспетчерское управление охватывает все уровни управления перевозками: станционный, отделенческий, дорожный и сетевой.

Ведущее место в системе оперативного диспетчерского управления занимает поездной диспетчер (ДНЦ), являющийся единоличным руководителем движения поездов на железнодорожном участке. Помимо поездного диспетчера в диспетчерскую смену входят локомотивный диспетчер, энергодиспетчер, иногда диспетчер – вагонораспорядитель, узловой диспетчер и др. Смену возглавляет дежурный по отделению, который координирует действия всех диспетчеров.

Автоматизированные системы управления движением поездов (АСУДП) включают технические, технологические и организационные средства, позволяющие обеспечить повышение уровня диспетчерского руководства движением на участках и направлениях железных дорог. Их применение дает возможность обеспечивать устойчивое и точное выполнение графика движения, повышение использования пропускной способности участков и направлений, перерабатывающей способности станций, увеличение производительности труда поездных диспетчеров, локомотивных бригад, дежурных по станциям. В состав АСУДП входят системы автоматического ведения поездов (САВП), интервального регулирования движения поездов (ИРДП), диспетчерского управления.

Централизованная система автоведения поездов (ЦСАП), представляющая собой комплекс технических средств, обеспечивает автоматическое управление движением поездов на линии (для метрополитенов) и на направлении (для магистральных железных дорог).

ЦСАП получает данные о параметрах движения всех поездов на линии и вырабатывает команду управления каждому поезду в соответствии с полученной информацией и требуемой программой движения. Система обеспечивает выполнение с заданной точностью графика движения поездов, экономию расходов энергии на тягу поездов при заданных временах хода по перегону, построение в реальном масштабе времени нового графика движения и его реализацию при некомпенсируемых возмущениях. Входной информацией системы является время прибытия и отправления поездов со станций и (или) время прохождения контрольных точек. Выходной информацией служат вычисленные времена хода поезда по перегонам и длительности стоянок. Управление торможением обеспечивает прицельную остановку поезда у платформы, выполняет функции систем безопасности.

Техническими средствами централизованной системы автоматического ведения поездов являются центральный пост управления, станционные, напольные и поездные устройства. На линиях метрополитена используют вычислительные комплексы и микро-ЭВМ, обеспечивающие также техническую диагностику и контроль параметров движения поезда.

Для магистральных линий отечественных железных дорог со смешанным движением разработана и прошла испытание комплексная система автоматического управления движением поездов (КСАУДП), которая наиболее полно выполняет основные функции эксплуатационной деятельности железных дорог. Система имеет трехуровневую иерархическую структуру, на нижнем уровне которой осуществляется автоматический сбор информации о местонахождении всех поездов, локомотивов, групп вагонов, о положении стрелок и сигналов. Эта информация с помощью устройств второго (станционного) уровня передается в центр управления диспетчерским кругом (третий уровень). Из центра управления информация станционными устройствами передается на станции и локомотивы для реализации выработанных команд. Конечным этапом управления является исполнение команд аппаратурой, установленной на локомотиве. Станционные устройства имеют возможность контролировать заданное время хода по перегону, отображать номера поездов на экранах дисплеев, автоматически вести учет прибытия и отправления поездов и выполнять ряд других функций, определяющихся классом станций. На третьем уровне осуществляется отображение движения поездов на табло и экране дисплея в реальном масштабе времени с указанием их номеров, отклонений от графика, выдается в канал телеуправления командная информация на станции и локомотивы, ведется исполненный график движения поездов, прогнозируется и выдается диспетчеру информация справочного характера.

Железнодорожными путями общего пользования принято называть железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче гру-

зов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции.

Железнодорожные пути необщего пользования – это железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

К железнодорожному подвижному составу относятся: локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

В данном параграфе мы дали общую характеристику объектов транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, при этом, учитывая правоохранительную специфику подготовки, необходимо уделить внимание ведомственному законодательству, устанавливающему исчерпывающий перечень объектов транспорта, находящихся в оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте. Так, приложение № 2 к приказу МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» относит к объектам железнодорожного транспорта, обслуживаемым транспортной полицией:

1. Магистральные железнодорожные линии:

- железнодорожные пути (земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения) на перегонах и железнодорожных станциях, предназначенные для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, выполнению сортировочной и маневровой работы;

- пешеходные и переходные мосты, подземные переходы и тоннели, служащие для обеспечения пассажиропотоков в зоне пассажирских остановочных пунктов железнодорожного транспорта;

- устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки;

- строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки;

- контактная сеть;

- линии электроснабжения, питающие тяговые подстанции, контактную сеть, устройства сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте, кроме объектов общего или двойного назначения;

- строения, сооружения, помещения и оборудование тяговых подстанций, расположенные на железнодорожных станциях;

- строения, сооружения, помещения и оборудование трансформаторных подстанций, расположенные на железнодорожных станциях;
- строения, сооружения, помещения и оборудование пунктов группировки, расположенные на железнодорожных станциях;
- строения, сооружения, помещения и оборудование постов секционирования, расположенные на железнодорожных станциях;
- сооружения и оборудование автотрансформаторных пунктов питания, обеспечивающие безопасность следования подвижного железнодорожного состава;
- сооружения и оборудование комплектных трансформаторных подстанций, обеспечивающие безопасность следования подвижного железнодорожного состава;
- строения, сооружения, помещения и оборудование дизельных электростанций, расположенные на железнодорожных станциях;
- системы и линии дистанционного управления и телеуправления устройствами электрооборудования, расположенные на железнодорожных станциях;
- устройства выявления неисправностей и технического обслуживания железнодорожного подвижного состава.

2. Малоинтенсивные железнодорожные линии.

3. Железнодорожные станции на малоинтенсивных железнодорожных линиях:

- железнодорожные станции, на которых производится погрузка и выгрузка специальных и воинских грузов;
- железнодорожные станции, которые задействованы в работе временных перегрузочных районов;
- железнодорожные станции, которые задействованы в работе запасных морских перегрузочных районов;
- железнодорожные станции, которые задействованы в работе погрузочно-выгрузочных районов;
- узловые и предузловые железнодорожные станции.

4. Информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и системы управления перевозками, расположенные на железнодорожных станциях:

- строения, сооружения и помещения, инженерные системы и системы жизнеобеспечения вычислительных и диспетчерских центров;
- линейное и станционное оборудование сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте.

5. Объекты локомотивного и вагонного хозяйства:

- железнодорожные станции, вокзалы, пассажирские платформы, пассажирские технические железнодорожные станции со всеми находящимися на них объектами организаций железнодорожного транспорта.

При этом уточняется, что границами железнодорожной станции являются входные и выходные светофоры и территория, ограниченная внешним ограждением. При отсутствии внешнего ограждения границей считается внешняя обочина земляного полотна.

Назначение пассажирской технической железнодорожной станции состоит в выполнении пассажирских технических операций, техническом обслуживании, ремонте и экипировке пассажирских вагонов, вагонов-ресторанов, приписных вагонов, формировании (расформировании) пассажирских составов из приписных вагонов, подаче (уборке) пассажирских составов (приписных вагонов) на пассажирскую станцию, отстое пассажирских составов и приписных вагонов;

- парки отстоя поездов дальнего следования и пригородных составов;
- пассажирские, локомотивные, вагонные ремонтные предприятия при условии их нахождения непосредственно в технических парках, депо; перегоны (в пределах верхнего строения железнодорожного пути);
- остановочные пункты в пределах посадочных платформ, платформы (перроны), железнодорожный подвижной состав;
- железнодорожные подъездные пути общего пользования от стрелки примыкания до откидного бруса или до знака «граница подъездного пути»;
- грузовые станции и дворы, контейнерные площадки (пункты) в пределах их ограждения;
- станционные прирельсовые склады, сортировочные рампы, пакгаузы, ангары, другие складские помещения грузового хозяйства организаций железнодорожного транспорта, находящиеся на железнодорожных станциях.

§ 2. Объекты транспортной безопасности на водном транспорте

Морские терминалы, акватории морских портов.

Морской терминал – это совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

Территория порта состоит из земельных участков, предоставленных для размещения порта в соответствии с земельным законодательством. Акватория порта состоит из водного пространства внутренних водных путей, выделяемого в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Морским портом называется совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

Речной порт – это комплекс сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта. Порт (причал), в котором хотя бы одно из юридических лиц или один из индивидуальных предпринимателей осуществляет в силу закона или на основании лицензии деятельность, связанную с перевозками внутренним водным транспортом, по обращению любого физического или юридического лица, является портом или причалом общего пользования.

Пассажирский терминал – совокупность объектов инфраструктуры речного порта, предназначенных для обслуживания пассажиров, и включающая в себя необходимые для этого вокзал, причалы, устройства и приспособления для посадки, высадки пассажиров и их пребывания в ожидании судна, служебно-вспомогательные здания и сооружения, портовые перегрузочные машины и оборудование для погрузки, выгрузки багажа, постельного белья, продовольственных и других грузов, подъездные пути смежных видов транспорта.

Причалом называется гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов.

Внутренние водные пути Российской Федерации – это естественные или искусственно созданные федеральные пути сообщения, обозначенные навигационными знаками или иным способом и используемые в целях судоходства.

Судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река – море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода. Судно смешанного (река – море) плавания характеризуется тем, что по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям.

Общее устройство морских и речных судов и портов.

Грузовые суда представляют собой крупные транспортные средства морского транспорта. Они менее подвержены стандартизации, чем подвижной состав железнодорожного и автомобильного транспорта, и строятся в основном по индивидуальным проектам сериями по 5-10 судов. Схема устройства сухогрузного судна приведена на рис. 4.1.

Основные размерения судна (так называют геометрические параметры судов): L – длина по грузовой ватерлинии; Н – осадка в грузу (размер по высоте от низа киля до уровня воды при полностью загруженном судне); Н₂ – высота надводного борта; Н₁ – общая высота борта (размер по высоте от низа киля до верхней палубы); В – ширина судна (ширина по мидель – шпангоуту, т.е. в середине длины судна).

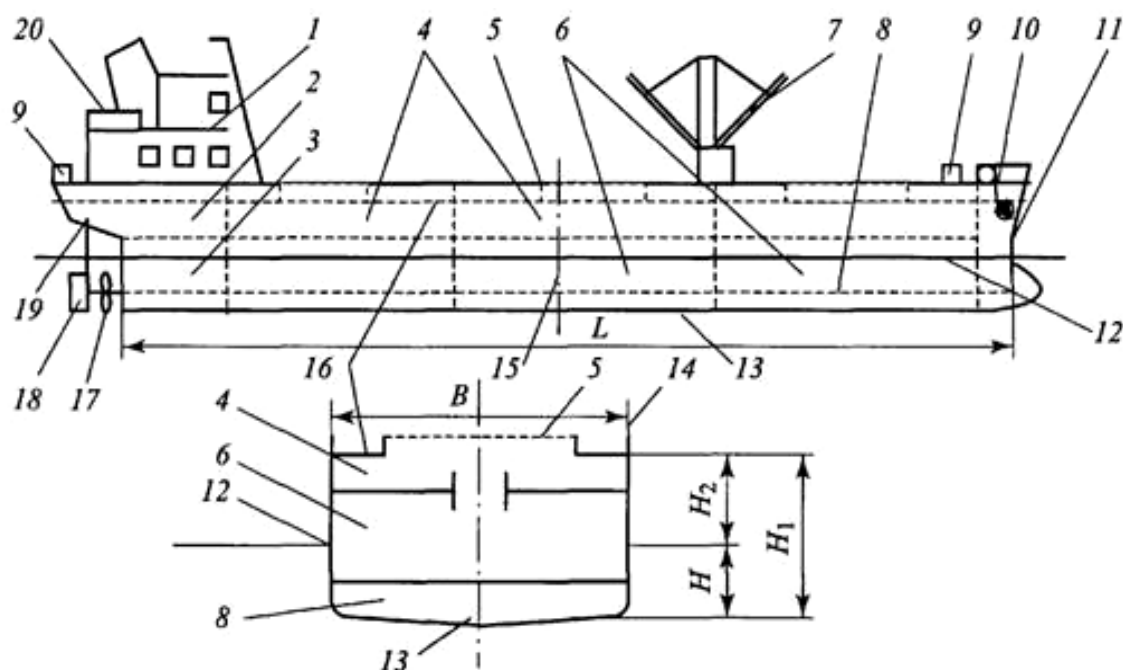


Рис. 4.1. Общее устройство и основные размеры сухогрузного судна:

- 1 – надстройка; 2 – бытовые помещения; 3 – машинное отделение; 4 – твиндеки; 5 – грузовые люки; 6 – трюмы; 7 – грузовое устройство; 8 – двойное дно; 9 – швартовое устройство; 10 – якорное устройство; 11 – форштевень; 12 – ватерлиния; 13 – киль; 14 – фальшборт; 15 – мидель – шпангоут; 16 – верхняя палуба; 17 – движитель; 18 – рулевое устройство; 19 – ахтерштевень; 20 – шлюпочное устройство.

К другим параметрам грузового судна относятся:

- грузоподъемность – наибольшая масса перевозимого груза, т (морских судов примерно 5-100 тыс. т, речных – 500-5000 т);
- дедвейт – масса полностью снаряженного и загруженного судна, т;
- мощность судовой силовой установки, л.с. (обычно – дизельный двигатель);
- скорость, узлы (т.е. мили/ч, 1 морская миля равна 1852 м).

Кроме сухогрузных судов, предназначенных для перевозки штучных грузов (по морской терминологии – генеральных грузов), по роду перевозимых грузов бывают:

Контейнеровозы – суда, предназначенные для перевозки контейнеров (на морском транспорте – только крупнотоннажных, на речном – средне- и крупнотоннажных).

Ролкеры (или суда Ро-Ро) – суда с горизонтальным способом погрузки и выгрузки штучных грузов напольными транспортными средствами (от английских слов *Roll-on – Roll-off*, т.е. «закатить на судно» – «выкатить с судна»).

Балкеры – суда для перевозки сыпучих навалочных грузов (от англ. *bulk* – «навалочный груз»).

Танкеры – суда для перевозки жидких грузов (главным образом – нефти и нефтепродуктов) и сжиженных газов (название судна происходит от английского слова «tank» – замкнутая емкость, трюм для жидкого груза).

Лихтеровозы – крупные суда для перевозки мелких судов-лихтеров, которые после разгрузки с лихтеровоза могут подходить к берегу и входить в реки по мелководью.

Для перевозок контейнеров морским транспортом используют как обычные сухогрузные суда, так и специальные суда-контейнеровозы, причем за последнее время предпочтение отдают именно специальным контейнеровозам, которые могут перевозить от 400-500 до 3-4 тысяч ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Контейнеры устанавливают как в трюмы, так и на верхнюю палубу в 3-5 ярусов по высоте.

Для предотвращения смещения при транспортировке по морю контейнеры крепят между собой специальными устройствами за верхние и нижние фитинги, а также к конструкциям судна. При ширине судна до 35-39 м на нем размещают по ширине до 10-13 контейнеров. Длина контейнеровозов составляет от 150 до 280 м, высота борта – 15-25 м, осадка – 7-11 м, дедвейт – до 50 тыс. т и более, мощность силовой установки 30-60 тыс. л.с., скорость хода – до 24 узлов (около 44 км/час), расход топлива – 100-200 т/сут, стоимость – примерно 10-12 тыс. долларов США в расчете на один ДФЭ вместимости.

Суда внутреннего водного транспорта в зависимости от разрешенного района плавания делятся на классы: «Л» – для плавания на малых реках и в верховьях больших рек; «Р» – для плавания по большим магистральным рекам; «О» – для плавания на крупных озерах и водохранилищах; «М» – для плавания в крупных озерах, с ограниченным выходом в море; «М-СП» и «П-СП» для смешанного плавания река-море. Характеристика некоторых специализированных судов-контейнеровозов для перевозки контейнеров по внутренним водным путям дана в таблице 4.1.

Таблица 4.1.

Суда внутреннего плавания для перевозки контейнеров

<i>Параметр</i>	<i>Грузоподъемность, т</i>		
	<i>1300</i>	<i>2100</i>	<i>2500</i>
Вместимость, контейнеров массой брутто:			
3 т	464	672	720
5 т	225	360	375
20 т	55	100	120
Длина, м	97	108	190
Ширина, м	16	15	14
Высота борта, м	4,4	5	5,5
Скорость хода, км/ч	27,5	20	21

Для перевозки жидких грузов морским и внутренним водным транспортом используют специальные наливные суда следующих типов: танкеры (сырая нефть и нефтепродукты), химовозы (опасные химические материалы), газовозы (сжиженные газы). Характеристика некоторых нефтеналивных судов приведена в таблице 4.2.

Таблица 4.2.

Нефтеналивные суда (отечественной и зарубежной постройки)

<i>Типовое судно проекта</i>	<i>Длина наибольшая, м</i>	<i>Ширина наибольшая, м</i>	<i>Высота борта, м</i>	<i>Общая подача* насосов, м³/ч</i>
Партизанск	97	14,2	4,9	640
Дрогобыч	116	16	6,7	750
Самотлор	160	23	9,2	2100
Ашхабад	183	23,4	10	2500
Бургас	226	32,2	11,4	—
Адыгея	225	32,2	12,5	—
Ак. Пустровойт	228	42,3	13,5	8800
Крым	295	45	17	20 600

Общая подача насосов, установленных на судне, – это общая их производительность при перекачивании груза из судна на терминал.

Скорость хода танкеров составляет, в среднем, 14-16 узлов (26-30 км/ч). Число грузовых трюмов (танков) на судне бывает от 8 до 20.

Портом называется технический объект на морском или внутреннем водном транспорте для загрузки-разгрузки судов и перегрузки грузов на сухопутные виды транспорта.

Морской порт (см. рис. 4.2) по своему устройству – это комплекс различных устройств и сооружений, состоящий из трех основных частей: акватории, территории порта и причального фронта (участок погрузки-разгрузки судов).

Речные порты имеют аналогичное устройство, но в них отсутствуют некоторые объекты и сооружения (например, морской канал, волнолом, внешний рейд, таможня и т.д.).

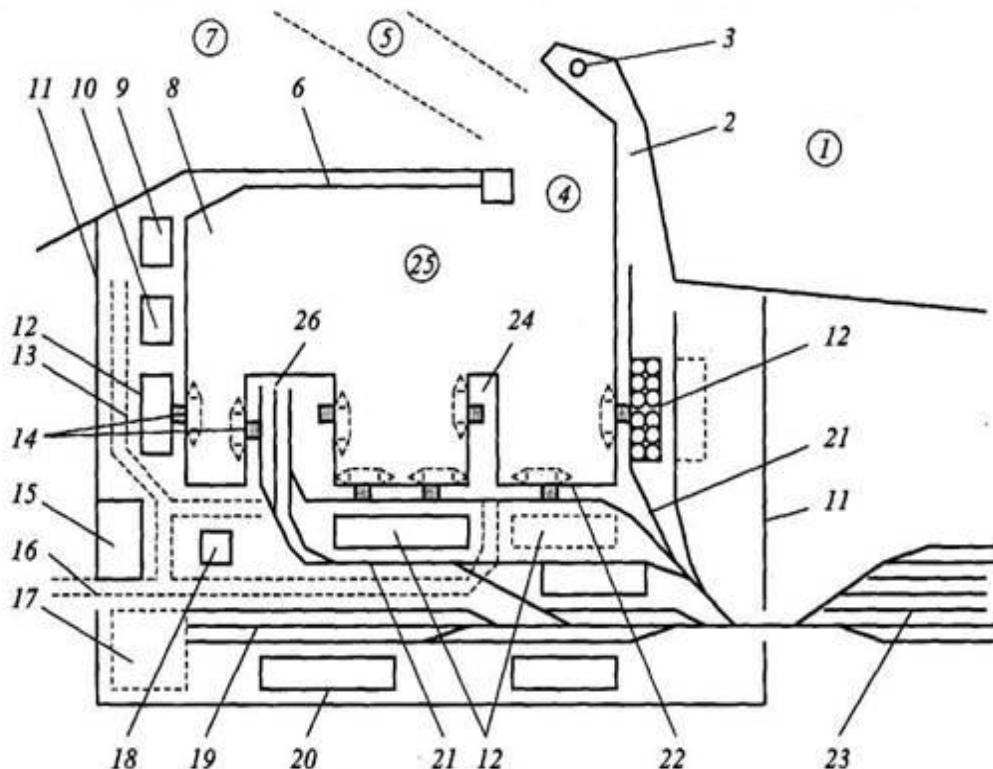


Рис. 4.2. Общее устройство морского порта:

- 1 – внешняя акватория; 2 – мол; 3 – маяк; 4 – вход в порт; 5 – морской канал (фарватер); 6 – волнолом; 7 – внешний рейд; 8 – район размещения судов вспомогательного и технического флота; 9 – ремонтная мастерская; 10 – гараж; 11 – ограждение территории порта; 12 – прикормонные склады и складские площадки; 13 – внутренние автодороги; 14 – краны; 15 – административное здание; 16 – автовъезд с контрольно-пропускным пунктом; 17 – автостоянка; 18 – здание таможни и других государственных учреждений; 19 – приемо-отправочный парк; 20 – тыловые склады; 21 – железнодорожные пути; 22 – причалы; 23 – припортовая железнодорожная станция; 24 – узкий пирс; 25 – внутренняя акватория; 26 – широкий пирс.

Порты классифицируют не только по виду водного транспорта (морские, речные), но и по назначению, роду перерабатываемых грузов, комплексу выполняемых работ, расположению, устройству, техническому оснащению, грузообороту и другим признакам.

Порты могут входить в состав комплексного транспортного узла и взаимодействовать с железнодорожным и автомобильным транспортом, припортовой железнодорожной станцией, с грузовыми терминалами магистрального транспорта, промышленных, торговых, экспедиторских и строительных предприятий.

Речные порты бывают «русловые» (расположенные непосредственно в русле реки) и «ковшовые» (расположенные в ковше – углублении береговой линии). Большое значение приобретают устьевые порты, расположенные в устьях рек и служащие для перегрузки грузов с речного транспорта на морской или как пункты выхода судов класса «река – море» с рек в каботажное плавание по морю.

Особенностью некоторых речных портов является большое колебание уровня воды в течение года (в ряде случаев – до 8-10 м), что влияет на конструкцию причальных сооружений (применяют вертикальные, откосные и комбинированные профили причалов).

В соответствии с ранее упомянутым приложением № 2 к приказу МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» к объектам водного транспорта, обслуживаемым транспортной полицией, отнесены:

1. Объекты морского транспорта:

- морские порты, причалы;
- гидротехнические сооружения с земельными отводами и средства навигационной обстановки, подводомственные Минтрансу России, в пределах судоходной части морских портов;
- суда и другие плавательные средства, независимо от портов приписки, находящиеся у причалов и в акватории портов, вокзалов и других гидротехнических сооружений, стоящих на рейдах акватории морских портов;
- находящиеся на территории портов предприятия, учреждения и организации, а также судоходная часть акватории морских портов;
- склады, ангары, предназначенные для хранения грузов, помещения для переработки грузов на территории портов, вокзалов, причалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности;
- здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории порта и предназначенные для государственного контроля и надзора в порту;
- пункты специализированного отстоя и ремонта плавательных средств, судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных;
- морские терминалы.

2. Объекты речного транспорта:

- речные порты, пассажирские терминалы, причалы и пристани по обслуживанию грузовых и пассажирских судов;
- внутренние водные пути Российской Федерации в пределах их границ при наличии линейного подразделения территориального органа МВД России на транспорте;
- суда, предназначенные для перевозки пассажиров и грузов, плавательные средства, находящиеся на главном судовом ходу;
- судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных, пункты специализированного отстоя и ремонта грузовых и пассажирских судов;
- главный судовой ход акватории рек и каналов без учета боковых притоков при наличии линейного подразделения территориального органа МВД России на транспорте. При этом под главным судовым ходом понимается водное пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов в период навигации и обозначенное на местности плавучими знаками

судовой обстановки (или карте), по отношению к другим судовым ходам, в данном районе он является главным (основным);

- плавучие базы отдыха, дебаркадеры;
- плавучие знаки судовой обстановки;
- острова, расположенные в водных акваториях портов, рек и прибрежных вод, на которых отсутствуют городские и сельские поселения.

§ 3. Объекты транспортной безопасности на воздушном транспорте

Аэродромы, аэропорты.

Воздушный кодекс Российской Федерации в статье 40 законодательно закрепляет ряд понятий, касающихся транспортной безопасности:

- **аэродром** – участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. Аэродромы подразделяются на аэродромы гражданской авиации, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации;

- **вертодром** – участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. Вертодромы подразделяются на вертодромы гражданской авиации, вертодромы государственной авиации и вертодромы экспериментальной авиации;

- **посадочная площадка** – участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

- **аэропорт** – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.

Международным аэропортом является аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором в установленном законодательством Российской Федерации порядке функционирует пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

Аэропорт федерального значения – это аэропорт, необходимый для организации воздушного сообщения между городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом, Севастополем и административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации, а также международными аэропортами. Перечень аэропортов федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Аэродром (от греч. *αἴρος* – «воздух» и *δρόμος* – «дорога», «улица») – земельный или водный участок с воздушным пространством, сооружениями и оборудованием, обеспечивающими взлёт, посадку, руление, размещение и обслуживание самолётов, вертолётов и планеров. Он оборудован одной или несколькими взлётно-посадочными полосами.

Аэродром состоит из лётного поля и комплекса управления воздушным движением.

Аэродромы бывают следующих типов:

- гражданские – для наземного обеспечения гражданских пассажирских и грузовых воздушных перевозок, входят в состав аэропортов;
- трассовые – для выполнения авиационных рейсов;
- учебные – для обучения и тренировки курсантов лётных училищ;
- заводские – для испытания воздушных судов после ремонта на авиационно-строительных и авиаремонтных заводах и отправки прошедших испытания воздушных судов в аэропорты приписки;
- экспериментальные – для испытания авиационной техники на авиационных заводах и полигонах;
- для выполнения авиационных работ.

По классу собственности аэродромы подразделяются на государственные, муниципальные, частные аэродромы и летные поля.

К числу государственных аэродромов относятся:

- все без исключения военные (для решения задач оборонного характера, несения боевого дежурства, переброски войск и т.д.);
- учебные (для обучения лётного, штурманского и технического состава военной авиации);
- спортивные (для учебно-тренировочных и показательных полётов на самолётах, вертолётах, дельтапланах, планерах, парaplанах, выполнения парашютных прыжков).

На гражданских аэродромах дислоцируются (базируются) гражданские авиапредприятия (авиакомпании). На военных – войсковые части ВВС и армейской авиации, авиации других силовых ведомств (силовых подразделений ведомств). На экспериментальных аэродромах – организации, занимающиеся испытаниями авиатехники (лётно-испытательные станции авиазаводов, научно-исследовательские учреждения различных ведомств – как гражданских, так и военных). На учебных аэродромах – лётные и авиационно-технические училища (гражданские или военные). На спортивных – спортивные авиаклубы, относящиеся к РОСТО (ранее ДОСААФ) и подобным организациям. Используются также аэродромы совместного базирования, на которых наряду с гражданской авиацией базируется и военная.

Начиная с 1992 года аэродромная сеть России сократилась на 918 аэродромов: по состоянию на 2016 год в государственном реестре числится 228 аэродромов. Подавляющее число действующих аэропортов (кроме крупнейших) убыточны. Около 70% взлётно-посадочных полос с искусственными покрытиями были построены более 20-30 лет назад, большинство из них нуждается в реконструкции.

В последние годы для обозначения (в том числе отличительного) военных аэродромов в российских СМИ стал нередко применяться термин авиабаза, заимствованный из английского языка (*air base* – букв. «воздушная база»), где он активно используется (особенно в США). Тем не менее, официально в авиации России и других стран СНГ применяется только термин аэродром – «государственный аэродром», «аэродром государственной авиации». (Однако такое применение термина аэродром делает его с точки зрения языкознания лексически довольно расплывчатым, из-за чего и появляются довольно тяжеловесные термины вроде аэродром государственной авиации, тогда как, например, термин «авиабаза» прост, короток и понятен сразу.)

Международная классификация аэродромов

В соответствии с руководящими документами международной организации гражданской авиации (ИКАО) классификация аэродромов осуществляется по кодовому обозначению.

Кодовое обозначение состоит из двух элементов. Элемент 1 является номером, основанным на длине летной полосы, а элемент 2 является буквой, соответствующей размаху крыла самолета и расстоянию между внешними колесами основного шасси:

КОДОВЫЙ ЭЛЕМЕНТ 1

Кодовый номер	Длина взлетно-посадочной полосы ¹
1	< 800 м
2	800-1200 м
3	1200-1800 м
4	> 1800 м

КОДОВЫЙ ЭЛЕМЕНТ 2

Кодовая буква	Размах крыла	Колея основного шасси
A	< 15 м	< 4,5 м
B	15-24 м	4,5-6 м
C	4-36 м	6-9 м
D	36-52 м	9-14 м
E	52-60 м	9-14 м

Пример: Самолет Ил-62М с расчетной длиной взлета при стандартных атмосферных условиях 3280 м, размахом крыла 43,2 м и расстоянием между внешними колесами основного шасси 8,0 м соответствует по классификации аэродрому 4D.

¹ Далее – ВПП.

В России аэродромы классифицируют по следующим основаниям:

По длине ВПП и несущей способности покрытия аэродромы разделяются на 6 классов:

А – 3200 х 60, Б – 2600 х 45, В – 1800 х 42,
Г – 1300 х 35, Д – 1000 х 28, Е – 500 х 21.

По взлётной массе принимаемых самолётов:

вне класса (без ограничения массы) – Ан-124, Ан-225, А380 и т.п.

1-го класса (75 т и более) – Ту-154, Ил-62, Ил-76 и т.п.

2-го класса (от 30 до 75 т) – Ан-12, Як-42, Ту-134 и т.п.

3-го класса (от 10 до 30 т) – Ан-24, Ан-26, Ан-72, Ан-140, Як-40 и т.п.

4-го класса (до 10 т) – Ан-2, Ан-3Т, Ан-28, Ан-38, Л-410, М-101Т и т.п.

У аэродромов вне класса длина ВПП составляет обычно 3500-4000 м, 1 класса – 3000-3200 м, 2 класса – 2000-2700 м, 3 класса – 1500-1800 м, 4 класса – 600-1200 м. Гражданские аэродромы 3 и 4 класса относятся к аэродромам местных воздушных линий (МВЛ).

Таким образом, 1 класс примерно соответствует классу А, 2 класс – Б, 3 класс – В и Г, 4 класс – Д. К классу Е относятся полевые и временные аэродромы, посадочные площадки.

Возвращаясь к уже названному приложению № 2 к приказу МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания», необходимо заметить, что к объектам воздушного транспорта, обслуживаемым транспортной полицией, отнесены:

1. Воздушные суда, за исключением базирующихся на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках, где не имеется линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте, а также легкие и сверхлегкие воздушные суда.

2. Действующие и строящиеся аэропорты в пределах их границ при наличии линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте.

3. Взлетно-посадочные полосы, ангары и иные объекты аэропортов в пределах их границ при наличии линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте.

4. Объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава в пределах границ аэропортов при наличии линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение понятию «объект транспортной безопасности».
2. Перечислите виды объектов транспортной инфраструктуры.
3. Назовите виды транспортных средств.
4. Раскройте сущностное содержание терминов: аэропорт; аэродром; железнодорожная станция; подъездные пути; мост, эстакада; порт; акватория; водный путь.
5. Расскажите о международной классификации аэродромов в соответствии с руководящими документами ИКАО.
6. Перечислите основные виды морских судов.
7. Назовите основные элементы общего устройства морского порта.
8. Перечислите основные размерения водного судна.
9. Назовите основные виды систем связи, используемые при эксплуатации железнодорожного транспорта.
10. Дайте определение понятию «транспортная безопасность».

ГЛАВА 5.

СУБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

§ 1. Общие положения о субъектах обеспечения транспортной безопасности

Учитывая, что понятие транспортной безопасности определено законодателем как состояние защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, которое должно достигаться в результате целенаправленной деятельности, то сразу же возникает вопрос, кто должен осуществлять деятельность по обеспечению транспортной безопасности и кто должен нести ответственность за необеспечение или ненадлежащее обеспечение транспортной безопасности?

Ответ на этот вопрос и определяет понятие субъекта транспортной безопасности, хотя корректнее будет говорить о субъекте обеспечения транспортной безопасности. Под обеспечением транспортной безопасности понимается реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Соответственно, определение круга субъектов обеспечения транспортной безопасности будет зависеть от того, какую функцию субъекта транспортной безопасности возьмет на себя само государство. Для любого государства как субъекта обеспечения транспортной безопасности можно выделить два способа выполнения указанной деятельности:

- первый – транспортная безопасность обеспечивается только государственными органами, остальные организации и граждане оказывают им содействие. То есть деятельность по обеспечению транспортной безопасности возможно охарактеризовать как одно из направлений правоохранительной деятельности государства, субъектом которой, соответственно, должно выступать само государство посредством возложения определенных обязанностей на должностных лиц правоохранительных органов. В качестве примера можно привести исторический период Советского Союза, где практически весь транспортный комплекс находился в государственной собственности и, соответственно, обеспечение безопасности на нем осуществлялось правоохранительными органами. Историческим подтверждением тому может послужить тот факт, что в 1971 году после чрезвычайных происшествий на воздушном транспорте¹, связанных с незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации, Указом Президиума Верховного Совета СССР «О внесении дополнения в Воздушный кодекс Союза ССР»² было принято решение о создании на объектах воздушно-

¹ Коробейников Д. Мертва по прибытии // Правда. RU. 2003. 28 ноября.

² Ведомости Верховного Совета СССР. 1971. № 13. Ст. 1345.

го транспорта специальных подразделений. Во исполнение распоряжения в соответствии приказом МВД СССР были созданы подразделения милиции и следствия на воздушном транспорте, которые наряду с охраной общественного порядка обеспечивали авиационную безопасность;

- второй способ заключается в том, что определенные функции по обеспечению транспортной безопасности государство передает субъектам транспортной инфраструктуры, то есть собственникам и владельцам (в основном представителям коммерческих структур), а за собой оставляет контрольные функции. Государство при этом не перестает быть субъектом обеспечения транспортной безопасности.

Согласно статье 71 Конституции Российской Федерации в ведении Российской Федерации находится защита прав и свобод человека, а также оборона и безопасность страны. Следовательно, государство следует признать безусловным субъектом обеспечения транспортной безопасности даже в том случае, если государственный механизм обеспечения транспортной безопасности предусматривает передачу указанных обязанностей в полном объеме негосударственным организациям, оставляя за государством функцию контроля за субъектами ее обеспечения, однако не все исследователи придерживаются обоснованности указанной точки зрения¹.

Понятие субъекта транспортной безопасности в действующем законодательстве закрепления не находит, для характеристики деятельности таких субъектов и выполняемых ими задач и реализации полномочий законодатель закрепил в законодательстве некоторые понятия, входящие в систему понятийного аппарата транспортной безопасности. Так, в качестве компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности законодатель определяет федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности. К таким федеральным органам исполнительной власти относятся:

- Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), осуществляющее функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними;

- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), осуществляющее функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию го-

¹ Дмитриев С.Н. Потемкинские деревни транспортной безопасности // Транспортное право. 2015. № 2. С. 14-18.

сударственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на городском наземном электрическом транспорте;

- Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор), осуществляющее функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене;

- Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот), осуществляющее функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского (включая морские порты, за исключением морских терминалов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота) и речного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Схематически деятельность компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности можно представить следующим образом (см. рис. 5.1).

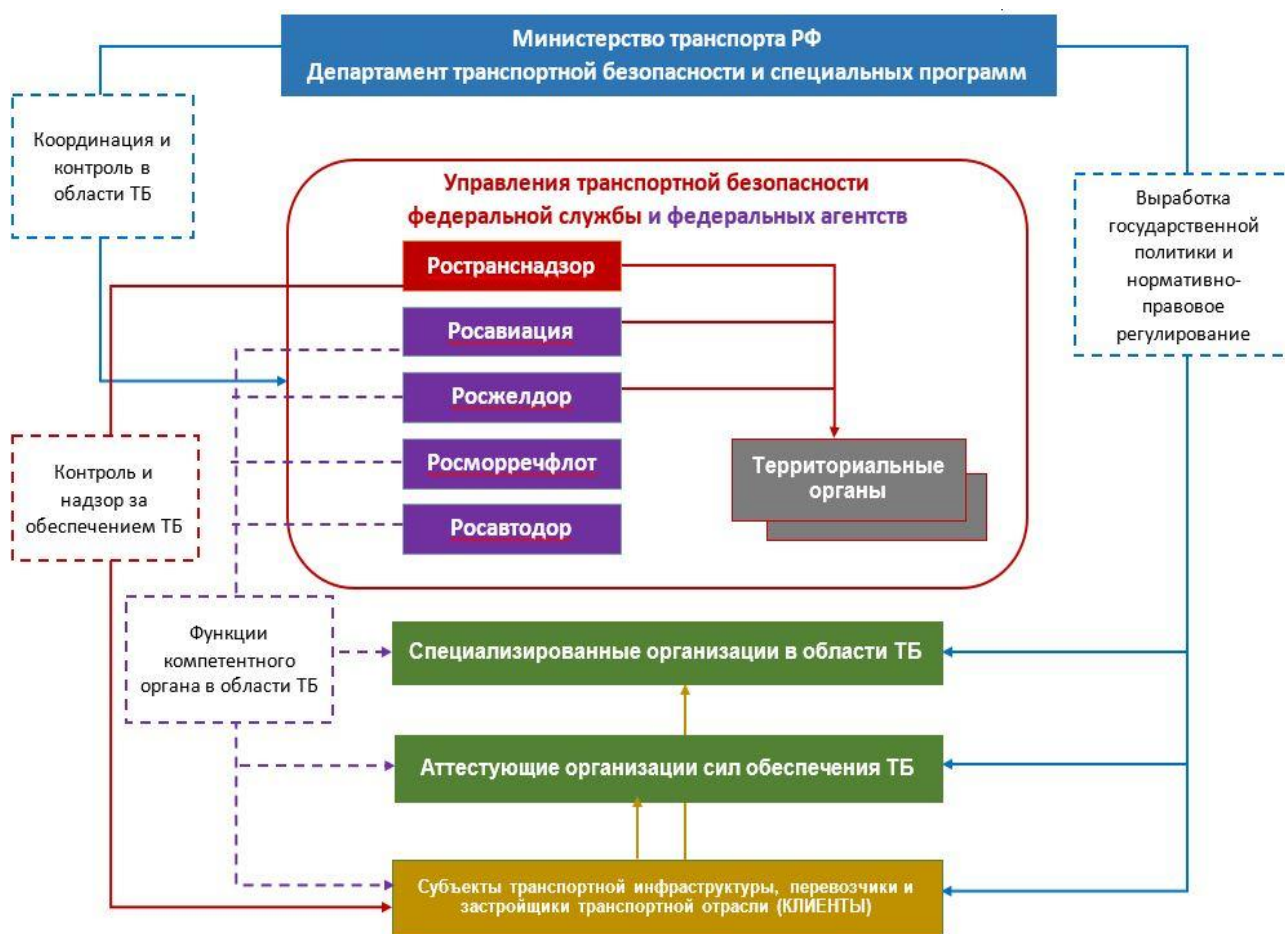


Рис. 5.1. Механизм деятельности компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности.

Наряду с понятием компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности, законодатель использует понятие органов аттестации, к которым относятся компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, их территориальные подразделения, а также организации, находящиеся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченные ими на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности.

Так как органы аттестации могут передавать свои полномочия иным организациям, законодатель для характеристики таких организации использует понятие аттестующие организации, под которыми понимаются юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры необходимых сведений, а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Наряду с государством субъектом обеспечения транспортной безопасности является собственник или владелец транспортного комплекса, на которого законодателем, с одной стороны, возложена обязанность обеспечения транспортной безопасности, а с другой стороны, на него возложена и ответственность за неисполнение обязанностей по обеспечению транспортной безопасности. В современном мире деятельность по оказанию транспортных услуг зачастую сопутствует предпринимательской деятельности, и собственник или владелец объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства одной из главных задач своей деятельности считает получение прибыли. Деятельность по обеспечению транспортной безопасности требует дополнительных затрат, которые увеличивает себестоимость оказания транспортной услуги, а, следовательно, уменьшают прибыль, получаемую собственником или владельцем объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, оказывающим транспортную услугу. Маловероятно, что предприниматели, оказывающие транспортные услуги, по собственной инициативе станут увеличивать расходы на обеспечение транспортной безопасности, в случае же возложения на них законом обязанности обеспечивать транспортную безопасность, предприниматели будут стараться осуществить ее с минимальными затратами. Понятно, что без контроля со стороны государственных органов надлежащего состояния защищенности объектов транспорта, используемых в предпринимательской деятельности, достичь не удастся.

Сложность определения круга субъектов зависит от того обстоятельства, что безопасность необходимо обеспечить на объекте или объектах транспорта, которые зачастую представляют собой сложный как в техническом, так и в технологическом отношении комплекс, соответственно должностные лица правоохранительных органов не всегда могут на нем присутствовать и не всегда обладают специальными знаниями и навыками. Единственный выход видится во взаимодействии субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления, которое закреплено законодателем в качестве одного из принципов обеспечения транспортной безопасности. В разделе V Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте данный принцип нашел более содержательное по смыслу выражение: объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и организаций, обеспечивающих безопасность населения на транспорте, а также максимальное использование возможностей государственно-частного партнерства.

Возникает резонный вопрос, а возможно ли отнести к числу субъектов обеспечения транспортной безопасности физических лиц? С одной стороны, физические лица выступают в качестве потребителей транспортной услуги и, в конечном итоге, главная цель деятельности по обеспечению транспортной безопасности заключается в защищенности именно физических лиц, пользующихся транспортными услугами, при этом они тоже обязаны соблюдать определенные правила поведения и выполнять действия. Так, физические лица, следующие либо находящиеся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, обязаны соблюдать определенные правила поведения, а также выполнять требования работников транспорта. Под соблюдением транспортной безопасности законодатель понимает выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации.

Так, например, физические лица, находящиеся на объектах транспорта, обязаны осуществлять проход или проезд в зону транспортной безопасности в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности. Обязанность соблюдения правил лежит на физических лицах независимо от цели нахождения на объекте транспорта: пассажиры, провожающие лица, посетители с целью получения информации или по иным причинам.

Также физические лица, находящиеся на объектах транспорта, обязаны информировать силы обеспечения транспортной безопасности о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства.

Кроме того, физическим лицам, следующим либо находящимся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, запрещается:

- проносить или провозить в зону транспортной безопасности предметы и вещества, запрещенные или ограниченные для перемещения на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве;
- препятствовать функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности, расположенных в зоне транспортной безопасности;
- принимать материальные объекты для их перевозки на транспортном средстве без уведомления сил обеспечения транспортной безопасности и прохождения процедуры досмотра в предусмотренных случаях;
- передавать сторонним лицам документы, предоставляющие право прохождения процедуры досмотра в особом порядке, для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности;
- осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства вне (в обход) установленных субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком проходов (проездов);
- предпринимать действия, имитирующие подготовку к совершению либо совершение актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства.

За невыполнение указанных требований физические лица могут быть привлечены к административной ответственности (статья 11.15.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации), а при наступлении тяжких последствий – к уголовной ответственности (статья 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации).

§ 2. Субъекты транспортной инфраструктуры, их роль в обеспечении транспортной безопасности

Круг субъектов транспортной безопасности определен законодателем в статье 4 Федерального закона «О транспортной безопасности». Специально понятие субъекта транспортной безопасности или субъекта обеспечения транспортной безопасности законодателем не раскрывается, законодатель перечисляет субъекты, на которых возлагается обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, к которым согласно статье 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» относятся юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

Рассматриваемое положение отражено законодателем с учетом понятий субъектов транспортной инфраструктуры, закрепленных в отраслевых законодательствах. Например, подобно определению понятия «владелец инфраструк-

туры», данному в статье 2 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, согласно которой владелец инфраструктуры – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующего договора.

Согласно же статье 7 Воздушного кодекса Российской Федерации имущество гражданской и экспериментальной авиации – воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие, предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов, средства – в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения – только в федеральной собственности. Соответственно субъектами транспортной инфраструктуры воздушного транспорта признаются авиационные предприятия и эксплуатанты. Под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ. Эксплуатантом является гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

В статье 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации закреплено понятие судовладельца, которым признается гражданин Российской Федерации или российское юридическое лицо, эксплуатирующие судно под Государственным флагом Российской Федерации от своего имени, независимо от того, являются ли они собственниками судна, доверительными управляющими или используют его на ином законном основании.

В качестве самостоятельного субъекта обеспечения транспортной безопасности законодатель рассматривает перевозчика, не отождествляя его с понятием субъекта. Перевозчиком признается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю).

Наряду с понятием субъекта транспортной инфраструктуры и перевозчика законодателем используется понятие сил обеспечения транспортной безопасности, под которыми понимаются лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств. Такая персонификация понятия субъекта, вероятнее всего, предпринята законодателем в целях распределения обязанностей по обеспечению транспортной

безопасности внутри самого субъекта и, соответственно, персонификации ответственных лиц за ненадлежащее выполнение указанной деятельности. Учитывая, что в России не используется институт уголовной ответственности юридических лиц, понятие сил обеспечения транспортной безопасности позволит на законодательном уровне установить субъекта уголовной ответственности за невыполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, в этом видится несомненный плюс для правоохранительной системы.

Также законодатель использует понятие «подразделения транспортной безопасности», под которыми понимаются осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица.

Согласно статье 12 Федерального закона «О транспортной безопасности» 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;
- выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности;
- оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, установлении причин и условий, способствующих их совершению;
- предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований в области обеспечения транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

§ 3. Служба авиационной безопасности как субъект обеспечения транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта

Служба авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) гражданской авиации¹ создается и действует в соответствии с положением (уставом) авиационного предприятия (эксплуатанта), утвержденным в установлен-

¹ Далее – САБ.

ном действующим законодательством Российской Федерации порядке, а также другими нормативными правовыми актами Российской Федерации по авиационной безопасности. Авиационное предприятие – это юридическое лицо, независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ. Эксплуатантом является гражданин или юридическое лицо, имеющий воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующий указанное воздушное судно для полетов и имеющий сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Служба авиационной безопасности как субъект обеспечения транспортной безопасности выполняет следующие задачи:

- разрабатывает и осуществляет меры по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность субъектов гражданской авиации (эксплуатантов, юридических или физических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации);
- принимает дополнительные меры авиационной безопасности в условиях чрезвычайной ситуации либо угрозы совершения акта незаконного вмешательства, в том числе террористического акта;
- принимает решения об отказе в перевозке пассажиров, багажа или грузов, если это нарушает требования авиационной безопасности;
- проводит инструктаж членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала, персонала субъекта гражданской авиации по мерам авиационной безопасности;
- осуществляет взаимодействие по вопросам авиационной безопасности с подразделениями федеральных органов исполнительной власти, ответственных за авиационную безопасность, службами безопасности иных субъектов гражданской авиации;
- контролирует соблюдение мер авиационной безопасности работниками субъекта гражданской авиации;
- разрабатывает план действий персонала субъекта гражданской авиации в кризисных ситуациях и организует проведение предусмотренных планом мероприятий;
- готовит предложения в учебные программы по обеспечению авиационной безопасности для подготовки персонала;
- запрашивает у субъектов гражданской авиации необходимую информацию об обеспечении авиационной безопасности;
- участвует в проведении служебных расследований по фактам нарушения требований авиационной безопасности персоналом субъектов гражданской авиации.

Служба авиационной безопасности аэропорта и органы внутренних дел по запросу эксплуатанта проводят дополнительные мероприятия по обеспечению авиационной безопасности эксплуатанта (досмотр и охрана воздушных судов, повторный досмотр пассажиров, багажа, вещей, находящихся при пассажирах, почты, грузов, бортовых запасов и бортового питания воздушного судна).

Служба авиационной безопасности является самостоятельным структурным подразделением авиапредприятия (эксплуатанта) и подчиняется его Генеральному директору. Непосредственное руководство службой авиационной безопасности осуществляет начальник службы авиационной безопасности.

Основной целью деятельности службы авиационной безопасности является организация и осуществление, в пределах своей компетенции, мероприятий по обеспечению авиационной безопасности, безопасности жизни и здоровья пассажиров, персонала авиапредприятия (эксплуатанта) во время выполнения ими служебных обязанностей, предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность авиапредприятия (эксплуатанта), а также попыток нанесения ему экономического ущерба.

Служба авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) разрабатывает Программу обеспечения авиационной безопасности и осуществляет ее реализацию.

Деятельность службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) осуществляется во взаимодействии со службой авиационной безопасности аэропорта, правоохранительными и другими органами исполнительной власти, а также со структурными подразделениями авиапредприятия (эксплуатанта).

Ответственность за организацию и состояние авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта), выполнение задач, возложенных на службу авиационной безопасности (наряду с Генеральным директором), несет начальник службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта).

Основными задачами службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) являются:

- предотвращение совместно с САБ аэропорта, правоохранительными органами и другими федеральными органами исполнительной власти актов незаконного вмешательства в деятельность авиапредприятия (эксплуатанта);
- контроль сохранности багажа авиапассажиров и грузов, перевозимых ВС авиапредприятия (эксплуатанта);
- организация взаимодействия со службой авиационной безопасности аэропорта, других авиапредприятий (эксплуатантов), правоохранительными и другими федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации в интересах обеспечения авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта);
- организация обучения членов экипажей воздушных судов, персонала авиапредприятия (эксплуатанта) вопросам авиационной безопасности;
- контроль соблюдения норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

Служба авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта), в соответствии с возложенными на нее задачами и договоренностью с администрацией аэропорта, осуществляет следующие функции:

- на основании договора с администрацией аэропорта принимает участие в досмотре воздушных судов, членов экипажей, обслуживающего персонала авиапредприятия (эксплуатанта), пассажиров, их ручной клади и багажа, почты,

грузов и бортовых запасов в целях предотвращения доставки на борт воздушного судна оружия, боеприпасов, взрывчатых и других предметов и веществ, запрещенных к перевозке на гражданских воздушных судах;

- на основании договора с администрацией аэропорта осуществляет паспортно-визовый контроль и специальные процедуры безопасности (профайлинга) на международных рейсах авиапредприятия (эксплуатанта);

- разрабатывает и осуществляет меры по обеспечению безопасности ВС, членов экипажей, обслуживающего персонала авиапредприятия (эксплуатанта), пассажиров, багажа, почты, грузов и бортовых запасов;

- разрабатывает и осуществляет меры по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность авиапредприятия (эксплуатанта);

- для оперативного принятия необходимых мер организует постоянное сменное дежурство;

- контролирует погрузку в воздушное судно и выгрузку из воздушного судна багажа, почты, грузов и бортовых запасов;

- проводит дополнительную проверку документов (пропусков) и осуществляет досмотр сотрудников авиапредприятия (эксплуатанта) и обслуживающего персонала аэропортов при проходе на борт воздушного судна;

- принимает участие в розыске и опознании багажа пассажиров, не явившихся на посадку или снятых с рейса;

- контролирует соблюдение требований нормативных правовых актов по перевозке оружия, боеприпасов и спецсредств пассажиров, имеющих право на их хранение и ношение;

- осуществляет, по указанию руководства авиапредприятия (эксплуатанта), сопровождение воздушного судна авиапредприятия (эксплуатанта) с целью обеспечения мер авиационной безопасности на борту воздушного судна в полете;

- принимает участие в решении вопроса об отказе в перевозке пассажиров, багажа или грузов, если это влечет нарушение требований безопасности полета и авиационной безопасности;

- осуществляет взаимодействие в работе и обменивается информацией по вопросам авиационной безопасности со службами авиационной безопасности аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов, а также с пограничными, таможенными и правоохранительными органами России;

- осуществляет охрану терминалов (складов) и других объектов авиапредприятия (эксплуатанта) при наличии сертификата и лицензии на эту сферу деятельности;

- оформляет заявки и ведет учет выдачи пропусков персоналу авиапредприятия (эксплуатанта) и на транспортные средства в контролируемые службой авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) зоны аэропорта;

- проводит занятия с персоналом авиапредприятия (эксплуатанта) по вопросам авиационной безопасности;

- принимает дополнительные меры по обеспечению авиационной безопасности в период повышенной угрозы или в чрезвычайной обстановке;

- совместно с правоохранительными органами и службой авиационной безопасности аэропорта участвует в мероприятиях по установлению авторов анонимных угроз в адрес авиапредприятия (эксплуатанта);

- организует практическое использование персоналом авиапредприятия (эксплуатанта) технических средств досмотра и охраны;

- осуществляет пропускной режим на объектах авиапредприятия (эксплуатанта), выявляет и задерживает правонарушителей, передает их правоохранительным органам;

- выполняет поручения руководства авиапредприятия (эксплуатанта) по профилактике нарушений мер авиационной безопасности, пресечению хищений и других правонарушений при обслуживании рейсов авиапредприятия (эксплуатанта). Проводит служебное разбирательство.

Численность сотрудников службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) определяется в зависимости от объема и характера выполняемых задач, количества и типов воздушных судов, объема пассажирских и грузовых перевозок, а также с учетом возможностей базового аэропорта и служб, задействованных в производственном процессе.

Комплектование службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) сотрудниками осуществляется по трудовому договору (контракту) на срок по соглашению сторон из числа граждан Российской Федерации, преимущественно лиц мужского пола, прошедших службу в Вооруженных Силах Российской Федерации.

Начальник службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) является прямым начальником для всех сотрудников службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта).

Начальник службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) несет ответственность за:

- разработку и реализацию мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность авиапредприятия (эксплуатанта);

- организацию работы по обеспечению безопасности жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей воздушного судна авиапредприятия (эксплуатанта);

- принятие мер по обеспечению авиационной безопасности и предотвращению экономического ущерба авиапредприятию (эксплуатанту);

- состояние трудовой дисциплины в службе авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта);

- подбор, обучение и воспитание сотрудников службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта);

- организацию деятельности службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта), обеспечение взаимодействия со службой авиационной безопасности аэропорта базирования в вопросах пропускного и внутри-объектового режима;

- реализацию программы обеспечения авиационной безопасности;

- организацию делопроизводства в службе авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) и контроль своевременного исполнения поступающих в службу авиационной безопасности документов.

Начальник службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) обязан:

- знать требования нормативных документов, регламентирующих вопросы авиационной безопасности, и организовывать работу по их выполнению;
- готовить предложения по повышению авиационной безопасности авиаперевозок авиапредприятия (эксплуатанта) и вносить их для разработки эффективных технологий обслуживания пассажиров, обработки багажа;
- принимать непосредственное участие в подготовке приказов и распоряжений Генерального директора авиапредприятия (эксплуатанта), служебных инструкций и других нормативных документов по вопросам авиационной безопасности;
- организовывать взаимодействие службы авиационной безопасности с другими подразделениями авиапредприятия (эксплуатанта) по совершенствованию авиационной безопасности;
- принимать участие в учебно-воспитательной работе, направленной на повышение уровня специальной подготовки и бдительности членов экипажей и наземного персонала авиапредприятия (эксплуатанта) в обеспечении авиационной безопасности;
- проводить профилактические мероприятия с целью обеспечения авиационной безопасности и сохранения материальных ценностей авиапредприятия (эксплуатанта);
- готовить предложения о командировании сотрудников службы авиационной безопасности по служебным делам в пределах России и за границу;
- готовить предложения и заявки по материально-техническому обеспечению;
- согласовывать и контролировать выдачу персоналу авиапредприятия (эксплуатанта) специальных пропусков для летного состава (идентификационных карт), пропусков для допуска в контролируемые зоны аэропорта базирования;
- осуществлять анализ эффективности системы мер по обеспечению авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) и разрабатывать предложения по ее совершенствованию;
- проводить регулярные проверки служебной деятельности персонала авиапредприятия (эксплуатанта) и технических средств, обеспечивающих авиационную безопасность;
- проводить инструктаж по оперативной обстановке в аэропортах гражданской авиации и задачах сотрудников службы авиационной безопасности по обеспечению авиационной безопасности;
- выполнять функции руководителя рабочей группы оперативного штаба авиапредприятия (эксплуатанта) при возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в деятельность авиапредприятия (эксплуатанта);

Начальник службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) имеет право:

- проверять состояние и организацию работы по обеспечению авиационной безопасности, давать указания в пределах своей компетенции об устранении выявленных недостатков;

- проводить служебное расследование по фактам нарушения мер авиационной безопасности;

- принимать решение об отказе в перевозке пассажира, багажа или груза, если это влечет нарушение требований безопасности полета и авиационной безопасности;

- привлекать к дисциплинарной ответственности сотрудников службы авиационной безопасности за допущенные нарушения трудовой и технологической дисциплины, а также временно отстранять сотрудников от исполнения служебных обязанностей, если их действия могут нанести ущерб авиационной безопасности или престижу авиапредприятия (эксплуатанта).

Сотрудники службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) с целью выполнения поставленных задач имеют право:

- осуществлять в порядке и пределах, установленных законодательством Российской Федерации и нормативными правовыми актами, мероприятия по обеспечению авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта);

- использовать в этих целях технические и иные средства, не причиняющие вреда жизни, здоровью граждан и окружающей среде;

- контролировать (совместно с юридической службой) выполнение персоналом авиапредприятия (эксплуатанта) законодательных актов Российской Федерации, приказов и распоряжений компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности, инструкций авиапредприятия (эксплуатанта) и других нормативных актов по авиационной безопасности;

- в соответствии с компетенцией САБ авиапредприятия (эксплуатанта) осуществлять контроль выполнения структурными подразделениями авиапредприятия (эксплуатанта) пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту базирования. Принимать меры к устранению выявленных недостатков;

- по согласованию с руководством принимать решение об отказе в перевозке пассажиров, багажа или грузов, если это влечет нарушение требований авиационной безопасности и действующих правил перевозки воздушным транспортом;

- на основании договора с администрацией аэропорта досматривать пассажиров, вылетающих рейсами авиапредприятия (эксплуатанта), их ручную кладь и багаж. Не допускать к полету пассажиров, отказывающихся от предполетного досмотра. Требовать от сотрудников авиапредприятия (эксплуатанта) выполнения норм, правил и процедур по авиационной безопасности, а также обязательного выполнения предписаний по устранению нарушений мер авиационной безопасности;

- контролировать, в пределах своей компетенции, деятельность представителей авиапредприятия (эксплуатанта) в вопросах обеспечения авиационной безопасности, оказывать им практическую и методическую помощь. Уча-

ствовать в подборе и расстановке персонала представительств авиапредприятия (эксплуатанта), задействованных в обеспечении авиационной безопасности.

Администрация авиапредприятия (эксплуатанта) обязана создать для службы авиационной безопасности необходимые условия для выполнения возложенных на нее задач по обеспечению авиационной безопасности.

С этой целью должно быть предусмотрено наличие:

- оборудованных специальных стоянок на случай чрезвычайных обстоятельств;

- ограждений и инженерно-технических средств охраны объектов авиапредприятия (эксплуатанта) и контрольно-пропускных пунктов для прохода на территорию объектов авиапредприятия (эксплуатанта);

- необходимой материально-технической базы для подготовки и повышения квалификации сотрудников службы авиационной безопасности, членов экипажей и персонала авиапредприятия (эксплуатанта) по вопросам авиационной безопасности.

Служба авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) должна быть обеспечена:

- служебными помещениями, мебелью и оргтехникой;
- автотранспортом для обеспечения служебной деятельности сотрудников службы авиационной безопасности;

- средствами радио- и телефонной связи;

- форменной и специальной одеждой;

- другими материальными средствами.

§ 4. Субъекты обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, порядок организации их деятельности

В целях совершенствования мер обеспечения транспортной безопасности объектов инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта в ОАО «Российские железные дороги»¹ приказом Генерального директора от 12 декабря 2011 года № 183 утверждено Положение об организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД», которым определены основные направления деятельности и регулирования отношений между подразделениями аппарата управления, филиалами и другими структурными подразделениями ОАО «РЖД», возникающие при организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД».

Целью организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» является создание условий надежного и устойчивого функционирования объектов железнодорожного транспорта и реализация комплексного подхода к их защищенности от актов незаконного вмешательства.

¹ Далее – ОАО «РЖД».

При организации обеспечения транспортной безопасности подразделения аппарата управления, филиалы и другие структурные подразделения ОАО «РЖД» руководствуются Федеральным законом «О транспортной безопасности», иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, актами федеральных органов исполнительной власти, нормативными документами ОАО «РЖД».

Организация обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» основывается на следующих основных принципах:

- а) законность;
- б) приоритет охраны жизни и здоровья людей;
- в) адекватность принимаемых мер угрозам и возможному ущербу от актов незаконного вмешательства;
- г) приоритет мероприятий по предупреждению актов незаконного вмешательства перед мероприятиями по устранению их последствий;
- д) конфиденциальность информации.

Общее руководство и контроль за организацией обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» осуществляются президентом ОАО «РЖД». Текущее руководство и контроль за организацией обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» осуществляются вице-президентом, в ведении которого находятся вопросы корпоративной безопасности, следовательно, ему и принадлежит ключевая роль в обеспечении транспортной безопасности.

Региональные центры безопасности в рамках своих полномочий координируют деятельность филиалов, других структурных подразделений ОАО «РЖД» и/или их структурных подразделений, расположенных в границах соответствующих железных дорог, по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта и осуществляют контроль за состоянием их защищенности от актов незаконного вмешательства.

Выполнение мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта организуется филиалами и другими структурными подразделениями ОАО «РЖД», в ведении которых находятся эти объекты.

Непосредственная реализация мер, направленных на обеспечение защищенности объектов железнодорожного транспорта, противодействие соответствующим угрозам совершения актов незаконного вмешательства, осуществляется руководителем подразделения филиала, другого структурного подразделения ОАО «РЖД», на которого в установленном порядке возложено управление производственной (технологической) деятельностью объекта железнодорожного транспорта в соответствии с его предназначением.

Подразделения аппарата управления ОАО «РЖД» участвуют в разработке документов, содержащих нормативные, экономические, организационные и иные меры по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта и осуществляют контроль за их реализацией в рамках своей компетенции.

Координация деятельности подразделений аппарата управления, филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» по организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД», а также контроль за вы-

полнением мероприятий в этой области осуществляются Департаментом безопасности, который:

- осуществляет взаимодействие с подразделениями федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам реализации определяемых государством правовых, организационных, экономических и иных мер в сфере транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- организует разработку проектов нормативных документов ОАО «РЖД» по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта, а также организационных и методических документов, регламентирующих вопросы транспортной безопасности;

- осуществляет координацию деятельности филиалов, других структурных подразделений ОАО «РЖД» по реализации мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- организует мониторинг транспортной безопасности на железных дорогах и на основе анализа поступающей информации осуществляет подготовку предложений по совершенствованию транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- участвует в выработке единой технической политики в сфере оснащения объектов железнодорожного транспорта техническими средствами охраны и осуществляет контроль за ее реализацией;

- оказывает методическую помощь филиалам и другим структурным подразделениям ОАО «РЖД» по вопросам обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- участвует в определении ресурсного (финансового, материально-технического, научно-технического, кадрового) обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- контролирует выполнение филиалами и другими структурными подразделениями ОАО «РЖД» мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- осуществляет подготовку информационно-аналитических документов руководству ОАО «РЖД» о результатах деятельности филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» в области обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- организует создание и ведение информационных баз данных по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- организует и осуществляет изучение передового опыта организации обеспечения транспортной безопасности, в том числе зарубежных стран, с целью его распространения в ОАО «РЖД»;

- организует подготовку заседаний Комиссии по транспортной безопасности ОАО «РЖД» и осуществляет информационно-аналитическое обеспечение ее деятельности.

Региональные центры безопасности в границах соответствующих железных дорог выполняют следующие функции субъекта обеспечения транспортной безопасности:

- осуществляют взаимодействие с территориальными подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по вопросам обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- оказывают методическую помощь филиалам и другим структурным подразделениям ОАО «РЖД» по вопросам обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- собирают, обобщают и анализируют информацию о состоянии защищенности объектов железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства, организуют информирование филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства;

- осуществляют контроль за выполнением договорных обязательств организациями, оказывающими услуги по охране объектов железнодорожного транспорта, а также подрядными организациями, выполняющими работы по оснащению (оборудованию) объектов железнодорожного транспорта инженерными и техническими средствами охраны, их техническому обслуживанию и ремонту;

- обеспечивают участие своих представителей в работе комиссий по транспортной безопасности или иных совещательных коллегиальных органов в области обеспечения транспортной безопасности, созданных в филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД».

Филиалы и другие структурные подразделения ОАО «РЖД»:

- организуют в порядке и по правилам, установленным Министерством транспорта России, проведение оценки уязвимости находящихся в их ведении объектов железнодорожного транспорта в соответствии с установленной категорией, планируют мероприятия по обеспечению транспортной безопасности этих объектов и организуют их реализацию;

- взаимодействуют с территориальными подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по вопросам обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта;

- проводят расчеты необходимого объема финансового и материально-технического обеспечения транспортной безопасности находящихся в их ведении объектов железнодорожного транспорта и в соответствии с указанными расчетами распределяют выделяемые ресурсы на реализацию указанных мероприятий;

- организуют охрану находящихся в их ведении объектов железнодорожного транспорта, выполнение работ по оснащению (оборудованию) этих объектов инженерными и техническими средствами охраны, поддержанию их в работоспособном состоянии;

- собирают информацию о состоянии защищенности находящихся в их ведении объектов железнодорожного транспорта и принимают меры по устра-

нению причин и условий, способствующих снижению уровня защищенности этих объектов и совершению актов незаконного вмешательства;

- обеспечивают передачу полученной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в соответствии с порядком информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, а также своевременное информирование причастных подразделений;

- формируют базу данных об обеспечении транспортной безопасности находящихся в их ведении объектов железнодорожного транспорта, обеспечивают ее хранение и своевременное обновление;

- организуют проведение мероприятий по ликвидации (минимизации) последствий совершения актов незаконного вмешательства на объектах железнодорожного транспорта;

- организуют работу комиссий по транспортной безопасности или иных совещательных коллегиальных органов в области обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта, созданных в филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД»;

- организуют обобщение опыта организации транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта, разрабатывают предложения по совершенствованию нормативного регулирования и ресурсного обеспечения мероприятий по обеспечению их транспортной безопасности.

Руководители объектов железнодорожного транспорта:

- выполняют на находящихся в их управлении объектах железнодорожного транспорта мероприятия, предусмотренные планами обеспечения транспортной безопасности;

- обеспечивают целевое и рациональное использование финансовых и материально-технических ресурсов, выделяемых для реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности находящихся в их управлении объектов железнодорожного транспорта;

- осуществляют контроль за состоянием инженерных и работоспособностью технических средств охраны, установленных на находящихся в их управлении объектах железнодорожного транспорта;

- контролируют выполнение договорных обязательств организациями, оказывающими услуги по охране находящихся в их управлении объектов железнодорожного транспорта, а также выполняющими работы по оснащению (оборудованию) этих объектов инженерными и техническими средствами охраны, их обслуживанию и ремонту;

- обеспечивают доведение полученной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах железнодорожного транспорта до персонала объектов, находящихся в их управлении, а также причастных подразделений, обеспечивающих функционирование и производственную (эксплуатационную) деятельность этих объектов;

- организуют оперативное реагирование персонала находящихся в их управлении объектов железнодорожного транспорта и подразделений, обеспечивающих их функционирование и производственную (эксплуатационную) деятельность, на угрозы совершения актов незаконного вмешательства;

- организуют проведение персоналом объектов железнодорожного транспорта, находящихся в их управлении, комплекса первоочередных мероприятий по ликвидации (минимизации) последствий актов незаконного вмешательства.

Обмен информацией между подразделениями аппарата управления, филиалами и другими структурными подразделениями ОАО «РЖД», а также юридическими и физическими лицами, использующими на законном основании объекты железнодорожного транспорта, об обеспечении транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта осуществляется при условии обеспечения требований информационной безопасности.

Департамент безопасности, региональные центры безопасности имеют право запрашивать информацию и документы, давать поручения и рекомендации по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта.

Подразделения аппарата управления, филиалы и другие структурные подразделения ОАО «РЖД» представляют запрашиваемые информацию и документы по обеспечению транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта в установленные Департаментом безопасности и региональными центрами безопасности сроки. В случае невозможности исполнения (частичного или полного) поручений или рекомендаций к установленному сроку подразделения аппарата управления, филиалы и другие структурные подразделения ОАО «РЖД» представляют пояснения о причинах неисполнения, при необходимости – обоснованные возражения относительно данных поручений и рекомендаций.

Доведение информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах железнодорожного транспорта до руководителей этих объектов, руководителей филиалов, других структурных подразделений, подразделений аппарата управления ОАО «РЖД» осуществляется соответствующими дежурными работниками на объектах железнодорожного транспорта, дежурных служб (ситуационных центров) филиалов, других структурных подразделений, подразделений аппарата управления ОАО «РЖД».

При организации обеспечения транспортной безопасности руководитель объекта железнодорожного транспорта координирует деятельность подразделений филиалов, других структурных подразделений ОАО «РЖД», обеспечивающих функционирование и эксплуатационную деятельность этого объекта.

Указания руководителя объекта железнодорожного транспорта по выполнению мероприятий, связанных с обеспечением транспортной безопасности, являются обязательными для работников всех причастных подразделений, обеспечивающих функционирование и эксплуатационную деятельность этого объекта.

§ 5. Субъекты обеспечения транспортной безопасности на водном транспорте, порядок организации их деятельности

На внутренних водных путях расположено 723 судоходных гидротехнических сооружения. В их числе 108 шлюзов и Красноярский судоподъёмник, 70 плотин и более 125 напорных дамб. Речные порты, суда, судоходные гидротехнические сооружения с точки зрения их потенциальной опасности являются объектами, требующими к себе повышенного внимания с позиции их защищённости от актов незаконного вмешательства.

Наиболее важными из них являются напорные плотины, ограждающие дамбы и шлюзы, которые с точки зрения террористической опасности являются наиболее уязвимыми объектами внутренних водных путей.

Распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № АД-150-р утверждено Положение об управлении транспортной безопасности, согласно которому управление транспортной безопасности является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Федерального агентства морского и речного транспорта.

В своей деятельности Управление руководствуется Конституцией Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, актами Министерства транспорта Российской Федерации, Положением о Росморречфлоте, актами Росморречфлота.

Управление состоит из трех отделов:

- отдела транспортной безопасности объектов морского транспорта;
- отдела транспортной безопасности объектов внутреннего водного транспорта;
- отдела международного и межведомственного взаимодействия, сводного анализа и координации деятельности подведомственных организаций.

Управление в пределах своей компетенции осуществляет деятельность во взаимодействии с другими структурными подразделениями Росморречфлота, с соответствующими подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными объединениями и другими организациями.

Управление согласно с возложенными на Росморречфлот полномочиями и функциями в области реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, Международного кодекса по охране судов и портовых средств и законодательства о транспортной безопасности организует и осуществляет:

- разработку и проведение мероприятий по защите объектов морского и речного транспорта, судоходных гидротехнических сооружений от актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности судоходства;

- разработку предложений в проекты законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, а также индивидуальных актов в области транспортной безопасности;
- координацию и контроль деятельности подведомственных Росморречфлоту организаций в части осуществления ими функций в области транспортной безопасности и реализации положений Конвенции и Кодекса;
- проведение мероприятий по аккредитации специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;
- проведение мероприятий по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на морском и внутреннем водном транспорте;
- ведение реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на морском и внутреннем водном транспорте;
- рассмотрение, согласование и направление на утверждение результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на морском и внутреннем водном транспорте;
- рассмотрение, согласование и направление на утверждение планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на морском и внутреннем водном транспорте;
- подготовку и реализацию решений Росморречфлота как компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности, а также как компетентного органа в области морского и внутреннего водного транспорта по выполнению обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, по вопросам транспортной безопасности;
- научное обеспечение условий развития и безопасного функционирования морского и речного транспорта;
- подготовку специалистов в области обеспечения транспортной и морской безопасности;
- работы по развитию сетей технологической электросвязи, систем спутниковой навигации, информационных систем на морском и речном транспорте в области транспортной безопасности;
- проведение научно-исследовательских и проектных работ, финансируемых за счет средств федерального бюджета и иных источников, в области транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте;
- подготовку предложений по внесению изменений в ведомственные федеральные целевые программы, межгосударственные программы, научно-исследовательские программы по вопросам транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте;
- участие в рассмотрении и согласовании проектов договоров Росморречфлота на выполнение научно-исследовательских и проектных работ в области транспортной безопасности.

§ 6. Территориальные органы МВД России на транспорте и иные территориальные органы как субъект обеспечения транспортной безопасности

Действующее законодательство в сфере обеспечения транспортной безопасности не относит органы внутренних дел к числу основных субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность. В ч. 1 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» законодатель возложил обязанность по обеспечению транспортной безопасности на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков, при этом федеральные органы исполнительной власти, в том числе федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, по смыслу законодательной конструкции ч. 2 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» представлены как факультативный (дополнительный) субъект обеспечения транспортной безопасности, на который такая обязанность может быть возложена только в соответствии с компетенцией, установленной федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами. Анализ действующего законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности позволяет сделать вывод о том, что законодательно обязанность по обеспечению транспортной безопасности возложена на органы внутренних дел только нормами Воздушного кодекса Российской Федерации, статья 85 которого устанавливает, что авиационная безопасность обеспечивается посредством предполетного досмотра, проводимого службами авиационной безопасности совместно с сотрудниками полиции, а также послеполетного досмотра, в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом «О полиции». Анализируя законодательную конструкцию ч. 3 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности», согласно которой обеспечение безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах воздушного транспорта включает в себя обеспечение авиационной безопасности, можно сделать вывод, что законодатель понятие «авиационная безопасность» соотносит с понятием «транспортная безопасность» как часть и целое, такая же позиция поддерживается отдельными авторами в научных исследованиях¹.

Следует отметить, что с момента принятия Федерального закона «О транспортной безопасности» не все субъекты транспортной инфраструктуры согласились с позицией законодателя. Так представители ЗАО «Международный аэропорт Домодедово» и ЗАО «Домодедово пэссенджер терминал» попытались в судебном порядке признать частично недействующими Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утвержденные приказом Министер-

¹ Панфилова Л.Б. Понятие и сущность общественной безопасности на водном транспорте // Общество и право. 2014. № 3(49).

ства транспорта Российской Федерации от 8 февраля 2011 г. № 40. В подтверждение своих доводов в заявлении представителями субъектов транспортной инфраструктуры было указано, что Требования незаконно возлагают на них обязанности по обеспечению транспортной безопасности, свойственные исключительно государству, чем создают препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности, нарушают права и законные интересы субъектов транспортной инфраструктуры. По мнению заявителей, оспариваемые положения Требований противоречат Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (статьи 1, 4), Федеральному закону от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (статья 12), Федеральному закону от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности» (статья 12), Федеральному закону от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности», поскольку возлагают функции правоохранительных органов на субъекты транспортной инфраструктуры. Решением Верховного Суда Российской Федерации 5 декабря 2011 года в удовлетворении заявления было отказано, при этом в решении было указано, что Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральная служба безопасности Российской Федерации принимают участие в комплексном обеспечении транспортной безопасности в части своей компетенции и полномочий, предоставленных им, в том числе, Федеральными законами от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности», но обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры возложено на субъекты транспортной безопасности. Нормы, возлагающие на субъекты транспортной инфраструктуры обязанности по выявлению нарушителей, пресечению попыток совершения незаконных актов в отношении принадлежащих им объектов имущественного комплекса, сами по себе не исключают и не отменяют обязанности по обеспечению безопасности, возложенные федеральными законами на соответствующие федеральные органы исполнительной власти.

Не согласиться с логикой законодателя, поддержанной и судебной властью, в данном случае нельзя. Действительно, Министерство внутренних дел Российской Федерации, в том числе и территориальные подразделения МВД России на транспорте, нельзя рассматривать в качестве основных субъектов обеспечения транспортной безопасности и, в первую очередь, по своей правовой природе и социальному предназначению. В широком смысле обеспечение транспортной безопасности – это специализированная комплексная деятельность, включающая в себя не только защищенность от внешних угроз, в числе которых законодатель называет акты незаконного вмешательства, но и внутренних, которые, в большей части, включают в себя необходимость соблюдения различных технических требований (правил, инструкций, регламентов). Соответственно, обращены эти нормы непосредственно к собственникам, владельцам и работникам (служащим, персоналу) транспортных средств, объектов транспорта и транспортной инфраструктуры. Таким образом, исполнять требования этих норм способны только специалисты, обладающие специальными знаниями и навыками. Естественно, что органы внутренних дел не способны

освоить и проконтролировать все области деятельности, прямо или косвенно связанные с обеспечением транспортной безопасности. Хотя и это положение законодателя спорно, так как анализ статьи 85 Воздушного кодекса Российской Федерации и приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 25 июля 2007 г. № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» показывает, что, обеспечивая авиационную безопасность посредством участия в проведении предполетных и послеполетных досмотров, сотрудники органов внутренних дел дополняют систему авиационной безопасности, являясь не всегда обязательным элементом ее обеспечения. Если, к примеру, учесть то обстоятельство, что в случае отсутствия сотрудников органов внутренних дел авиационную безопасность должны обеспечивать члены экипажа воздушного судна, то, в конечном итоге, эта обязанность остается за субъектом, осуществляющим перевозку.

Примерно такой же позиции придерживаются и другие исследователи проблем обеспечения транспортной безопасности. Так, С.Н. Дмитриев отмечает, что после изучения отечественной правовой базы данного направления можно прийти к выводу, что Федеральный закон «О транспортной безопасности» и десятки сопровождающих его подзаконных актов не имеют никакого отношения собственно к транспортной безопасности как таковой, поскольку данное понятие, прежде всего, отражает состояние безаварийной (в широком смысле) эксплуатации транспортных средств в процессе осуществления перевозок, погрузки и разгрузки грузов, а также перевозки пассажиров¹. При этом С.Н. Дмитриев приходит к выводу, что проблемы обеспечения транспортной безопасности следует решать в рамках федеральных законов «О безопасности», «О противодействии терроризму», «О федеральной службе безопасности», «О полиции», поскольку противодействие терроризму должно быть исключительной сферой деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления, а субъекты транспортной инфраструктуры должны оказывать возможное и всесторонне обоснованное содействие правоохранительным органам в профилактике терроризма. Позиция С.Н. Дмитриева представляется как противоположная позиции законодателя, но следует признать, что приводимые С.Н. Дмитриевым доводы и аргументация своей позиции статистически обоснованы².

Дефиниция «транспортная безопасность» представляет собой самостоятельный правовой институт, который, в свою очередь, как более широкое понятие, включает в себя «авиационную безопасность», «безопасность дорожного движения», «безопасность судоходства», «безопасность полетов» и другие виды транспортной безопасности, связанные с транспортной деятельностью, а также является элементом (сегментом, частью) понятия безопасности. Согласно требованиям статьи 1 Федерального закона «О полиции», полиция предназначена для обеспечения общественной безопасности, а, следовательно, является и субъектом обеспечения безопасности на объектах транспорта.

¹ Дмитриев С.Н. Проблемы обеспечения транспортной безопасности портовой инфраструктуры // Транспортное право. 2014. № 1. С. 2-6.

² Дмитриев С.Н. Потемкинские деревни транспортной безопасности // Транспортное право. 2015. № 2. С. 14-18.

Контрольные вопросы

1. Дайте понятие субъекта транспортной безопасности.
2. Дайте понятие компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности.
3. Охарактеризуйте правовой статус субъектов транспортной инфраструктуры в области обеспечения транспортной безопасности.
4. Охарактеризуйте силы обеспечения транспортной безопасности.
5. Порядок организации деятельности субъектов транспортной безопасности на воздушном транспорте.
6. Порядок организации деятельности субъектов транспортной безопасности на железнодорожном транспорте.
7. Порядок организации деятельности субъектов транспортной безопасности на морском транспорте.
8. Порядок организации деятельности субъектов транспортной безопасности на речном транспорте.
9. Правовой статус территориальных органов МВД России на транспорте как субъекта обеспечения транспортной безопасности.
10. Отличительные особенности деятельности по обеспечению транспортной безопасности от охранной деятельности.

ГЛАВА 6.

ТИПОВЫЕ УГРОЗЫ И ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

§ 1. Типовые угрозы: понятие и виды

Анализируя этимологию термина «угроза», отметим, что С.И. Ожегов под угрозой понимает: «1. Запугивание, обещание причинить кому-нибудь неприятность, зло. 2. Возможная опасность»¹. «Опасный» – это «способный вызвать, причинить какой-нибудь вред»². В Толковом словаре русского языка В. Даль объясняет глагол «угрожать» как «стращать, наводить опасность либо опасенье, держать кого-то под страхом, под опаскою, приграживать»³. Взяв за основу приведенные позиции исследуемых терминов, нельзя не согласиться с мнением М. Гацко, который считал, что угроза и опасность имеют такую общую черту, как наличие реальной или потенциальной возможности причинения ущерба. При этом угрозе присуща не только возможность, но и намерение нанесения ущерба⁴.

В словарях современного русского языка понятие угроза определяется как «обещание причинить кому-нибудь, чему-нибудь, какую-нибудь неприятность, зло»⁵, «обещание причинить зло, неприятность»⁶, «намерение нанести физический, материальный или другой вред общественным интересам, а также отдельным лицам или их интересам».

Резюмируя изложенное, можно сделать вывод, что в самом обобщенном виде в русском языке под угрозой понимается явление, заключающее в себе намерение причинить кому-либо или чему-либо тот или иной ущерб, вред. При этом под ущербом принято понимать «потерю, убыток, урон», а вред трактовать как «ущерб, порчу».

Анализ юридической литературы, а также нормативных правовых актов, регламентирующих обеспечение безопасности в различных сферах (в том числе и обеспечения транспортной безопасности), позволяет с определенной долей условности предложить классификацию угроз по следующим основаниям:

- *по характеру угрозы* (угрозы-факторы, угрозы-процессы, угрозы-действия);
- *по фактору воздействия* (внутренние и внешние);
- *по проявлению действий* (непосредственные, прямые, потенциальные).

¹ Ожегов С.И. Словарь русского языка / под ред. Н.Ю. Шведовой. - 2-е изд. – Москва, 1989. С. 673.

² Там же.

³ Даль В. Толковый словарь. – Москва, 1991. Т. 4. С. 470.

⁴ Гацко М. О соотношении понятий «угроза» и «опасность» // Обозреватель. 1997. № 7. С. 24-29.

⁵ Ушаков Д.Н. Большой толковый словарь современного русского языка. – Москва, 2008.

⁶ Малый академический словарь [Электронный ресурс]. URL: <http://enc-dic.com/academic>.

Потенциальный (от лат. *potentia* – «возможность») – возможный, скрытый, непроявляющийся; обладающий достаточной силой для проявления каких-либо действий.

При обеспечении транспортной безопасности необходимо в первую очередь определить те **факторы, которые угрожают безопасности объектов транспортного комплекса.**

Приказом Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. утвержден перечень **потенциальных угроз** совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

1. *Угроза захвата* – возможность захвата объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

2. *Угроза взрыва* – возможность разрушения объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) и/или транспортного средства (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 элементов¹ опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, 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.

¹ Критический элемент ОТИ и/или ТС – строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ или ТС, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению их функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.

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.

§ 2. Требования по обеспечению транспортной безопасности

Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий)¹, представляют собой систему мер, реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Требования устанавливаются с учетом уровней безопасности и категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2.1. Уровни безопасности в транспортном комплексе

Устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе. Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 определены следующие уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

- **уровень № 1** – степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

- **уровень № 2** – степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

- **уровень № 3** – степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Уровень безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств № 1 действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности. Уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и

¹ Далее – «Требования».

транспортных средств № 2 и 3 объявляются (устанавливаются) и отменяются субъектами транспортной инфраструктуры на основании:

- решения руководителей образованных в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 февраля 2006 г. № 116 Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения носящего террористический характер акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

- решения Министра внутренних дел Российской Федерации либо Министра транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения не носящего террористического характера акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств № 2 и 3 могут объявляться (устанавливаться) как в отношении одного объекта, так и в отношении группы (двух и более) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2.2. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства подлежат обязательному категорированию с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий, за исключением случаев, предусмотренных федеральным законом «О транспортной безопасности».

В соответствии с приказом Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62 устанавливаются не более пяти категорий объектов транспортной инфраструктуры и четыре категории транспортных средств (автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости) – первая, вторая, третья, четвертая, пятая.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется на основании критериев категорирования по видам транспорта.

Критериями категорирования объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств являются:

- степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта, которая определяется на основании количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории Российской Федерации (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и/или совершении акта незаконного вмешательства), в том числе в отно-

шении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, за период последних 12-ти месяцев до момента категорирования;

- возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде, объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам того или иного вида транспорта.

По результатам категорирования ОТИ и/или ТС присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю любого из критериев категорирования.

Категорированные объекты транспортной инфраструктуры и/или транспортные средства включаются в реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, который ведется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности (федеральными агентствами, подведомственными Министерству транспорта Российской Федерации) на электронных и бумажных носителях¹.

Реестр на электронных носителях ведется непрерывно в форме двух разделов. В раздел 1 вносятся сведения о категорированных объектах транспортной инфраструктуры, в раздел 2 вносятся сведения о категорированных транспортных средствах. Реестр на бумажных носителях ведется непрерывно в виде книг учета категорированных объектов транспортной инфраструктуры, книг учета категорированных транспортных средств. Порядок ведения такого реестра регламентируется приказом Минтранса России от 29 января 2010 г. № 22.

2.3. Требования по обеспечению безопасности объектов транспортной безопасности на этапе их проектирования и строительства

Требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, городского наземного электрического транспорта, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, метрополитена на этапе их проектирования и строительства представляют собой систему мер, реализуемых застройщиками объектов транспортной инфраструктуры. Требования регламентируются постановлением Правительства Российской Федерации от 23 января 2016 г. № 29, в соответствии с которым застройщик ОТИ в срок не позднее чем 30 суток со дня подписания договора на строительство ОТИ обязан разработать, утвердить и направить в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта или ее территориальные органы 2 экземпляра утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности строящегося ОТИ, отражающего сведения о реализуемых мерах. Один эк-

¹ В случае несоответствия записей на бумажных носителях записям на электронных носителях приоритетное значение имеют сведения, зафиксированные на бумажных носителях.

землепользователь утвержденного плана с отметкой о приеме подлежит возврату застройщику объекта транспортной инфраструктуры.

Застройщик объекта транспортной инфраструктуры, в первую очередь, устанавливает предварительную категорию строящегося ОТИ. При этом необходимо учитывать количество категорий и критериев категорирования, а также сведения о месте проведения строительных работ, технических и технологических характеристиках такого ОТИ. Соответственно, проектирование ОТИ осуществляется с учетом их предварительной категории.

Разрабатываемая проектная документация для строительства ОТИ включает в себя текстовую и графическую части, предусматривающие проектные решения:

а) обеспечивающие предотвращение несанкционированного доступа (перемещения) на объект транспортной инфраструктуры физических лиц, транспортных средств, грузов, иных материально-технических объектов;

б) определяющие схемы перемещения на ОТИ пассажиров, грузов, багажа и иных материальных объектов;

в) определяющие схемы ОТИ с указанием предполагаемых границ зоны транспортной безопасности ОТИ и ее частей;

г) определяющие схемы расположения и техническое оснащение на ОТИ специального помещения или части помещения (поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности) для управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и силами обеспечения транспортной безопасности;

д) направленные на оснащение ОТИ техническими средствами (устройствами), обеспечивающими взаимодействие сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ с силами обеспечения транспортной безопасности иных ОТИ и/или ТС, с которыми осуществляется технологическое взаимодействие, а также с уполномоченными подразделениями органов федеральной службы безопасности, органов внутренних дел и территориальными органами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

е) определяющие схемы расположения на объекте транспортной инфраструктуры специальных помещений или частей помещений, участков (контрольно-пропускных пунктов (постов) для осуществления пропускного режима, проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности;

ж) направленные на оснащение объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, в том числе обеспечивающими проведение досмотровых мероприятий, и схемы их размещения;

з) определяющие схему размещения и техническое оснащение автоматизированной системы, обеспечивающей сбор, накопление, обработку, хранение и передачу в электронном виде данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности ОТИ уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности, органам внутренних дел и территориальным органам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

и) обеспечивающие защиту от несанкционированного доступа к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности, автоматизированной системе, обеспечивающей сбор, накопление, обработку, хранение и передачу в электронном виде данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности.

На застройщика на период строительства возлагается обязанность организовать досмотр на строящемся ОТИ, направленный на обеспечение транспортной безопасности. Организуется пропускной и внутриобъектовый режимы, которые обеспечивают контроль за:

- входом (выходом) физических лиц;
- въездом (выездом) транспортных средств;
- вносом (выносом), ввозом (вывозом) грузов и иных материальных объектов.

Указанные меры способствуют предотвращению возможности размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ), загрязнения опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала и других лиц.

2.4. Требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 января 2016 г. № 29 определяются требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта.

Положения указанного выше постановления Правительства Российской Федерации не распространяются на объекты, расположенные на расстоянии более 200 м от границы земельного участка, предоставленного для размещения ОТИ, а также объектов, являющихся жилыми помещениями в соответствии с Жилищным кодексом Российской Федерации.

Юридические (физические) лица, индивидуальные предприниматели, являющиеся собственниками либо владеющие объектами на ином законном основании, обязаны:

а) своими действиями и (или) бездействием не создавать условий, способствующих совершению актов незаконного вмешательства в отношении ОТИ;

б) незамедлительно информировать субъект транспортной инфраструктуры о подозрениях или фактах возможной подготовки совершения акта незаконного вмешательства в отношении ОТИ;

в) в случае осуществления деятельности, связанной с хранением, переработкой (перевалкой), складированием опасных грузов (грузов повышенной опасности), а также с хранением оружия и боеприпасов к нему, информировать об этом в письменной форме субъект транспортной инфраструктуры;

г) в случае проведения ими на территории объекта культурно-массовых и/или публичных мероприятий информировать об этом субъект транспортной инфраструктуры в срок не позднее 3 дней до дня начала проведения такого мероприятия;

д) организовать контроль за входом (выходом) физических лиц, въездом (выездом) транспортных средств, вносом (выносом), ввозом (вывозом) грузов и иных материальных объектов на объект, в том числе в целях предотвращения возможности размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ), проноса (провоза) оружия и боеприпасов, а также осуществлять видеофиксацию реализации указанных мероприятий и обеспечить ее хранение;

е) обеспечить ведение учета, а также хранение данных и сведений на электронных и /или бумажных носителях в течение месяца прохода (проезда, перемещения) физических лиц, транспортных средств, материальных объектов на территорию объекта или с его территории, за исключением объектов, используемых исключительно в целях осуществления розничной торговли, организации общественного питания и социально-бытового обслуживания населения, оказания населению банковских услуг, а также услуг в сфере связи, здравоохранения, кинематографии и культуры, включающего в себя следующие данные:

фамилия, имя, отчество, место работы (службы), занимаемая должность, наименование юридического лица или индивидуального предпринимателя - для персонала юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих хозяйственную деятельность на территории объекта;

фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, место жительства (пребывания), гражданство, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях пребывания на объекте - для посетителей объекта;

сведения об автотранспортных средствах, самоходных машинах и механизмах, в том числе их вид, марка, модель, цвет, регистрационный знак (номер), сведения о должности (должностях) лица (лиц), управляющего (управляющих) автотранспортным средством, самоходной машиной и механизмом, характере груза, а также сведения о целях и сроке пребывания на объекте.

Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта закреплены приказами Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта»; № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»; № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспорт-

ной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»; № 43 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 регламентирует требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта.

В самом общем виде требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, представляют собой перечень:

- объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств того или иного вида транспорта, на которые распространяются эти требования, а также перечень объектов, на которые данные требования не распространяются;
- лиц, на которых распространяется действие требований, т.е. является обязательным для исполнения;
- обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;
- обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств;
- обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры I, II, III и IV категорий, а также с учетом объявления конкретного уровня безопасности;
- обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств I, II, III и IV категорий, а также с учетом объявления конкретного уровня безопасности.

Требования закрепляют правила допуска на объект транспортной инфраструктуры, а также особенности исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

§ 3. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства

Уязвимость объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств определяется **мерой опасности потенциальных угроз на основе имеющихся знаний** об опасных явлениях и уровне уязвимости социальных групп и отдельных граждан.

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств – это определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Оценка является необходимым компонентом процесса превентивных мер, направленных на **предупреждение, пресечение и обеспечение готовности** к актам незаконного вмешательства и возникновению иных угроз транспортной безопасности.

Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств установлен приказом Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе публичного договора, а оценка уязвимости транспортных средств – субъектами транспортной инфраструктуры либо специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и утверждение ее результатов осуществляется в течение трех месяцев с момента получения уведомления о включении объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств в Реестр категоризированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории объекту транспортной инфраструктуры и/или транспортному средству.

В ходе проведения оценки уязвимости осуществляется:

- изучение технических и технологических характеристик объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- изучение системы действующих на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах мер по защите от актов незаконного вмешательства;
- изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры и транспортных средств, необходимых для принятия дополнительных мер по обеспечению транспортной безопасности;

- оформление заключения оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Временные затраты при осуществлении работы по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства регламентируются приказом Минтранса России от 15 ноября 2010 г. № 248, а сама деятельность включена в Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р.

Проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры представляет собой многоаспектное (многокомпонентное) действие, которое с определенной долей условности может осуществляться в несколько этапов.

На первом этапе выполняется:

- изучение проектной, технической, технологической документации и документов информационного характера;

- изучение руководящих документов обеспечения безопасности объекта, планов, регламентов, должностных инструкций;

- визуальное обследование объекта, систем жизнеобеспечения, проверка работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения безопасности;

- обследование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности;

- определение соответствия изученной документации и фактических результатов обследования объекта транспортной инфраструктуры требованиям руководящих нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности.

На втором этапе проводится обобщение рабочих результатов, формализация материалов, оформление отчета и рекомендаций.

На третьем подготавливается представление результатов для утверждения в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности.

Одним из элементов первого этапа оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры **является изучение проектной, технической, технологической документации и документов информационного характера**, которое осуществляется посредством:

- изучения генерального плана объекта, технического паспорта объекта, планов территории, изучения состава объекта (сооружений и технологического оборудования, их балансовой стоимости), порядка и состава технологических операций;

- изучения проектной и рабочей документации объекта, изучения проектной и рабочей документации отдельных элементов объекта, документации инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безо-

пасности, коммуникаций, энергоснабжения, водоснабжения, теплоснабжения, газообеспечения, других систем жизнеобеспечения;

- изучения состава и технических характеристик инженерно-технических систем обеспечения безопасности (инженерных сооружений, предназначенных для воспрепятствования несанкционированному проникновению в зону безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также для задержки или замедления проникновения нарушителя, технических средств обеспечения транспортной безопасности, средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации);

- изучения функциональных особенностей элементов объекта (назначение зданий, сооружений их внутренних помещений, оборудования, а также технологических и технических характеристик, режимов работы и эксплуатации);

- изучения географических, топологических, этнических, климатических характеристик района расположения объекта транспортной инфраструктуры, а также криминогенной обстановки.

В рамках первого этапа проведения оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры подлежат **изучению руководящие документы обеспечения безопасности объекта, планы, регламенты, должностные инструкции.** Данная деятельность реализуется путем:

- изучения паспорта безопасности объекта и программы обеспечения безопасности;

- изучения планов обеспечения безопасности, планов охраны, схем организации охраны объекта, регламентов и инструкций по вопросам обеспечения безопасности, планов на случай кризисных ситуаций, а также чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры;

- изучения документов и вопросов взаимодействия с соответствующими территориальными подразделениями МВД России, ФСБ России, МЧС России, другими органами государственной власти и местного самоуправления в области обеспечения транспортной безопасности объекта;

- изучения установленных регламентов и инструкций должностных лиц, отвечающих за обеспечение транспортной безопасности;

- изучения порядка организации системы допуска, документации о внутриобъектовом и пропускном режимах;

- изучения документов по организации системы оповещения и организационного взаимодействия подразделений охраны, их состава, расположения контрольно-пропускных постов обеспечения транспортной безопасности, технической оснащенности, наличия видов вооружения и специальных средств;

- изучения порядка обеспечения устойчивости жизнеобеспечения объекта, защиты передачи информации и хранения баз данных;

- ознакомления с функциональными обязанностями личного состава объекта, в том числе подразделений обеспечения безопасности, их штатной численностью.

При проведении первого этапа оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры следует осуществить **визуальное обследование объекта, систем жизнеобеспечения, а также проверить работоспособность и фактическое состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения транспортной безопасности.** Для это необходимо выполнить следующие действия:

- обследовать периметр объекта и его ограждение с фотосъемкой отдельных участков (для объектов воздушного транспорта – съемка с разрешения руководителя объекта транспортной инфраструктуры);

- обследовать прилегающую территорию, пути подъезда, подхода, места стоянок и остановок автотранспорта, выявить естественные препятствия и возможные места укрытия потенциальных нарушителей, при этом надлежит осуществлять фотосъемку отдельных участков;

- обследовать ближайшие здания и сооружения, их функциональное предназначение, контрольно-пропускные пункты (посты) обеспечения безопасности с фотосъемкой отдельных участков (для объектов воздушного транспорта съемка проводится с разрешения руководителя объекта транспортной инфраструктуры);

- обследовать точки доступа к внешним коммуникациям объекта;

- обследовать зоны безопасности, территории объекта транспортной инфраструктуры, наземных, подземных и надземных переходов, зон ограниченного доступа с фотосъемкой отдельных участков (для объектов воздушного транспорта - съемка с разрешения руководителя объекта транспортной инфраструктуры);

- обследовать отдельные элементы зданий и сооружений, технологического оборудования, поста (пункта) управления обеспечением безопасности;

- обследовать системы водо-, тепло-, газообеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, системы инженерных коммуникаций, энергоснабжения, системы связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети;

- обследовать инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе: инженерные сооружения, предназначенные для воспрепятствования несанкционированному проникновению в зону безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также для задержки или замедления проникновения нарушителя; технические средства обеспечения безопасности, средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора и обработки, приема и передачи информации. При этом крайне важно проверить работоспособность инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, оповещения и жизнеобеспечения путем контрольных проверок и срабатываний;

- обследовать подразделения безопасности, в частности – укомплектованность, посты и маршруты патрулирования, фактический состав, состояние технической оснащённости и виды вооружения, места хранения оружия и боеприпасов, помещения для личного состава, возможное наличие кинологического подразделения;

- определить фактическую организацию внутриобъектового и пропускного режима, соблюдение лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, соответствующих регламентов и руководящих документов;

- определить фактическую реализацию организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем обеспечения безопасности и реагирования сил обеспечения безопасности по разным сценариям путем учебной, практической отработки акта незаконного вмешательства.

Еще одним элементом первого этапа оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры является **определение соответствия изученной документации и фактических результатов обследования объекта транспортной инфраструктуры требованиям руководящих нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности**. Эта задача реализуется путем:

- определения соответствия изученной проектной, технической, технологической документации, действующих на объекте руководящих документов обеспечения безопасности, планов, регламентов, должностных инструкций требованиям нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности;

- определения соответствия изученной документации и результатов визуального обследования объекта, обследования систем жизнеобеспечения, проверки работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения транспортной безопасности;

- определения соответствия принимаемых мер, существующей системы обеспечения транспортной безопасности объекта нормативным требованиям по обеспечению транспортной безопасности.

Вторым этапом оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры является обобщение рабочих результатов, формализация материалов, оформление отчета и выработка рекомендаций. В этих целях выполняются следующие мероприятия:

- описание сил обеспечения безопасности, в том числе подразделений транспортной безопасности объекта, с учетом их фактического состояния;

- описание объекта, его структурных элементов, прилегающей территории, зданий и сооружений, их технологического и функционального назначения;

- описание инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, систем жизнеобеспечения объекта, средств оповещения, защиты информации с учетом их фактического состояния;

- составление текстового документа определения способов реализации потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры с использованием моделей нарушителя применительно к конкретному объекту транспортной инфраструктуры;

- описание ситуации акта незаконного вмешательства, порядка реализации организационных и технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем обеспечения безопасности и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности по разным сценариям;

- определение оценки возможных последствий (нанесенного ущерба) экономического, социального, техногенного, геополитического характера при реализации потенциальных угроз акта незаконного вмешательства применительно к конкретному объекту транспортной инфраструктуры;

- описание уязвимых зон и критических элементов объекта транспортной инфраструктуры, оценка эффективности существующей системы обеспечения безопасности объекта;

- разработка и оформление таблиц, графических планов – схем, графиков, планов территорий зоны транспортной безопасности, ее отдельных элементов;

- оформление выводов, результатов, определяющих соответствие представленной документации и фактических результатов обследования объекта транспортной инфраструктуры требованиям руководящих нормативных документов, а также требованиям по обеспечению транспортной безопасности;

- разработка и оформление рекомендаций по устранению выявленных несоответствий и приведению степени защищенности объекта в соответствие с требованиями обеспечения транспортной безопасности;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию организационных, регламентных мероприятий с целью реализации в планах мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию тактики, структуры, оснащенности подразделений с целью реализации в планах мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию инженерно-технических систем обеспечения безопасности с целью реализации в планах мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.

После этого происходит подписание акта приемки-передачи о выполнении услуги по оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры.

Третий этап – это представление результатов для утверждения в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности.

Результаты проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств¹ утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности, а в случае визуального обследования объекта, систем жизнеобеспечения, проверки работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения безопасности акт подлежит согласованию субъектами оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры.

Последовательность предоставления государственной услуги компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности включает следующие административные процедуры:

- прием заявления и Результата;

¹ Далее – «Результат».

- принятие решения об утверждении Результата или об отказе в утверждении Результата (в срок, не превышающий 30 дней со дня поступления на рассмотрение Результата¹).

Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств являются информацией ограниченного доступа и, более того, являются сведениями, составляющими государственную тайну.

Субъекты проведения оценки уязвимости объектов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится юридическими лицами, которые в установленном порядке получили аккредитацию на осуществление такого вида деятельности.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 г. № 289 утверждены Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Применительно к конкретному виду транспорта предусмотрена нормативная правовая основа, регламентирующая указанный вид деятельности².

Аккредитованные организации на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств вносятся в соответствующий реестр в течение 5 (пяти) рабочих дней с момента принятия решения об аккредитации. Ведение реестра осуществляется, соответственно, Федераль-

¹ Приказ Минтранса России от 9 июля 2012 г. № 211 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта»; Приказ Минтранса России от 7 мая 2013 г. № 178 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности»; Приказ Минтранса России от 9 августа 2012 г. № 292 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности»; Приказ Минтранса России от 6 мая 2013 г. № 171 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».

² Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта»; Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта»; Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 374 «Об утверждении Положения о Федеральном дорожном агентстве»; Приказ Минтранса России от 9 июля 2012 г. № 214 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта»; Приказ Росморречфлота от 18 ноября 2011 г. № 230 «Об утверждении форм документов, необходимых для осуществления процедуры аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»; Приказ Росавтодора от 14 сентября 2011 г. № 257 «Об утверждении форм документов, необходимых для осуществления процедуры аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

ным агентством воздушного транспорта, Федеральным агентством железнодорожного транспорта, Федеральным агентством морского и речного транспорта, Федеральным дорожным агентством¹.

После проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, осуществляется их категорирование, разработка и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Субъект транспортной инфраструктуры обязан разработать и утвердить план обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в течение трех месяцев и реализовать его в течение шести месяцев с момента утверждения результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств². Порядок разработки таких планов устанавливается приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34. Указанные планы предусматривают систему мер по обеспечению транспортной безопасности. Планы утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности (п. 2 ст. 9 Закона № 16-ФЗ).

Именно это позволяет обеспечить реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте в полном объеме, проведение эффективных мероприятий с учетом специфики местных условий и определить необходимые затраты с учетом средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также средств внебюджетных источников³.

¹ Приказ Минтранса России от 5 февраля 2010 г. № 27 «О Порядке ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

² Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта»; Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»; Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»; Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 43 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».

Контрольные вопросы

1. Раскройте понятие «угроза».
2. Укажите классификацию угроз.
3. Перечислите потенциальные угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
4. Укажите виды угроз.
5. Приведите характеристику уровней безопасности в транспортном комплексе.
6. Раскройте критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств.
7. Какие руководящие документы обеспечения безопасности объекта подлежат изучению при оценке уязвимости объекта?
8. Какими структурными элементами представлены требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств?
9. Укажите субъекты оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.
10. Каким образом осуществляется определение соответствия изученной документации и фактических результатов обследования объекта транспортной инфраструктуры требованиям руководящих нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности?
11. Кто осуществляет категорирование объектов?

ГЛАВА 7.

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Обеспечение безопасности населения является одной из первостепенных задач обеспечения безопасности нашего государства в целом. Важнейшей составляющей обеспечения безопасности населения является обеспечение безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.

Рост террористических актов за последние несколько лет на различных объектах транспорта в разных странах мира, усиление тяжести их последствий, нарастание уровня новых террористических угроз, нацеленных на наиболее уязвимые и ранее системно не защищаемые транспортные объекты (например, метро, пригородные электрички и др.), создает необходимость выстраивания единой системы современных организационных и технических мер обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

§ 1. Общие сведения об информационных ресурсах территориальных органов МВД России на транспорте

Информационно-техническое обеспечение деятельности по обеспечению безопасности на транспорте включает в себя два основных направления деятельности.

Первым направлением является собственно обеспечение безопасности непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры с использованием различных технических устройств и программного обеспечения. Спектр устройств и решаемых ими задач необычайно широк, к основным можно отнести:

- системы охраны периметра объектов транспортной инфраструктуры;
- охранно-пожарная сигнализация;
- создание категорированных зон и регламентация систем допуска;
- системы досмотра пассажиров, багажа, транспортных средств, грузов и другие.

Кроме того, на каждом виде транспорта создана своя система обеспечения безопасности движения, которая включает в себя системы управления движением, диспетчерские службы, системы предотвращения столкновений, системы связи и т.д.

К таким системам относятся комплексы видеонаблюдения, в том числе с использованием систем видеоаналитики, включающие специальные детекторы распознавания лиц, автомобильных номеров и т.д. *Вторым направлением ин-*

формационно-технического обеспечения безопасности на транспорте являются автоматизированные информационные системы.

Принятый в 2007 году Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» установил правовые и организационные основы транспортной безопасности с целью предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса. В соответствии со статьей 11 этого закона и в целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти (Министерство транспорта Российской Федерации) функционирует ЕГИС ОТБ, являющаяся собственностью Российской Федерации.

ЕГИС ОТБ, в том числе автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств¹, является основой системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, создаваемой во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 в рамках «Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте», утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285.

Основными задачами ЕГИС ОТБ являются информационное обеспечение деятельности уполномоченных федеральных исполнительных власти по реализации установленных государством правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Информационное обеспечение ЕГИС ОТБ представляет собой государственный информационный ресурс. Таким образом, информационное обеспечение деятельности ФСБ России, МВД России, уполномоченных подразделений транспортной безопасности Минтранса России, Ространснадзора, Росавиации, Росавтодора, Росжелдора, Росморречфлота в сфере обеспечения транспортной безопасности осуществляется на безвозмездной основе.

Создание ЕГИС ОТБ обеспечивает формирование и ведение АЦБПДП. АЦБПДП предназначены для автоматизации процессов сбора и обработки персональных данных о пассажирах, формирования и ведения соответствующих баз данных, которые используются при решении определяемых государством правовых, организационных и иных задач обеспечения транспортной безопасности в сфере транспортного комплекса. При формировании АЦБПДП реализуется установленный действующими нормативными правовыми документами комплекс мер по защите и порядку использования персональных данных как отдельного вида конфиденциальной информации, а именно:

- Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Федеральный закон от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»;

¹ Далее – АЦБПДП.

- Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»;

- Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»;

- Приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных»;

- Приказ Минтранса России от 5 сентября 2014 г. № 242 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июля 2012 г. № 243»;

- Приказ Минтранса России от 1 июля 2013 г. № 228 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июля 2012 г. № 243 "Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных"»;

- Приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 35 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции осуществления федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах».

Формирование АЦБПДП организуется на основе данных о пассажирских перевозках, предоставляемых субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками при совершении регистрируемых операций в ходе оформления проездных документов (билетов), при формировании списков пассажиров при осуществлении перевозки пассажиров заказными (перевозками по заказу) рейсами, при формировании персонала (экипажей) транспортных средств. К регистрируемым операциям в ходе предоставления транспортных услуг в зависимости от особенностей существующей технологии организации пассажирских перевозок тем или иным видом транспорта могут относиться: бронирование проездного документа (билета), его приобретение, возврат (отказ от поездки), посадка пассажира на транспортное средство, изменение или прекращение перевозки.

Как говорилось выше, порядок формирования и ведения АЦБПДП определен Приказом Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243. Предоставление источниками информации данных в АЦБПДП осуществляется в электронной форме по защищенным каналам связи (которыми являются VPN-каналы сети Интернет или каналы защищенных отраслевых сетей, например, ИМТС МВД России):

- в автоматическом режиме по расписанию путём отбора требуемых данных из информационной системы субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика, их выгрузки в обменный файл соответствующего формата и его передачи в АЦБПДП;

- в интерактивном режиме путём ввода данных о пассажирской перевозке непосредственно на портале АЦБПДП¹.

Часть 2 статьи 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» определила, что базы формируются при осуществлении следующих видов перевозок:

- внутренние и международные воздушные перевозки;
- железнодорожные перевозки в дальнем следовании;
- перевозки морским, внутренним водным транспортом в международном сообщении и в сообщении между портами, расположенными на территориях разных субъектов России;
- перевозки автомобильным транспортом, в том числе по заказу, в международном сообщении и в междугородном сообщении между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов России.

Учитывая многообразие информационных систем, выделим те из них, которые используют в своей деятельности территориальные органы МВД России на транспорте. Указанные системы условно можно разделить на две группы:

- к первой группе принадлежат автоматизированные информационные системы коллективного пользования, т.е. системы, доступные всем подразделениям органов внутренних дел. К таким относятся, например, информационный банк данных «Регион» (ИБД «Регион») или автоматизированная дактилоскопическая информационная система «Папилон» (АДИС «Папилон»);

- ко второй группе относятся автоматизированные информационные системы, используемые только органами внутренних дел на транспорте. Такой системой является программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль», построенный на основе автоматизированного взаимодействия единой государственной информационной системой обеспечения транспортной безопасности.

На настоящий момент доступ к указанным автоматизированным системам возможен через единую систему информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России².

Говоря о главных приоритетах транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, необходимо сказать о создании новой транспортно-логистической системы³.

На настоящий момент в данной области создаются и внедряются **системы мониторинга инженерных систем** объектов транспортной инфраструктуры и **системы мониторинга подвижных объектов**⁴.

¹ Приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных»

² Далее – ИСОД МВД России.

³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года».

⁴ Далее – СМПО.

Системы мониторинга инженерных систем¹ являются инструментом обеспечения гарантированной устойчивости функционирования объекта транспортной инфраструктуры, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (ЧС), в том числе актов незаконного вмешательства террористической направленности, за счет непрерывного автоматизированного контроля параметров технологических процессов, процессов обеспечения функционирования объекта и аналитической обработки полученной информации.

Таким образом, главной задачей, решаемой СМИС, является своевременное информирование дежурно-диспетчерских служб о возможности и факте возникновения аварий и ЧС, их развитии, в том числе актов незаконного вмешательства террористической направленности, за счет непрерывного автоматизированного контроля параметров технологических процессов, процессов обеспечения функционирования объекта и аналитической обработки полученной информации.

К задачам, выполняемым СМИС, относятся:

- непрерывный мониторинг параметров инженерных систем объекта транспортной инфраструктуры². Имеются в виду, прежде всего, системы безопасности и жизнеобеспечения;

- документирование и регистрация аварийных ситуаций и действий диспетчерских, аварийных и технических служб объекта ТИ;

- формирование и передача информации о прогнозе и факте чрезвычайных ситуаций, в том числе вызванных террористическими актами, в Единую дежурно-диспетчерскую службу города (ЕДДС – орган повседневного управления местной (городской) подсистемы Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС); пунктами сбора информации могут быть: ЦОУ – Центр обработки и управления, ЦУКС – Центр управления в кризисных ситуациях) и ЦДП – центральный диспетчерский пункт объекта ТИ;

- автоматизированное оповещение сотрудников объекта транспортной инфраструктуры: дежурно-диспетчерских, технических служб, служб безопасности, ответственных должностных лиц при необходимости выполнения своевременных действий по предотвращению и ликвидации последствий аварий и ЧС, пожаров, актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности;

- обеспечение автоматизированного выполнения алгоритмов управления инженерными системами объекта с целью предупреждения и ликвидации ЧС, в том числе вызванных террористическими актами, предусматривающих комплексную и взаимосвязанную работу систем.

Внутренними пользователями СМИС являются диспетчерские службы, подразделения технического обслуживания и администрация объекта транспортной инфраструктуры, например, Центральный диспетчерский пункт объек-

¹ Далее – СМИС.

² Далее – ТИ.

та (ЦДП), автоматизированные рабочие места (АРМ) технических и эксплуатационных служб.

Внешними пользователями СМИС являются пункты сбора и обработки информации Единой дежурно-диспетчерской службы города (ЕДДС) и государственные информационные системы в соответствии с нормативно-правовыми требованиями федерального и территориального уровней, например, МЧС России.

Аналитические сервисы могут использовать информацию от внешних информационных систем и результаты работы базовых сервисов, наличие верхнего уровня сервисов особенно актуально при реализации СМИС в рамках предприятия, объединяющего территориально-распределенные объекты ТИ.



Рис. 7.1. Модель информационных потоков СМИС.

Принимая во внимание необходимость применения комплексного подхода к решению вопросов обеспечения безопасности, разработчиками СМИС были учтены требования объемного перечня нормативно-правовых документов, определяющих требования к обеспечению безопасности объектов ТИ:

1. Федеральный закон от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

3. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций».

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

6. Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».

7. Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».

8. Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».

9. Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 43 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

10. Методика оценки систем безопасности и жизнеобеспечения на потенциально опасных объектах, зданиях и сооружениях.

11. Методика мониторинга состояния несущих конструкций зданий и сооружений. Общие положения.

12. Методические рекомендации для территориальных органов МЧС России по реализации требований ГОСТ Р 22.1.12-2005 «Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Структурированная система мониторинга и управления инженерными системами зданий и сооружений». Требования к техническим средствам и системам комплексного обеспечения безопасности, автоматизации и связи многофункциональных высотных зданий и комплексов.

Система мониторинга подвижных объектов – система, построенная на основе систем спутниковой навигации, оборудования и технологий сотовой либо радиосвязи, вычислительной техники и цифровых карт.

Спутниковый мониторинг транспорта используется для решения задач транспортной логистики в системах управления перевозками и автоматизированных системах управления автопарком.

Базовые функции любой навигационной системы включают в себя:

- определение местоположения объекта;
- отображение объекта на электронной карте местности;
- определение и документирование параметров движения;

- определение состояния объекта на основании показаний бортовых датчиков;
- отображение маршрута;
- информирование о «тревожных» событиях;
- формирование отчетов об эксплуатации подвижных объектов.

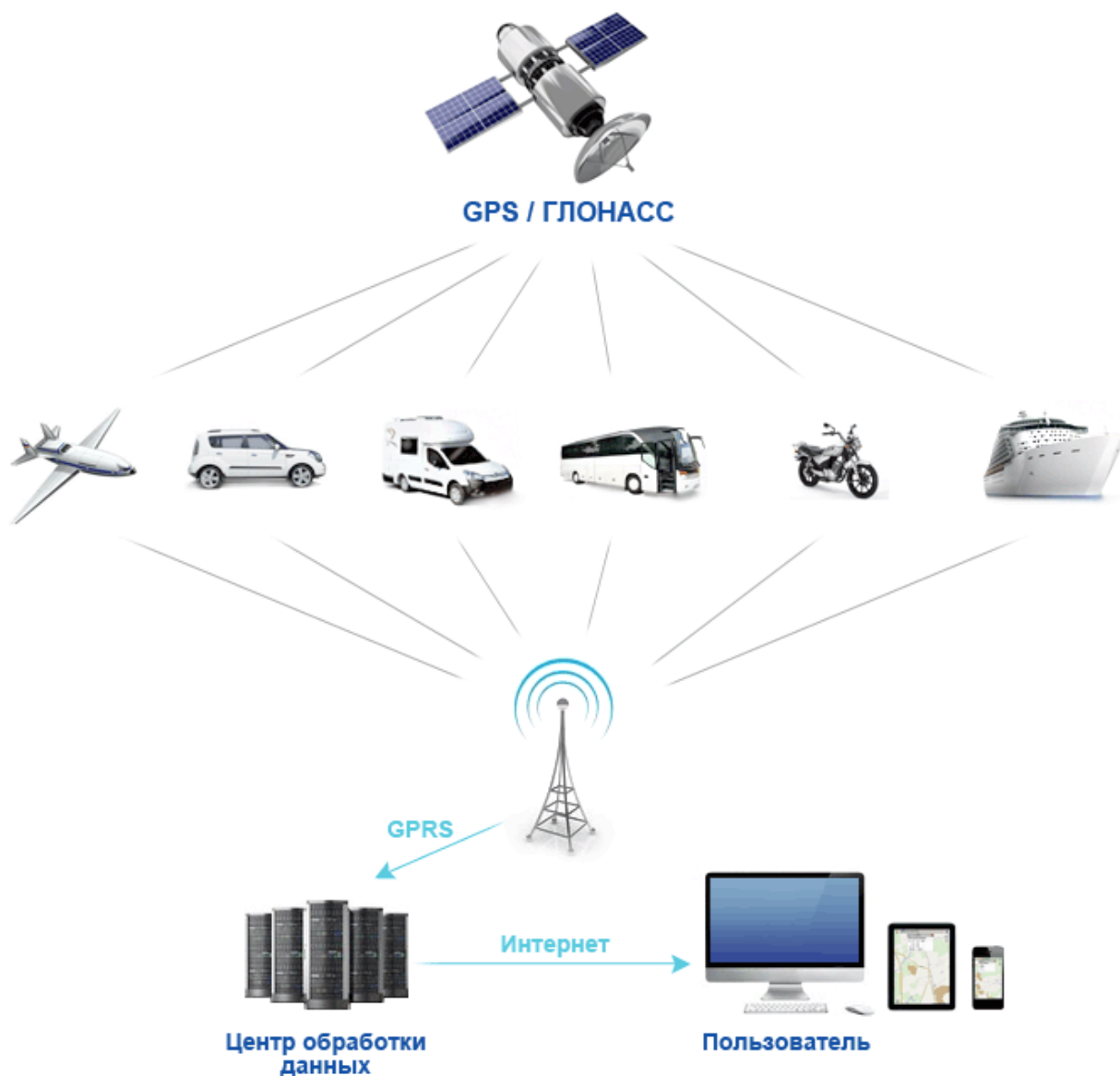


Рис. 7.2. Схема системы мониторинга подвижных объектов.

Объектами мониторинга могут выступать подвижные объекты различных типов, такие как пешеходы, сухопутные, речные, морские, воздушные транспортные средства, имеющие скорость движения до 1 тыс. км/час и оснащенные необходимой аппаратурой определения местоположения, контроля состояния, средствами связи и передачи данных.

Состав типовой СМПО включает три функциональных компонента:

- бортовые навигационные телематические терминалы (БНТБ). Это устройства для приема и обработки сигналов навигационных спутников, предназначенные для автоматического определения местоположения контролируемых мобильных объектов. Устанавливается на транспортное средство как дополнительное устройство, регистрирующее местоположение, скорость и направление движения транспортного средства по системе ГЛОНАСС/GPS. Абонентский телематический терминал может получать данные с датчиков о состоянии объекта, обеспечивая связь с телематическим сервером, передавая управляющие сигналы на исполнительные устройства;

- пакет серверного программного обеспечения (ПО). Пакет серверного ПО состоит из трех независимых программных модулей: коммуникационного сервера (поддержание связи с подвижными объектами), сервера доступа (хранение данных о мобильных объектах, регламентация прав доступа пользователей к ним), а также информационно-картографического сервера, обеспечивающего документирование информации о состоянии мобильных объектов;

- терминалы диспетчеров (ПК, КПК или сотовый телефон).

Сервер доступа обеспечивает управление всеми объектами, зарегистрированными в системе, и создание новых объектов. К числу объектов системы принадлежат транспортные средства и установленные на них «тревожные датчики», учетные записи диспетчеров с заданным перечнем закрепленных за ними мобильных объектов и разрешенных в отношении каждого объекта операций. Конфигурирование сервера доступа осуществляется с рабочего места администратора системы.

Информационно-картографический сервер обеспечивает документирование информации, поступающей с мобильных объектов. В частности, при приеме навигационной информации, информации о состоянии датчиков объекта и каналов управления система выполняет запись этих параметров в БД информационно-картографического сервера.

Последнее известное местоположение мобильного объекта отображается на фоне карты. Для отображения на карте истории перемещения объекта за выбранный период, отображения маршрута движения объекта, состояния подключенных датчиков объекта диспетчеру предоставляется графический и табличный интерфейс. Пользователю предоставляется возможность воспроизведения движения на фоне карты. По карте можно выполнять идентификацию точек движения в целях получения детальной информации о них.

Для анализа движения мобильных объектов в системе реализована возможность формирования следующих типовых отчетов: о превышении скорости, о суммарном пройденном расстоянии, средних значений скоростей, об отклонениях в маршруте, о нарушениях заданного графика движения, об остановках объекта.

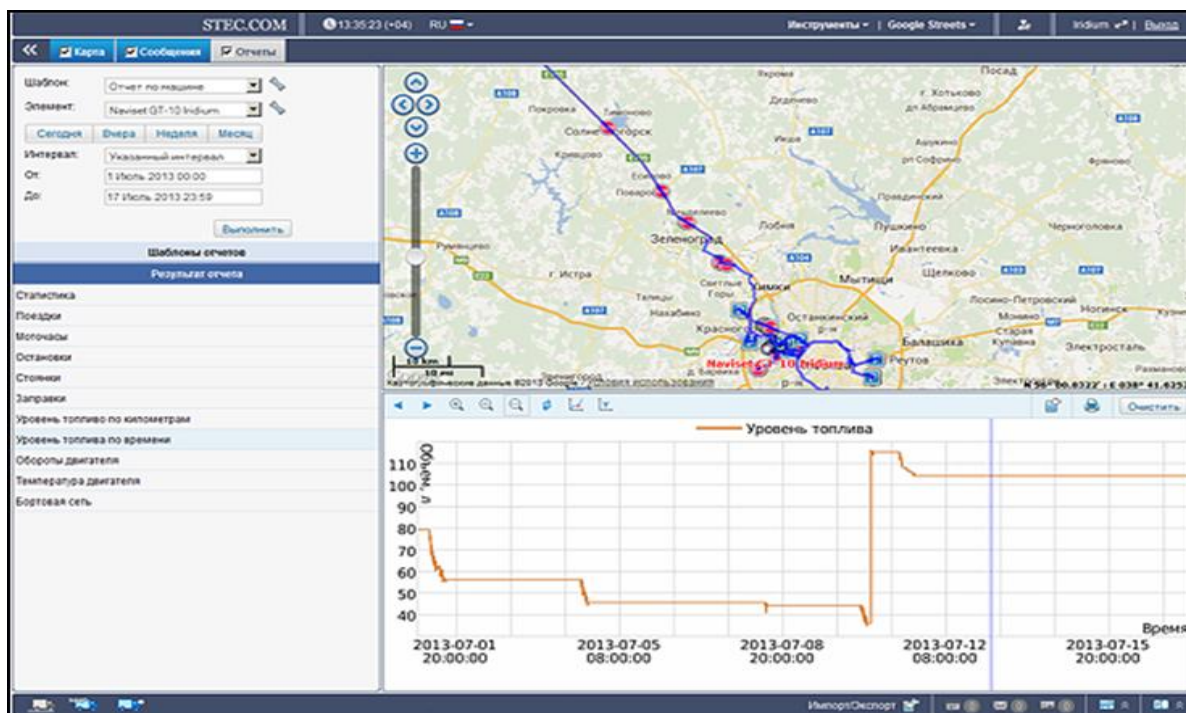


Рис. 7.3. Интерфейс ПО мониторинга подвижных объектов.

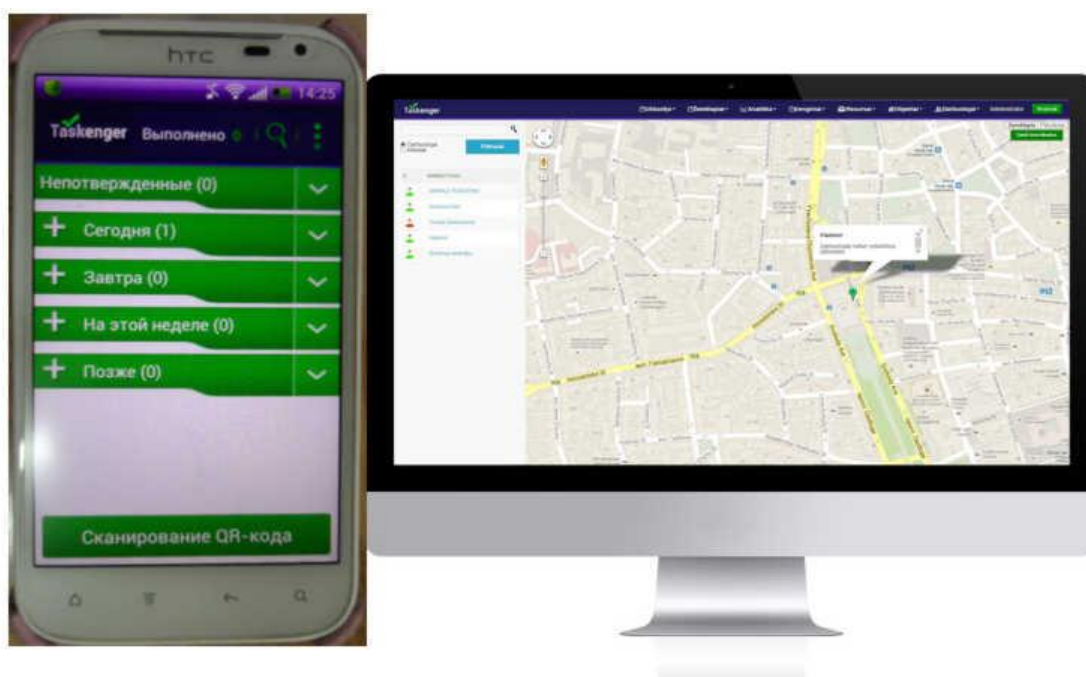


Рис. 7.4. Контроль местоположения посредством смартфонов.

Все перечисленные выше системы необходимы для осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности, их основная область применения – информационное обеспечение принятия решений по государственному управлению транспортной безопасностью на федеральном, ведомственном, региональном и объектовом уровнях.

§ 2. Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России и ее применение в деятельности подразделений территориальных органов МВД России на транспорте

В 2010 году была принята Государственная программа «Информационное общество (2011-2020 годы)». В рамках данной Программы начался новый этап создания и развития компьютерной сети министерства, который был основан на Концепции информатизации МВД России до 2012 года.

Концепция, оценивая предыдущий период, указала, что задачи, поставленные в Концепции развития информационно-вычислительной системы МВД России на 2002-2006 годы, не были выполнены. Это нашло свое выражение в том, что не были решены или были решены не в полном объеме следующие вопросы:

- создание базовой технической инфраструктуры единого информационного пространства и обеспечения взаимодействия между существующими СТРАС и автоматизированными информационными системами;
- создание современных систем передачи информации ограниченного доступа и информации, содержащей сведения, составляющие государственную тайну;
- создание единой системы электронного документооборота и делопроизводства, а также нормативного регулирования в этой области;
- создание системы управления и разграничения доступа к информационным ресурсам МВД России;
- организация в требуемом объеме профессиональной переподготовки специалистов по эксплуатации и сопровождение информационно-вычислительных, телекоммуникационных систем, а также средств и систем защиты информации;
- обеспечение требуемого уровня информационной безопасности;
- развитие в полном объеме банков данных биометрической и розыскной информации;
- автоматизация картотек.

В 2010-2012 годах система информационного обеспечения органов внутренних дел претерпела значительные изменения. В процессе реформирования МВД России был создан Департамент информационных технологий, связи и защиты информации МВД России.

Необходимо отметить, что в ведение Департамента были переданы вопросы защиты информации и связи, разработки и использования информационных технологий, которые ранее курировали разные подразделения как в федеральном центре, так и в регионах. Департамент взаимодействует с ГИАЦ МВД России и созданным в 2010 году Главным центром связи и защиты информации МВД России.

Таким образом, была создана дополнительная управленческая структура, определяющая политику развития Министерства в информационной сфере.

В качестве положительного момента необходимо отметить, что вопросы защиты информации, оказания государственных услуг в электронном виде и внедрение цифровых технологий впервые курируются одним подразделением, которое может определять вектор развития всех указанных направлений в комплексе.

На решение проблем, обозначенных в Концепции 2009 года, направлено создание новой версии компьютерной сети МВД России. С 2011 года в министерстве создается единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в соответствии с приказом МВД России от 30 июля 2011 г. № 891 «О мероприятиях по созданию единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России».

После опытной эксплуатации было принято решение о реализации программы по созданию ИСОД МВД России на базе ранее созданной ЕИТКС в полном объеме¹.

ИСОД МВД России должна повысить уровень аналитического обеспечения, что выражается в возможности использования при принятии управленческих решений обобщенной информации, основанной на актуальных данных. Соответственно, как один из основных пунктов, предполагается развитие интегрированной мультисервисной телекоммуникационной системы².

Именно такое новое-старое название после очередного переименования получила сеть МВД России.

Создание ИСОД МВД России обеспечивает:

- развитие информационно-технологической инфраструктуры подразделений МВД России;
- интеграцию информационных ресурсов МВД России на основе единых информационных банков данных;
- создание и развитие единой информационной системы централизованной обработки данных для информационно-аналитической поддержки деятельности подразделений МВД России;
- обеспечение предоставления государственных услуг в электронном виде.

В результате создания ИСОД МВД России предполагается получение положительной динамики по следующим показателям:

- достижение требуемого уровня информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России;
- повышение уровня актуальности информации, выраженного в сокращении времени поступления информации из первичных источников, за счет сокращения промежуточных звеньев обработки информации и интеграции существующих разрозненных информационных систем, банков и баз данных;

¹ Приказ МВД России от 30 марта 2012 г. № 205 «Об утверждении Концепции создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в 2012-2014 годах».

² Далее – ИМТС.

- снижение финансовых затрат на техническое сопровождение и обслуживание программно-технических комплексов за счет исключения необходимости замены используемых в настоящее время морально устаревших технических средств ввиду использования технологии «облачных вычислений», способной динамически перераспределять нагрузку и обеспечивать требуемый уровень защиты, катастрофоустойчивости и доступности информации;

- повышение качества выполнения государственных функций и предоставления государственных услуг, выраженного в сокращении времени и трудоемкости операций по обработке информации, подготовке отчетов и времени ожидания выполнения запросов;

- повышение эффективности использования информационно-телекоммуникационных технологий в деятельности МВД России и оснащенности программно-техническими средствами;

- снижение трудозатрат на получение, обработку, хранение информации и доведение ее до пользователей;

- повышение уровня квалификации сотрудников МВД России в использовании современных средств информационно-телекоммуникационных технологий.

На настоящий момент ИСОД МВД состоит из следующих подсистем:

- интегрированная мультисервисная телекоммуникационная сеть;

- система централизованной обработки данных;

- прикладные сервисы обеспечения повседневной деятельности подразделений МВД России;

- прикладные сервисы обеспечения оперативно-служебной деятельности подразделений МВД России;

- подсистема поддержки подразделений МВД России с населением, а также межведомственного взаимодействия;

- подсистема обеспечения информационной безопасности.

В конце 2015 года после присоединения большей части пользователей к ИМТС МВД России приказом МВД России от 23 сентября 2015 г. № 926 «Об утверждении структуры и системы адресации интегрированной мультисервисной телекоммуникационной сети МВД России» была утверждена структура и система адресации сети. Кроме того, в период с конца 2013 по 2016 годы было принято более 20 приказов МВД России, каждый из которых вводил в эксплуатацию информационную систему, которая после модернизации становилась новым сервисом ИСОД. В настоящий момент вводится в эксплуатацию большинство сервисов.

На рисунке 7.5 представлены группы действующих сервисов ИСОД.

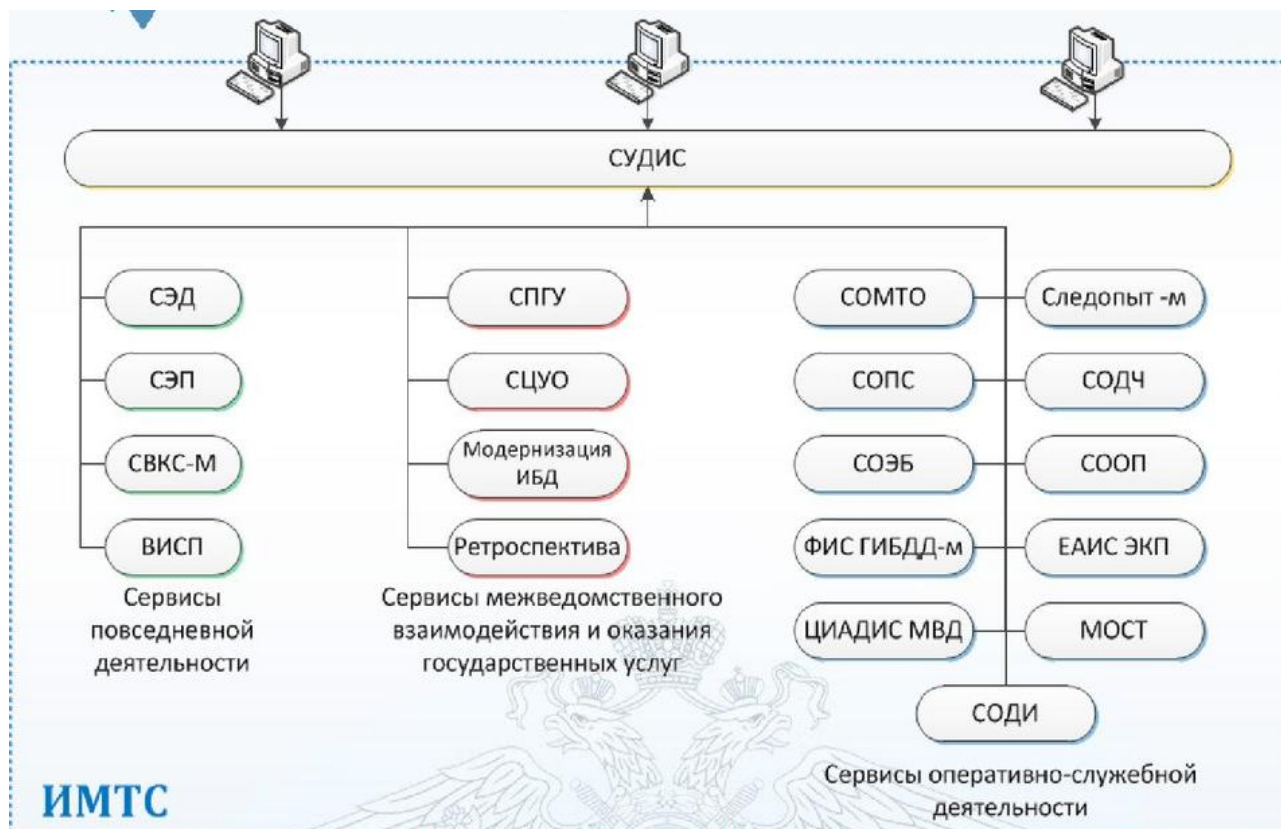


Рис. 7.5. Состав сервисов ИСОД МВД России.

Рассмотрим более детально указанные группы сервисов ИСОД.

Рассматривая детально состав **повседневных сервисов ИСОД**, необходимо отметить:

1. Ведомственный информационно-справочный портал (ВИСП) (см. рис. 7.6).



Рис. 7.6. Состав ведомственного информационно-справочного портала.

2. Сервис электронного документооборота (СЭД).

Кроме обычных функций любых систем электронного документооборота, СЭД МВД России обеспечивает выполнение следующих функций:

- регистрация обращения граждан, в том числе карточки приёма граждан;
- нормативные правовые акты;
- входящие секретные документы;
- добавление/просмотр/удаление электронного образа к регистрационной карточке документа, прикрепление электронного образа;
- добавление/просмотр/удаление/печать резолюций на документ;
- контроль за прохождением и сроками рассмотрения документов;
- определение порядка прохождения и обработки документов;
- передача документов на рассмотрение руководителю органа внутренних дел (лицу, его замещающему) и после получения соответствующих указаний – непосредственно исполнителю;
- отправка документа адресатам;
- осуществление полнотекстового поиска по зарегистрированным документам;
- просмотр, ведение и использование при работе с документами в СЭД справочников и классификаторов;
- построение отчетов;
- формирование дел в соответствии с номенклатурой несекретных дел.

3. Сервис электронной почты (СЭП).

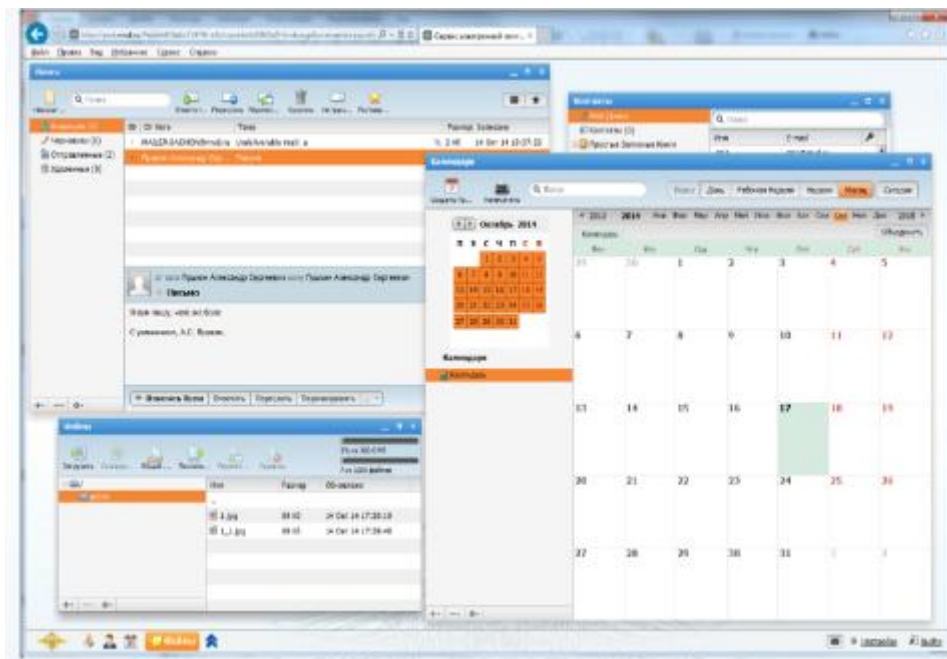


Рис. 7.7. Внешний вид системы электронной почты ИСОД МВД России.

4. Система видеоконференцсвязи МВД России (СВКС-М).
5. Сервис управления доступом к информационным системам и ресурсам (СУДИС).
6. Официальный интернет-сайт (интернет-сайт).

Остановимся на составе **служебных сервисов ИСОД МВД России**:

1. Информационно-поисковый сервис (Следопыт-М).

Сервис позволяет в режиме реального времени пользоваться базами данных как сервисов ИСОД, так и внешних источников.

В настоящее время «Следопыт-М» позволяет пользоваться следующими информационными ресурсами:

- сервис федерального уровня Управления по вопросам миграции;
 - ФИС ГИБДД;
 - ПТК «Розыск-Магистраль»;
 - электронный сервис Пенсионного фонда Российской Федерации;
 - банк данных Управления по контролю за оборотом наркотиков;
 - банк данных ИНТЕРПОЛ;
 - автоматизированная система «Роспаспорт»;
 - электронный сервис Федеральной таможенной службы Российской Федерации.
2. Сервис обеспечения охраны общественного порядка (СООП).
 3. Сервис обеспечения деятельности дежурных частей (СОДЧ) (см. рис. 7.8).



Рис. 7.8. Структура СОДЧ.

4. Сервис обеспечения деятельности подразделений материально-технического обеспечения (СОМТО).

5. Федеральная информационная система ГИБДД МВД России (ФИС ГИБДД-М) (см. рис. 7.9).

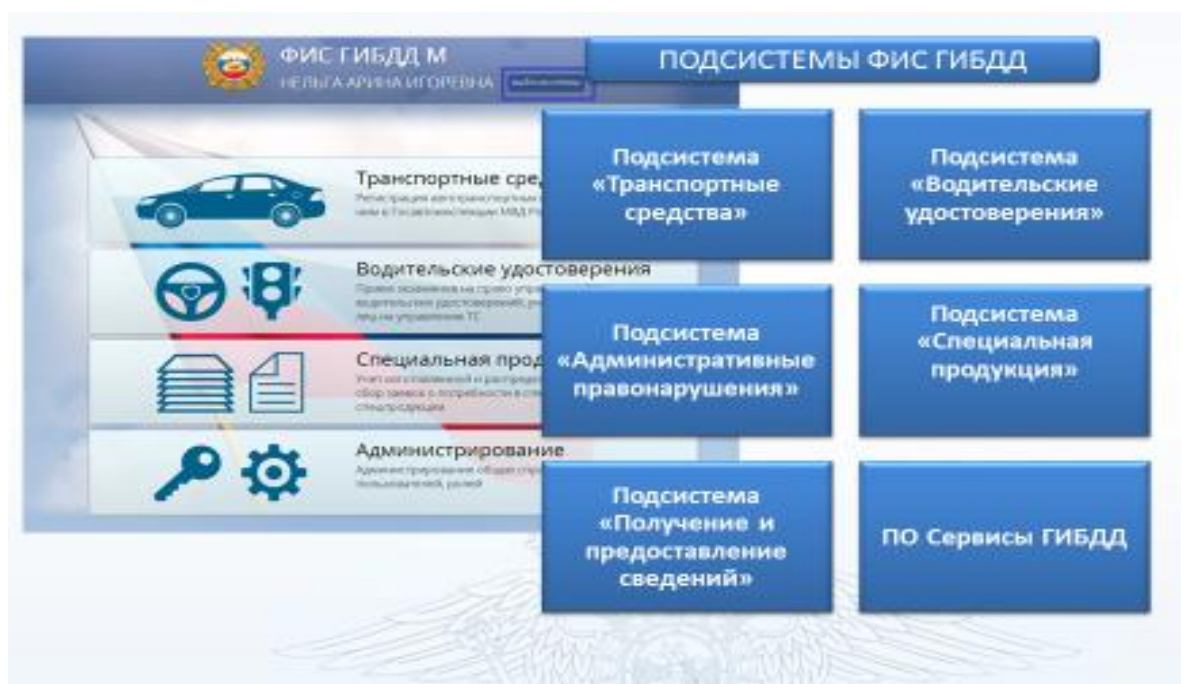


Рис. 7.9. Состав ФИС ГИБДД.

6. Сервис обеспечения экономической безопасности (СОЭБ).
7. Сервис НЦБ-Интерпола (СОДИ).
8. Сервис экспертно-криминалистической деятельности (ЕАИС ЭКП).
9. Сервис обеспечения государственной защиты лиц (СУОГЗ).
10. Сервис оформления проезда сотрудников (СОПС).
11. Сервис Главного управления собственной безопасности (СОПД ГУСБ).
12. Сервис статистической отчетности МВД России (МОСТ).
13. Сервис обеспечения кадровой деятельности (СОКД).
14. Банк отпечатков пальцев (ЦИАДИС МВД).
15. Аппаратно-программный комплекс «Розыск-Магистраль».

Отдельно выделены **сервисы взаимодействия с населением ИСОД**:

1. Сервис предоставления государственных услуг (СПГУ).
2. Система централизованного учета оружия (СЦУО).
3. Единый банк данных архивной информации (Ретроспектива).
4. Сервис интегрированных банков данных централизованных учетов (ИБД-Регион).
5. Объединенная поисковая федеральная система генетической идентификации (Ксенон-2).

Таким образом, можно констатировать, что создание компьютерной сети МВД России значительно улучшило информационное обеспечение сотрудников территориальных органов МВД России.

§ 3. Автоматизированные информационно-поисковые системы, используемые территориальными органами МВД России на транспорте

Для обеспечения деятельности органов внутренних дел на транспорте используется большое количество автоматизированных информационных систем, удовлетворяющих потребности полицейских при решении задач по предотвращению, раскрытию и расследованию преступлений.

С одной стороны, территориальные органы МВД России на транспорте используют весь спектр информационных ресурсов, созданных в МВД России и используемых другими подразделениями ОВД. К ним относятся автоматизированные информационные банки данных¹ «Регион», «Федеральная часть», справочная правовая система СТРАС «Юрист», автоматизированные системы криминалистической регистрации («Папилон», «Арсенал») и другие информационные ресурсы.

Особенно активно используются интегрированные банки данных, которые являются общим ресурсом органов внутренних дел с доступом по каналам ИМТС. Интегрированный банк данных включает в себя общую информацию об объектах, информацию о связях объектов с учетными (первичными) документами. ИБД «Регион» поддерживает на региональном уровне формирование и ведение розыскных, криминалистических, профилактических, регистрационных, справочных и других необходимых различным службам ОВД учетов. Он позволяет сотрудникам ОВД получать информацию в виде «досье» по интегрированным в ИБД объектам.

С другой стороны, отдельно в подразделениях оперативно-розыскной информации создаются информационные ресурсы специального назначения оперативных подразделений полиции на базе автоматизированных баз данных оперативно-розыскной информации.

В транспортной полиции таким ресурсом является программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль»². Указанный программно-технический комплекс содержит информацию в объеме, необходимом для осуществления оперативно-розыскной деятельности. Указанная информация представляется организациями, осуществляющими транспортные перевозки пассажиров, на основании совместных соглашений об информационном взаимодействии.

¹ Далее – ИБД.

² Далее – ПТК «Розыск-Магистраль».

В рамках данной главы рассмотрим информационные ресурсы МВД России, которые наиболее активно используются в повседневной работе органов внутренних дел на транспорте.

3.1. Программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль». **Функционирование ПТК «Розыск-Магистраль»**

Информационно-аналитические отчеты о состоянии преступности в различных Управлениях на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации показывают, что наибольшая криминальная активность приходится на объекты железнодорожного транспорта, а в общей структуре преступности преобладают преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков, и кражи (около половины всех преступлений).

Одним из главных направлений деятельности сотрудников полиции является противодействие незаконному обороту наркотиков. В аэропортах, на железнодорожных, речных, морских вокзалах и станциях на постоянной основе ведется работа, направленная на перекрытие каналов поставки наркотических средств и незаконного оборота наркотиков на объектах транспорта.

Среди краж особое место занимают кражи, совершенные в пассажирских поездах, в местах большого скопления людей, поэтому установить лицо, совершившее данное преступление, достаточно сложно. Свою специфику и особенности имеет расследование преступлений данной категории, совершаемых на железнодорожном транспорте.

В решении задач борьбы с преступностью важнейшую роль играет использование ПТК «Розыск-Магистраль» подразделениями территориальных органов МВД России на транспорте.

Указанный комплекс функционирует с 2000 года в соответствии с приказом МВД России от 1 декабря 1999 г. № 980 «О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте» и Целевой программой внедрения ПТК «Розыск-Магистраль» в ОВД на транспорте МВД России, которая утверждена приказом МВД России от 22 декабря 1999 г. № 1070.

Информация в ПТК «Розыск-Магистраль» поступает не только из органов внутренних дел, но и предоставляется организациями, осуществляющими транспортные перевозки пассажиров, на основании совместных соглашений об информационном взаимодействии. Сведения о пассажиропотоке на транспорте поступают по закрытым каналам связи.

Основные задачи, выполняемые ПТК «Розыск-Магистраль»:

- выявление среди пассажиров, перемещающихся железнодорожным, воздушным и водным транспортом, лиц, числящихся в розыске либо представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов, и оповещение дежурного сотрудника о выявленных совпадениях;
- формирование и хранение архива информации о пассажиропотоке;

– автоматизация поиска, предоставление и анализ информации о пассажиропотоке, хранящейся в архиве.

Основным элементом ПТК «Розыск-Магистраль» является центральный узел ПТК «Розыск-Магистраль», дислоцированный в центральном хранилище данных ИСОД МВД России.

Центральный узел ПТК «Розыск-Магистраль» является главным звеном системы, обеспечивающим функционирование всей специализированной территориально-распределенной автоматизированной системы органов внутренних дел на транспорте¹ на федеральном уровне, информационную поддержку деятельности центрального аппарата МВД России.

Межузловое взаимодействие осуществляется с помощью единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России.

Информационный сервер ПТК «Розыск-магистраль» предоставляет сотрудникам территориальных органов МВД России на транспорте возможность поисково-справочного доступа к архивам пассажирских перевозок любого из узлов ПТК «Розыск-Магистраль» в режиме пакетного (отложенного) запроса. Доступ к базам данных организуется средствами информационного web-сервера и предоставляется по имени и паролю в соответствии с уровнем пользовательского доступа.

В настоящей главе мы рассмотрим только те возможности комплекса, которые предоставляются в пользовательском режиме сотрудникам территориальных органов МВД России на транспорте.

Для лучшего понимания функциональных возможностей указанной системы рассмотрим конкретные примеры.

При входе в информационную систему пользователю предоставляется возможность выбора поиска по следующим запросам:

- база данных «Экспресс» (железнодорожные перевозки);
- база данных «Авиабилеты» (авиаперевозки);
- база данных «Волна» (перевозки водным транспортом);
- база данных «Автобус»;
- база данных «Розыск» (подсистема предназначена для проверки лиц и документов по базам данных Федерального и Местного розыска лиц, и по базе данных розыска документов. Состоит из двух подразделов: Розыск лиц (Федеральный + Местный), Розыск документов);
- база данных «Криминал» (подсистема содержит информацию обо всех лицах, попадавших в поле зрения подразделений правоохранительных органов на транспорте);
- база «Сторожевой контроль» (подсистема предназначена для управления данными о лицах, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов).

¹ Далее – СТРАС ОВДТ.

Пассажирские базы данных ПТК «Розыск-Магистраль»

Порядок функционирования пассажирских баз данных абсолютно идентичен. Рассмотрим возможности поиска информации по базам системы на примере базы данных «Экспресс».

Сведения о проездных документах, проданных через систему «Экспресс», передаются МВД России по соглашению об информационном взаимодействии, заключенному ГУТ МВД России и ОАО «Российские Железные Дороги», далее формируется региональное пополнение баз данных железнодорожных пассажирских перевозок и организуется рассылка их региональным узлам ПТК «Розыск-Магистраль».

База данных «Экспресс» позволяет производить следующие запросы:

- поездки лица;
- пассажиры поезда;
- общий запрос;
- сравнение поездов – предназначен для сравнения списка пассажиров, которые ехали в двух запрашиваемых поездах. Результатом запроса будет список лиц (фамилии и номера паспортов), которые приобретали железнодорожные билеты в оба запрашиваемых поезда;
- транспортные связи – предназначен для выявления всех транспортных связей запрашиваемого лица. Транспортными связями лица считаются все лица, которые совместно приобретали с запрашиваемым человеком за указанный период времени билеты (проходили по одной кассовой операции);
- проверка лиц (задержанных в административном порядке, проходивших по уже оконченным уголовным делам, розыск).

«Поездки лица»

Данный вид запроса самый простой и наиболее часто используемый. Он позволяет получать данные о поездках конкретного человека, идентифицированного по фамилии и инициалам или фамилии и паспорту, за указанный период времени.

Особенность заполнения форм заключается в следующем:

- текстовые поля заполняются верхним регистром (заглавными буквами);
- при заполнении текстовых данных (фамилия, серия, номер паспорта и др.) можно использовать поисковую маску. В качестве символов используются % (любое количество любых символов) и _ (один символ);
- даты во всех запросах вводятся в формате «ДД.ММ.ГГГГ». Если период дат не введен, то сервер будет искать данные по всей базе данных.

Результатом запроса является список железнодорожных поездок указанного в поиске лица за указанный период времени с определением номера поезда, вагона и места, даты, станции отправления и прибытия:

Место	Описание выборки
Фамилия	Выборка всех пассажиров с такой фамилией и инициалами за указанный ранее период времени.
Паспорт	Выборка всех пассажиров с таким номером паспорта за указанный ранее период времени.
Станция отправления	Все пассажиры этого поезда, вошедшие на этой станции.
Дата отправления	Все пассажиры этого поезда, вошедшие в течение этого дня.
Станция назначения	Все пассажиры этого поезда, сошедшие на этой станции.
Дата прибытия	Все пассажиры этого поезда, сошедшие в течение этого дня.
Номер поезда	Все пассажиры этого поезда, включая тех, кто вошел в течение всего пути следования состава.
Номер вагона	Все пассажиры этого поезда, находящиеся в этом вагоне, включая тех, кто вошел в течение всего пути следования состава.
Кассовая операция	Лица, купившие или сдавшие билеты совместно с указанным пассажиром за эту кассовую операцию.
Кассовый терминал	Все лица, купившие билеты в этой кассе в этот день.
Вид льготы	Все льготники этого поезда.
Номер льготы	Все билеты, купленные по этому льготному документу за указанный ранее период времени.

«Пассажиры поезда»

Данный вид запроса предназначен для выборки всех лиц, приобретавших железнодорожные билеты в один указанный поезд. Для выполнения этого запроса необходимо заполнить поисковую форму.

Поиск по номеру поезда предназначен для выборки всех поездов, курсирующих по территории России. Номер поезда представляет собой трехзначный номер; если номер поезда двузначный или однозначный, то запись дополняется впереди идущими нулями, например, 002, 015.

Поскольку на территории России курсируют несколько поездов с одинаковыми номерами, отличающиеся только ниткой поезда, существует возможность уточняющего поиска по одной из трех позиций:

- станция формирования;
- пара станций в хронологическом порядке движения поезда;
- нить поезда.

Список станций в алфавитном порядке вызывается контекстным меню.

Результатом поиска будут все лица, приобретавшие билеты в указанную дату отправления.

Идентификация поезда по расписанию движения осуществляется по номеру и дате отправления, причем датой отправления считается отправление от станции формирования, либо в случае поиска по паре станций – датой отправления считается дата отправления от первой введенной станции.

«Общий запрос»

Общий запрос предназначен для получения выборки данных, которая будет удовлетворять практически любым вариантам поиска. Скорость выполнения запроса зависит от количества заполненных полей, по которым построен поиск.

По базе данных железнодорожных билетов возможна организация поиска по следующим полям:

- Номер паспорта + Фамилия;
- Фамилия + Инициалы;
- Дата отправления + Станция отправления + Номер поезда;
- Дата покупки + Время покупки + Кассовый терминал;
- Номер льготного документа;
- Дата прибытия + Станция назначения.

«Сравнение поездов»

Один из нелинейных выполняемых запросов предназначен для сравнения списка пассажиров, зарегистрированных в двух запрашиваемых поездах.

Особенность данного запроса заключается в обязательном заполнении всех полей поисковой формы.

Датой отправления каждого поезда считается дата отправления его от станции формирования. Номера поездов вводятся в трехзначном формате, а даты в формате ДД.ММ.ГГГГ.

Выполнение запроса осуществляется следующим образом: сначала формируется список всех пассажиров одного поезда, затем всех пассажиров другого, после чего сравниваются списки по фамилии и номеру паспорта пассажира. Результатом запроса будет список лиц (фамилии и номера паспортов), которые приобретали железнодорожные билеты в оба запрашиваемых поезда.

«Транспортные связи»

Запрос на транспортные связи – аналитический запрос, предназначенный для выявления всех транспортных связей запрашиваемого лица.

Транспортными связями лица считаются все лица, которые совместно приобретали с запрашиваемым человеком в течение указанного периода времени железнодорожные билеты (проходили по одной кассовой операции).

Аналогично предыдущему запросу все поля формы обязательны для заполнения. Поскольку системе при отработке запроса необходимо однозначно идентифицировать запрашиваемого человека, использование «поисковой маски» в данном запросе недопустимо, т.е. применение специальных символов (таких как % и _) запрещено.

Результатом запроса будет аналитический отчет в виде трех таблиц.

Первая таблица показывает список всех лиц, которые в течение запрашиваемого периода приобретали железнодорожные билеты совместно с запрашиваемым лицом.

Вторая таблица – это транспортные связи, показывающие общее количество совместных поездок запрашиваемого с лицами, указанными в первой таблице.

Количество совместных поездок запрашиваемого лица отражается в ячейках. Если какая-либо из ячеек таблицы пуста – это означает, что запрашиваемое лицо и определенный человек из получившейся группы в указанную дату не приобретали билеты.

Третья таблица показывает поездки в течение указанного периода времени группы лиц, количество совместных поездок с запрашиваемым лицом более одного раза, а также транспортные связи всех полученных в результате запроса лиц, которые являются для запрашиваемого связями второго уровня, т.е. список лиц, приобретавших железнодорожные билеты на один и тот же поезд в определенную дату.

Если количество лиц, связанных с запрашиваемым, превысит шестнадцать, то на экране будут показаны только первые шестнадцать связей запрашиваемого. Для получения информации об остальных лицах необходимо уменьшить интервал поиска.

Поскольку формирование запросов по прочим базам пассажироперевозок другими видами транспорта производится аналогичным образом, мы не будем описывать составление запросов по базам «Авиаперевозки», «Волна», «Автобус», а сразу перейдем к рассмотрению розыскных подсистем.

3.2. Розыскные подсистемы ПТК «Розыск-Магистраль»

Подсистема «Розыск»

Подраздел «Розыск» предназначен для проверки лиц и документов по базам данных Федерального и Местного розыска лиц, а также по базе данных розыска документов.

Розыск лиц. При заполнении текстовых данных, таких как Фамилия, Серия или Номер паспорта, возможно использование «поисковой маски», описанной выше (символы % и _).

В случае, если лицо снято с розыска, то в правой верхней части карточки результата будет присутствовать красная надпись, оповещающая об этом.

Розыск документов. В базе данных розыска документов накапливается информация о всех утраченных, похищенных или испорченных документах, или бланках документов, которые подлежат изъятию.

Для проверки, не приобретались ли по разыскиваемому документу проездные документы, необходимо кликнуть на иконки, расположенные в правой части карточки с изображением, соответственно, поезда или самолета.

Подсистема «Криминал»

В базе данных «Криминал» хранится информация обо всех лицах, попадавших в поле зрения подразделений правоохранительных органов на транспорте, таких как:

- регистрация преступлений в КУСП (книга учета сообщений о происшествиях);
- лица, задержанные в административном порядке;
- лица, проходившие по уже оконченным уголовным делам;
- лица, доставленные в дежурные части для проверки личности.

Подсистема «Сторожевой контроль»

Подсистема предназначена для управления данными из таблицы сторожевого контроля, а также для выгрузки и загрузки данных о лицах, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов, из других подразделений МВД России.

Данные на лицо, поставленное на сторожевой контроль, содержат следующие сведения:

1. Фамилия.	11. Подразделение.
2. Имя.	12. Служба.
3. Отчество.	13. Инициатор.
4. Дата рождения.	14. Контактная информация.
5. Вид документа.	15. Дата постановления.
6. Серия документа.	16. Дата снятия.
7. Номер документа.	17. Номер входящего документа.
8. Мера пресечения.	18. Дата входящего документа.
9. Орган инициатор постановления.	19. Тип сравнения.
10. Территория обслуживания.	20. Оператор, внесший информацию в базу.

Составление запроса начинается с выбора полей поиска (выбор поля осуществляется клавишей Ins).

В подсистеме «Сторожевой контроль» возможно осуществление выборки данных по специальному условию. В данном запросе возможен поиск сразу нескольких конкретных лиц, удовлетворяющих дальнейшим условиям отбора.

В случае выполнения двух и более условий в одном поле, они выполняются по условию «или».

Например, найти Иванова, Петрова или Сидорова, которые были поставлены на Сторожевой контроль в период с 01.01.2003 по 01.09.2003, инициатор постановления которых не расположен в г. Москве.

При заполнении поисковых полей также возможно использование «поисковой маски».

В профессиональной деятельности часто возникают ситуации, когда необходимо проверить человека сразу по всем учетам системы или проверить по некоторым учетам сразу группу лиц с последующим формированием результата проверки на «одном листе» для отправки его инициатору запроса.

Для этого в ПТК «Розыск-Магистраль» существует возможность проверки по всем учетам, которая, в свою очередь, подразделяется на подразделы:

- суперпоиск (проверка сразу по всем учетам);
- групповой поиск (проверка группы лиц, не более восьми, по транспортным базам данных).

При заполнении данных поисковой формы нельзя использовать «поисковую маску». Результатом запроса будут две таблицы, в которых будут представлены данные о всех поездках всех лиц за указанный период времени в формате «на одном листе».

§ 4. Автоматизированный информационный банк данных органов внутренних дел, его использование в подразделениях территориальных органов МВД России на транспорте

В интегрированном банке данных¹ собирается и хранится общая информация об объектах, а также информация о связях объектов с учетными (первичными) документами. Указанная информация распределяется по таблицам баз данных, в которых содержатся данные об объектах, подобъектах и связующих объектах (связях между объектами). К основным объектам, по которым осуществляется интеграция, относятся: Лицо, Организация, Событие, Адрес, Авто-транспорт, Оружие и т.д.

Основными источниками поступления информации в ИБД являются территориальные ОВД. Работа пользователей территориального уровня с ИБД ведется, в основном, в пакетном режиме без непосредственного взаимодействия с базой данных.

Программный комплекс ИБД поддерживает на региональном уровне формирование и ведение розыскных, криминалистических, профилактических, регистрационных, справочных и других необходимых различным службам ОВД учетов. Как банк данных коллективного пользования, ИБД позволяет сотрудникам ОВД получать информацию в виде «досье» по интегрированным объектам.

При взаимодействии с ИБД в интерактивном режиме сотруднику предоставляется возможность выполнения функций поиска, ввода и обновления данных, формирования поисковых, расчетных и аналитических запросов с получением результатов в виде экранных форм и электронных файлов, а также выполнения функций администрирования и управления функционированием ИБД.

Доступ к программному комплексу ИБД возможен в режиме web-интерфейса, через ИСОД МВД России либо через почтовый клиент S*Clone.

Рассмотрим подробно работу ИБД через почтовый клиент.

Использование почтового клиента S*Clone при работе с ИБД

Работа с ИБД в почтовом режиме производится через специальное программное обеспечение – почтовый клиент S*Clone.

Вход в систему с разрешенными правами на запрос, ввод, корректировку и удаление данных представлен на рисунке 7.10. Как видно из представленного интерфейса, почтовый клиент предоставляет работу с интегрированным банком данных ИБД в следующих разделах:

- справочный режим;
- работа с первичными документами;
- статистика;
- ЕГРЮЛ/ЕГРИП.

¹ Далее – ИБД.

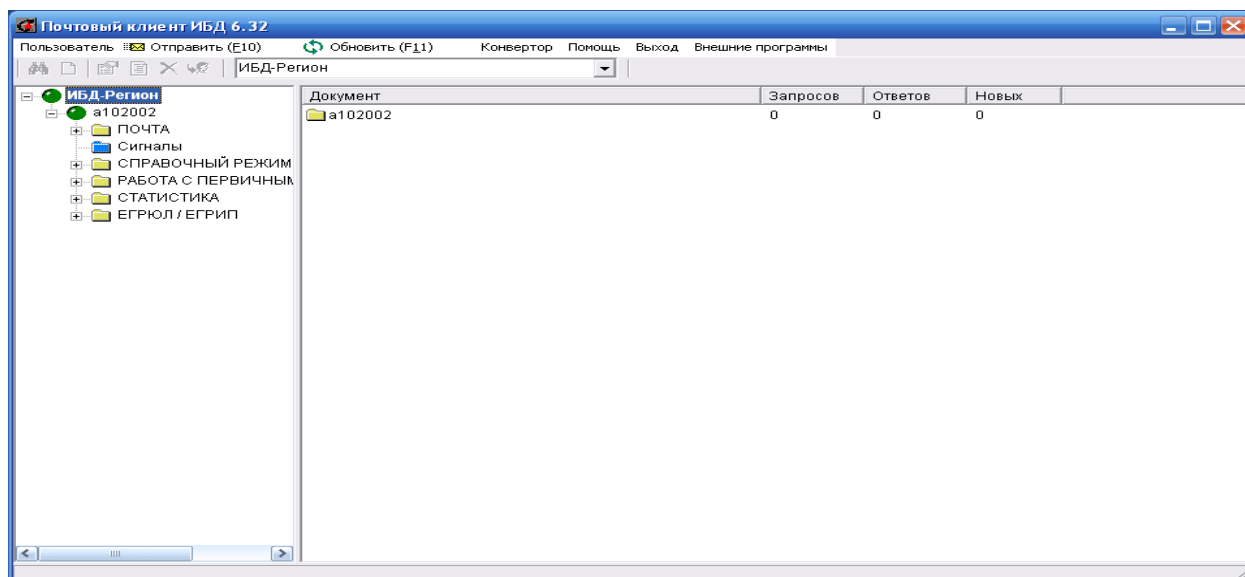


Рис. 7.10. Вход в систему ИБД через S6Clone

Использование справочного режима работы ИБД

Справочный режим предназначен для получения справочной информации, т.е. информации в краткой форме по тому или иному объекту, например, Лицо, Организация, Оружие, Адрес и т.п.

Данный режим дает возможность получения и просмотра информации по запрошенному объекту без возможности редактирования или удаления данных по объекту в ИБД (см. рис. 7.11).

Справки (запросы) могут быть подготовлены в пакетном режиме – подготовка нескольких запросов с последующей отправкой на обработку в ИБД. Один запрос может включать в себя несколько записей, например, в «справка по лицу» ввести запрос сразу на несколько человек.

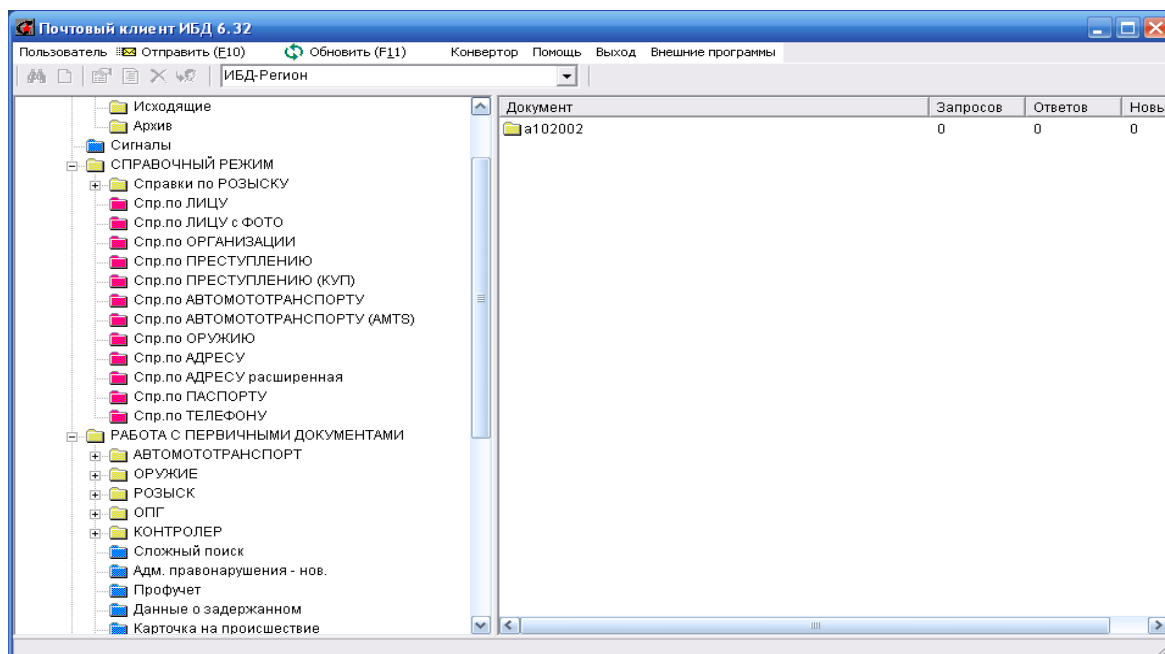


Рис. 7.11. Работа справочного режима ИБД.

Для составления запросов необходимо заполнить поля представленной формы. Возможности справочного режима на примере раздела «справка по лицу» представлены ниже.

Для подготовки нового запроса необходимо выбрать объект и в меню «Запросы» выбрать «Новый поиск» (вызывается нажатием F5 – см. рис. 7.12).

Появившееся окно формы запроса содержит следующие элементы:

- панель кнопок;
- поля ввода параметров запроса;
- строка состояния;
- закладка «список»;
- закладка «комментарий» – в случае повторного открытия запроса для коррекции.

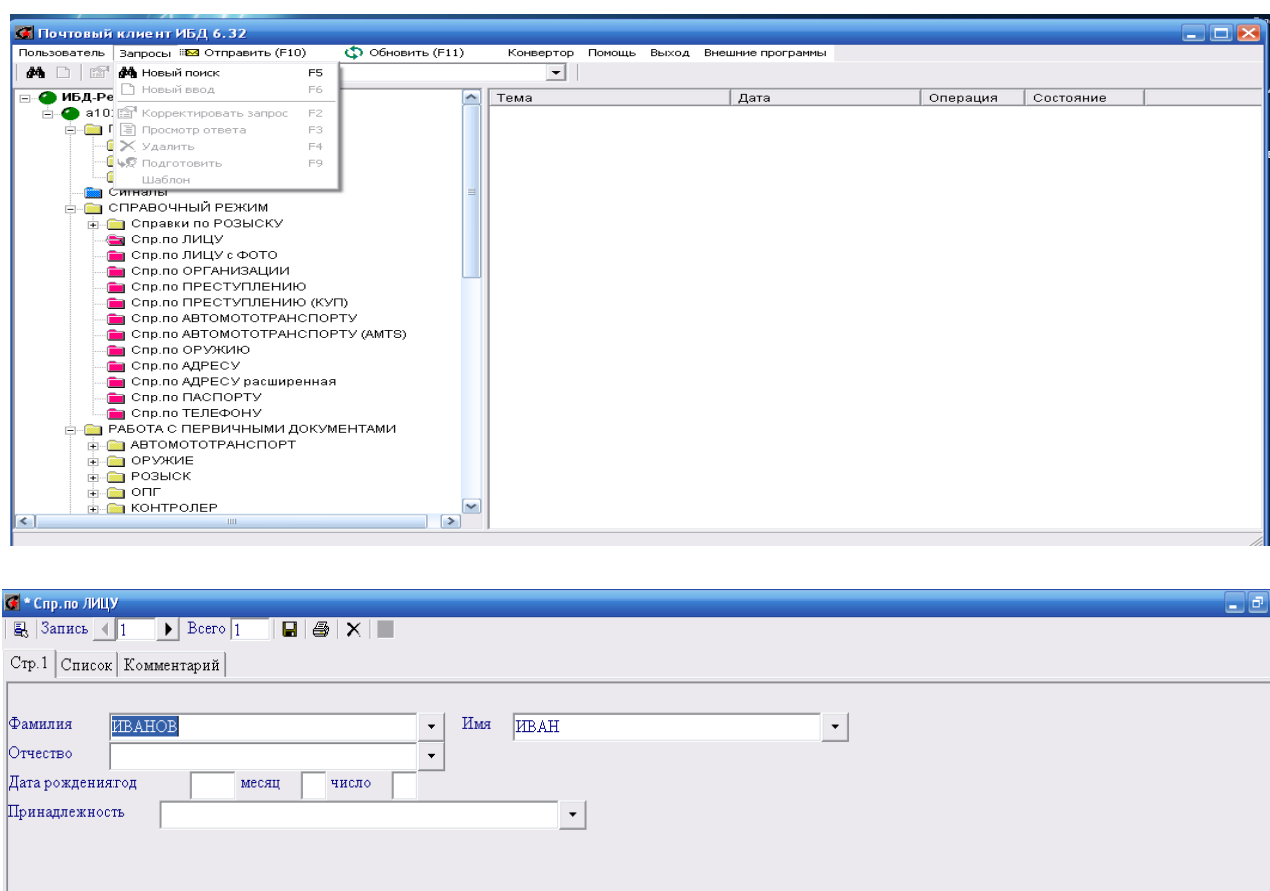


Рис. 7.12. Создание запроса «Новый поиск». Окно формы запроса «Справки по ЛИЦУ».

По характеру содержимого поля разделяются на символьные (разрешен ввод любых символов, например, «Фамилия») и числовые (разрешен ввод только числовых значений, например, «Год рождения»). По способу ввода поля разделяются на обычные, справочные (классификаторные) и словарные.

Заполнение справочного поля возможно только значением, содержащимся в соответствующем справочнике, например, поле «Принадлежность». Заполнение словарного поля возможно значением, содержащимся в соответствующем словаре, либо другим значением.

В словарях и справочниках также предусмотрена возможность быстрого поиска по первым символам нужного значения. При этом маркер автоматически устанавливается на первое найденное значение.

Завершение ввода запросов производится путем сохранения запроса  на панели кнопок, при этом в появившемся окне возможно кратко описать запрос в поле «Тема», установить параметр максимального числа записей в ответе и параметр получения формы ответа. Выбор варианта «Подготовить» означает, что запрос может быть отправлен на обработку в ИБД по кнопке «Отправить» либо клавишей F10. Сохранение запроса в дальнейшем позволяет корректировать его.

Состояние запроса «новый» означает, что получен ответ ИБД; двойной щелчок мыши на строке запроса откроет окно просмотра ответа.

Работа с первичными документами в ИБД

Режим работы с первичными документами предназначен для получения максимально полной информации по тому или иному объекту, внесенному в банк данных.

Данный режим дает возможность получения и просмотра информации по запрошенному объекту, а также возможность редактирования и удаления данных по объекту на базовой машине. Предусмотрен также ввод новых данных в базу.

Работа в этом режиме аналогична работе в справочном режиме.

В настоящий момент в ИБД возможна работа со следующими документами:

– оружие;	– данные о доставленном;
– розыск;	– паспортные данные;
– все документы;	– связь лица с лицом;
– ОПГ;	– связь лица с адресом;
– Контролер;	– кличка;
– сложный поиск;	– информация на лицо;
– адм. правонарушения;	– ИПК;
– профучет;	– адмпрактика-И;
– карточка на происшествие;	– наказание-И.

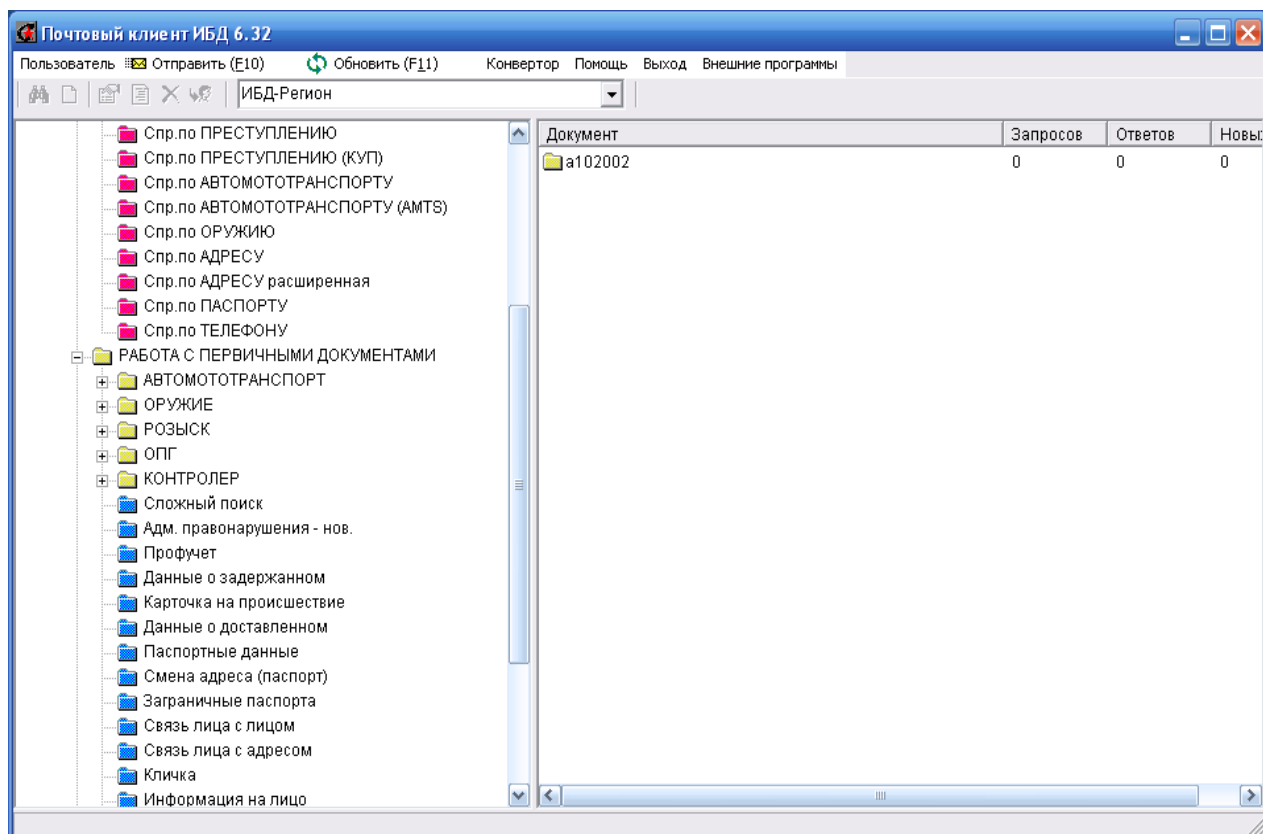


Рис. 7.13. Работа с первичными документами ИБД.

Основные положения работы с формой «Работа с первичными документами» идентичны работе в разделе «Справочный режим». Однако в режиме «Работа с первичными документами» добавлен ряд дополнительных возможностей.

Режим работы с первичными документами включает следующие возможные операции по запросу:

1. Поиск.
2. Ввод.
3. Поиск с последующей корректировкой.

Например: существует «поисковая маска», аналогичная ПТК «Розыск-Магистраль», а именно – возможность ввода специальных символов:

- символ «_» – любой один символ;
- символ «%» – означает любую последовательность символов.

В данном режиме допустимо использование расширенных возможностей построения запросов путем ввода условий в числовые поля и списков в символьные. Поле условия вызывается нажатием клавиши «F7» (рис. 7.14).

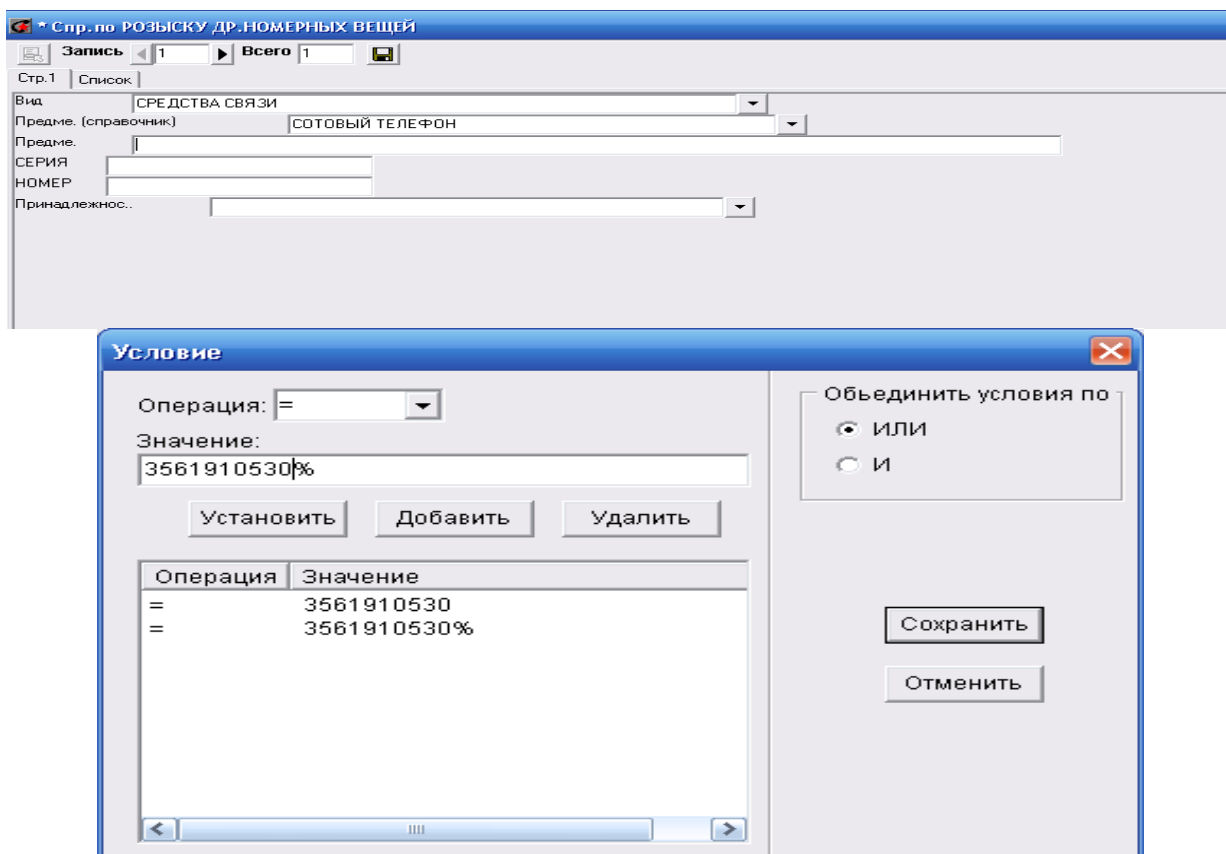


Рис. 7.14. Составление запросов и ввод расширенных условий в числовые поля.

Ответ на сформированный запрос представлен на рисунке 7.15.

Розыск номерных вещей

Запись 1 Всего 2

Стр.1 | Стр.2 | Стр.3 | Список | Комментарий

УЧЕТ НОМЕРНЫХ ВЕЩЕЙ И ДОКУМЕНТОВ

Статус: ИБД АКТУАЛЬНОЕ СОДЕРЖИМОЕ ДОКУМЕНТА

РЕГИСТРАЦИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Причина заполнения: ПОХИЩЕНИЕ

№ КУПа: 17856 Дата регистрации: год 2014 месяц 7 число 11

Вид документа: УД (УГОЛОВНОЕ ДЕЛО) N документа: 20142910969

Дата заведения: год 2014 месяц 7 число 20

Статья УК РФ: 15802 КРАЖА

Основание снятия с учета:

СВЕДЕНИЯ О ПРЕДМЕТЕ

Груп. наименование: СРЕДСТВА СВЯЗИ

Наименование (вид) [словарь]: СОТОВЫЙ ТЕЛЕФОН

Наименование (вид) [текст]: СОТОВЫЙ ТЕЛЕФОН

Серия: Номер: 356191052744882

Марка, модель: SONY C1605

Год выпуска:

Марки пневмат. оружия:

Производство: ИНОСТРАННОЕ

Завод, фирма:

Размер: Калибр:

Особые приметы вещи: Принадлежность: ФИЗИЧЕСКОЕ

Опер.: Код зав.: Список значений

Рис. 7.15. Ответ на запрос по поиску сотового телефона по номеру.

Операция «Поиск»

Данная операция предназначена для выбора данных из базы в соответствии с заданным критерием. Для осуществления этой операции необходимо заполнить одно или несколько полей формы и нажать «Сохранить». Например, «Розыск лица». Заполнение запроса на «Розыск лица» по фамилии с одновременным поиском похожих фамилий, с использованием расширенных возможностей построения запросов путем ввода условий.

The screenshot shows a software window titled "Розыск лица" (Person Search). The window has a menu bar with "Запись" (Record) and "Всего" (Total). Below the menu bar, there are tabs for "Стр.1", "Стр.2", and "Список". The main area is titled "РОЗЫСК / СИГНАЛЬНЫЙ УЧЕТ ЛИЦА". It contains several input fields and dropdown menus for personal data (Status, Family Name, First Name, Patronymic, Date of Birth, Place of Birth, Document Type, Document Number, Date of Issuance, Date of Loss/Found, Date of Registration, Reason, Measure of Penalties, Case Number, Date of Case Opening, Date of Case Termination, Text of Case), a section for "ИНИЦИАТОР РОЗЫСКА / УЧЕТА:" (Initiator of Search / Accounting) with fields for Region, Organ, and Employee Name, and a large empty text area. At the bottom, there are three buttons: "Опер.: ВЫБОР" (Operation: Selection), "Код зав." (Case Code), and "Список значений" (List of Values).

Рис. 7.16. Осуществление операции «Розыск лица».

Необходимо отметить, что в данном режиме в форме могут быть поля, обязательные для заполнения; до тех пор, пока не будут заполнены эти поля, запрос не может быть сформирован. Например, поле «Статус». При переходе с такого поля, в случае если оно не заполнено, выдается сообщение «Поле обязательно для заполнения».

В окне просмотра комментария содержится информация о критериях запроса, а также информация, выдаваемая обработчиком на базовой машине. Нажатием кнопки «Список» можно получить ответ в виде списка записей.

Существует возможность экспортирования результатов запросов в приложения Microsoft Excel и NotePad. Экспорт осуществляется с выбором соответствующего пункта контекстного меню, для открытия запроса в NotePad – «Печать списка».

Организация сложного поиска в ИБД

Сложный поиск предназначен для получения информации более чем по одному объекту (например, «Лицо», «Оружие», «Событие» и т.д.), причем объ-

екты могут быть связаны определенным образом. Фактически данный вид поиска аналогичен справочному режиму по способу выдачи информации, но существенно отличается от него возможностью задания критериев поиска по нескольким объектам ИБД.

Сложный поиск доступен только при работе через почтовый клиент S6Clone. При работе в режиме web-интерфейса сложный поиск не доступен.

Критериями поиска в данной ситуации являются критерии поиска по каждому нужному объекту, а также возможные связи между заданными объектами. Например, связь «Лицо» – «Событие» и т.п.

Для формирования запроса на сложный поиск выберите пункт меню «Сложный поиск» из папки «Работа с первичными документами» в левой панели главного окна программы. На экран будет предъявлено окно диалога «Сложный поиск» (см. рис. 7.17).

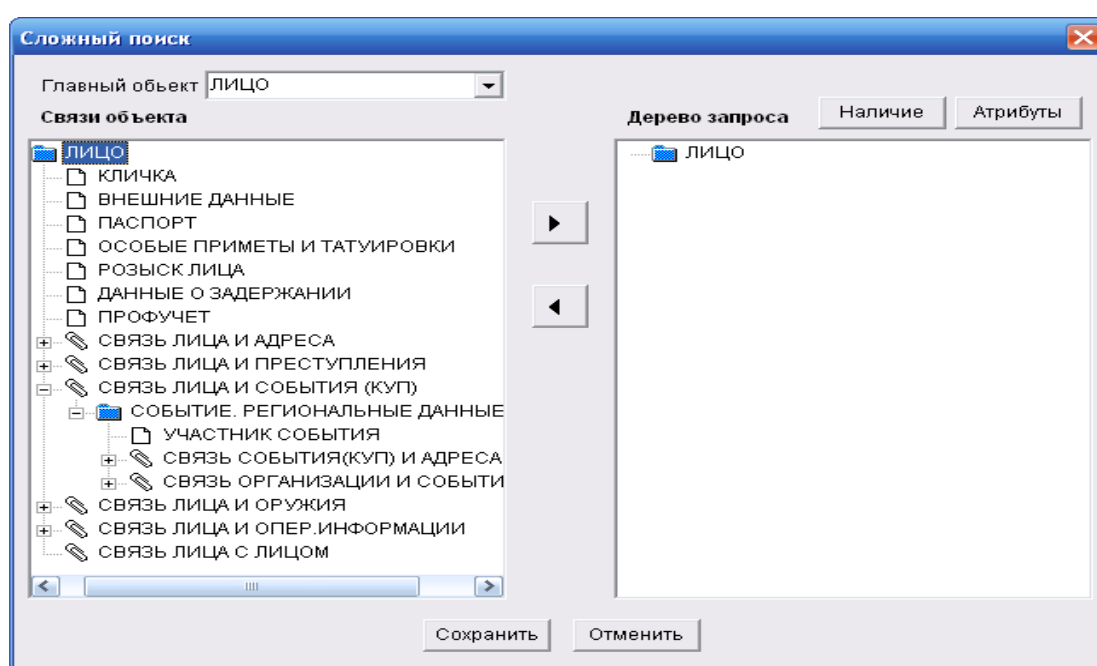


Рис. 7.17. Окно диалога «Сложный поиск».

Главным объектом может быть любой основной объект ИБД. От этого объекта на основании связей между объектами ИБД форма строит дерево возможного запроса.

Рассмотрим возможности «Сложного поиска» на примере поиска по объектам ЛИЦО, СОБЫТИЕ (региональные данные). Сложный поиск позволяет выбрать информацию по такому запросу и выдать ее в виде иерархического набора данных.

Выбор главного объекта осуществляется путем выбора и выделения объекта дерева главного запроса (слева) и нажатием кнопки , после этого происходит перенос объекта в дерево запроса. Следует отметить, что любой объект можно перенести только один раз. В случае наличия у объекта подчиненных узлов, слева от узла дерева находится символ «+».

Таким путем строится дерево запроса, состоящее из всех объектов ИБД, отмеченных пользователем в качестве результата выполнения сложного поиска. Пример приведен на рисунках 7.18 и 7.19.

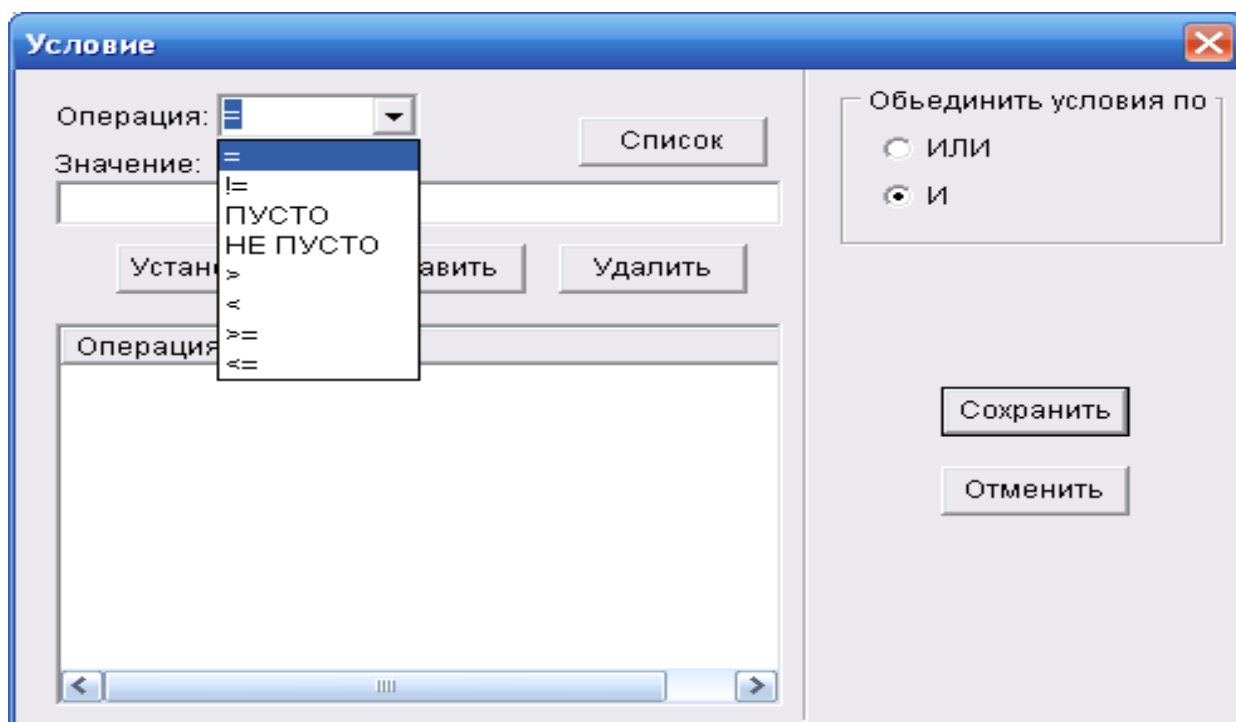
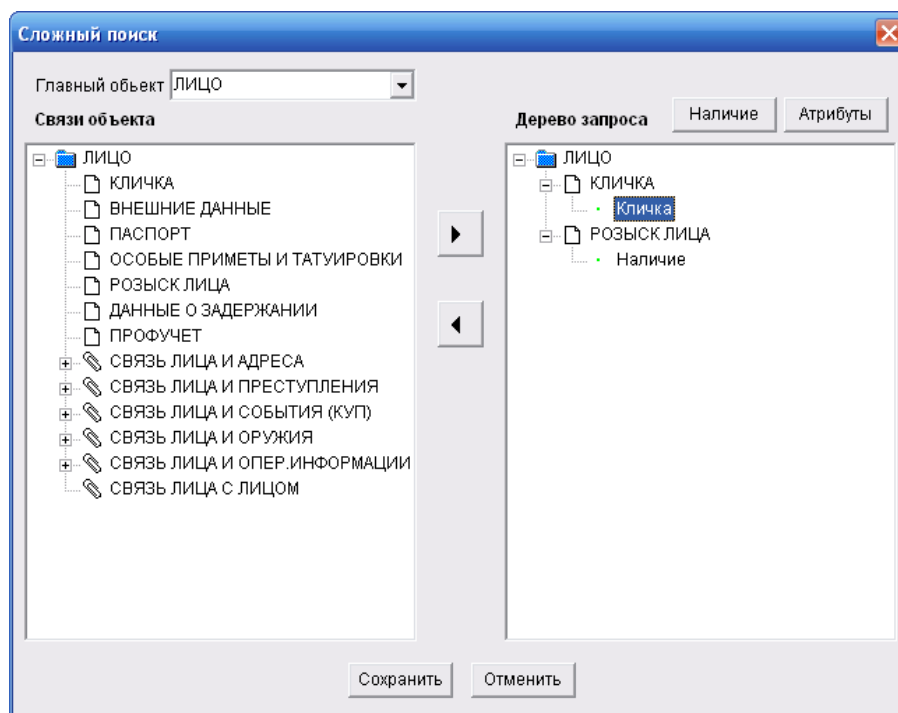


Рис. 7.18. Выбор объекта сложного запроса.



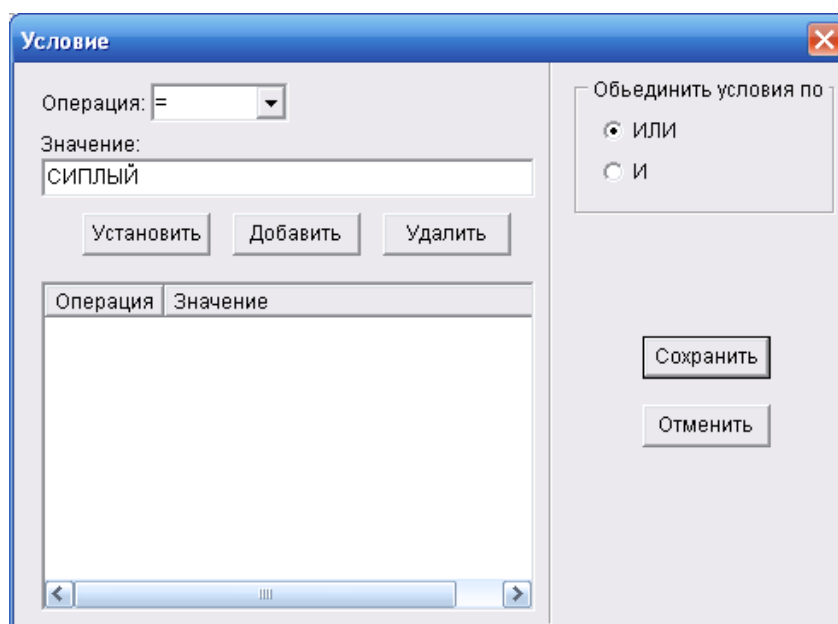


Рис. 7.19. Построение дерева запроса в сложном запросе.

Для выполнения сложного запроса необходимо задать критерии поиска. Задать критерии поиска можно, добавив в дерево запроса строки «Атрибуты» и «Наличие». Для этого необходимо позиционировать курсор на нужном объекте в дереве запроса и нажать кнопку **Атрибуты**. В появившемся окне будут показаны все доступные атрибуты (поля) данного объекта.

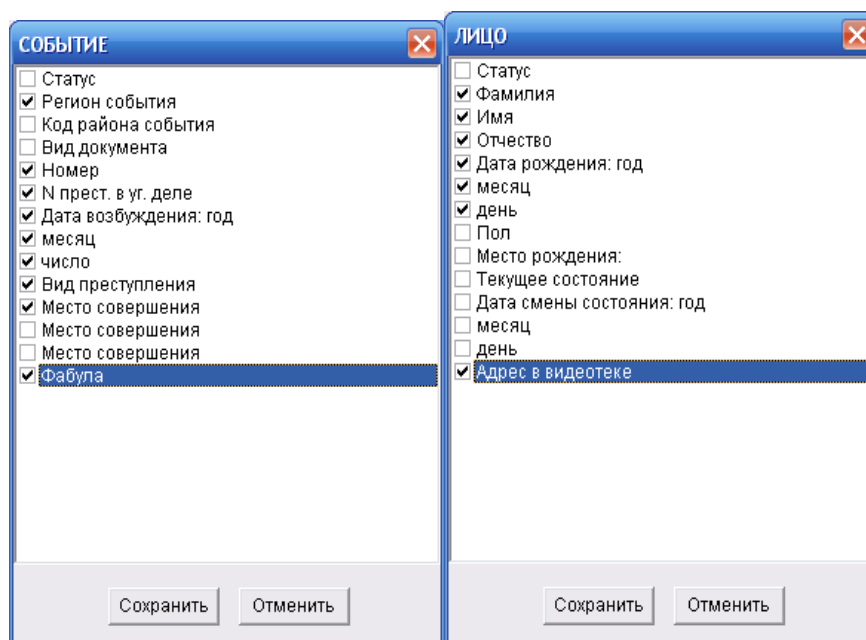


Рис. 7.20. Вкладки «Атрибуты» объекта «Лицо» и «Событие».

Для ввода критериев запроса по полям объектов надо выделить соответствующее поле и двойным нажатием левой кнопки мыши вызвать окно ввода критериев. В зависимости от типа поля всплывают разные окна:

- ввод критериев для числовых полей;
- ввод критериев для справочных полей;
- ввод критериев для словарных полей;
- ввод критериев для символьных полей.

Введенный критерий появляется в строке ниже дерева запроса при позиционировании на соответствующую строку дерева.

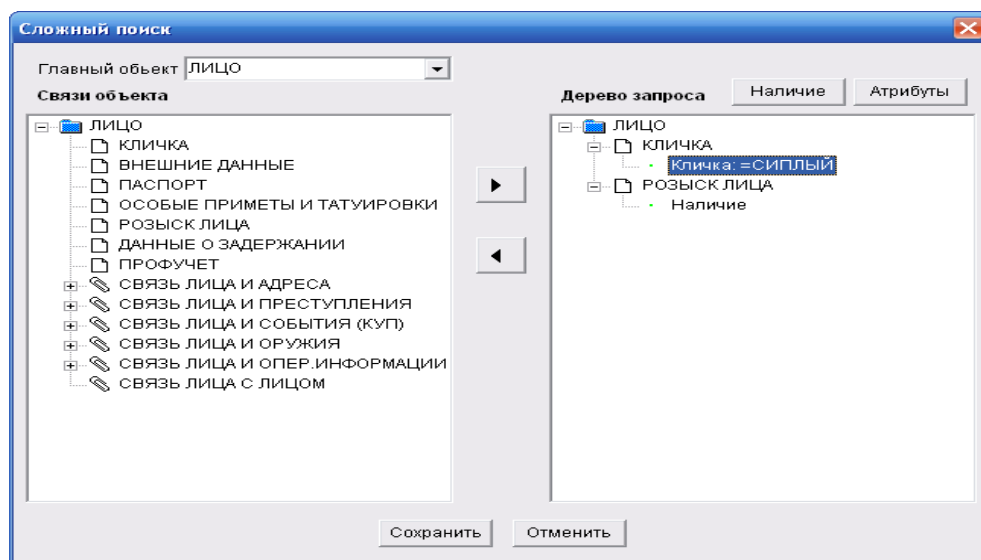


Рис. 7.21. Результат построения дерева запроса в сложном запросе.

Работа с первичными документами подсистемы «Профилактический учет»

Режим работы с первичными документами предназначен для ввода необходимой информации по документам первичного учета. Данный режим дает возможность получения и просмотра информации по запрошенному объекту, а самое основное – ввод новых документов, редактирование и удаление данных по объекту.

Ввод информации.

При нажатии клавиши F6 «Новый ввод» раскрывается бланк документа для ввода информации в подсистему «Профилактический учет». Поля, обязательные для заполнения, выделены красным цветом («Статус», «Дата рождения», «Категория учета», «Дата постановки (уклонения)», «Орган»).

Открытие словаря в соответствующем поле осуществляется нажатием клавиши F9, таким образом можно выбрать из выпавшего списка необходимую информацию для ввода. В поле «Категория учета» необходимо выбрать категорию «Оперативный розыск лиц». Переход между полями ввода осуществляется клавишей «TAB» или «ENTER».

Рис. 7.22. Пустая первая страница бланка подсистемы «Профучет».

Работа через web-интерфейс в режиме «on-line»

Одной из особенностей ИБД является предоставление информации в режиме «on-line» через web-интерфейс. Информация, получаемая с помощью данной системы, представлена в виде документов, а именно справок и первичных документов. Доступ к ИБД осуществляется через интернет-обозреватель.

Составление запросов на поиск или справку организуется по тем же правилам, что и в режиме «почтовый клиент». Использование специальных символов, требования к заполнению полей осуществляются в соответствии приведенным ранее. Отличие составляет форма представления результатов поиска.

В данном режиме невозможен сложный поиск и выставление «вручную» интересных связей, однако при использовании web-режима информация о существующих связях лица, например, с событиями или оружием, выдается на экран.

Например, составим справку на Лицо по следующим критериям поиска:

- фамилия – %ван%;
- год рождения – 1977;
- месяц рождения – май.

Выполнив действия по составлению, отправке и получению ответа на запрос, получаем запрашиваемую информацию.

Также возможна выгрузка полученной информации в табличный процессор MS Excel (представление информации в табличном виде намного облегчает ее дальнейшую обработку).

Таким образом, режим «on-line» через web-интерфейс несколько удобнее, чем работа через почтовый клиент S6Clone. Однако работа в режиме почтового клиента предоставляет больше возможностей для поиска.

Основной объем работы по осуществлению мероприятий по организации и обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры возлагается на территориальные органы МВД России на транспорте и саму систему транспортных организаций: защита объектов транспорта от противоправных посягательств, противодействие использованию транспорта для перевозки оружия, наркотиков и т.д. По этим направлениям проводятся разнообразные мероприятия, в том числе:

- уточнение перечня особо важных, уязвимых транспортных объектов и зон, подлежащих охране, закрепление за ними ответственных сотрудников (работа проводится во взаимодействии с транспортными организациями);
- организация постоянного обследования объектов жизнеобеспечения транспортного комплекса на предмет уязвимости;
- осуществление режимных мероприятий, направленных на ограничение въезда автотранспорта на территории железнодорожных вокзалов, аэропортов, морских и речных портов;
- комплексное обследование чердачных и подвальных помещений объектов транспорта, совместные рейды по отработке парков отстоя подвижного железнодорожного состава, воздушных, морских и речных судов;
- проведение работы по выявлению фактов незаконного провоза посылок членами поездных бригад и пассажирами авиалиний;
- регулярный инструктаж сотрудниками всех работников вокзалов и станций, проводников вагонов, членов экипажей воздушных, морских и речных судов;
- осмотры подвижного состава, в том числе контейнеров и вагонов, постоянные досмотры пассажиров поездов, самолетов с целью выявления лиц, разыскиваемых за совершение террористических актов и других преступлений, оружия, взрывчатых веществ, наркотиков и т.д.;
- использование ПТК «Розыск-Магистраль» для проверки лиц, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов и т.д.

Отметим, что с помощью отдельных автоматизированных информационно-поисковых систем невозможно решить проблему информационной поддержки различных подразделений полиции, обеспечить возможность своевременного, точного и полного анализа всех необходимых сведений как в центре, так и на местах. Поэтому в настоящий момент создана и функционирует единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России, обеспечивающая интеграцию данных различных автоматизированных учётов, ведущихся органами внутренних дел, в единое информационное пространство; автоматизированные учёты доступны для сотрудников органов внутренних дел всех регионов страны; все органы и подразделения внутренних дел России оснащены типовыми программно-аппаратными средствами передачи, накопления и обработки информации в целях унификации применяемых в МВД технологий и программно-аппаратных решений.

Контрольные вопросы

1. Назовите причины создания единой информационно-телекоммуникационной системы органов внутренних дел.
2. Укажите состав единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (ИСОД МВД РФ).
3. Каковы состав и назначение служебных сервисов ИСОД МВД РФ?
4. Каковы состав и назначение повседневных сервисов ИСОД МВД РФ?
5. В чем назначение единой системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ)?
6. Перечислите основные задачи ПТК «Розыск-Магистраль».
7. Каков состав ПТК «Розыск-Магистраль»?
8. Расскажите о поисковых возможностях ПТК «Розыск-Магистраль».
9. В чем основные задачи ИБД МВД России?
10. Каков состав ИБД МВД России?
11. Раскройте поисковые возможности ИБД МВД России.

ГЛАВА 8.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

§ 1. Техническое обеспечение для защиты от актов незаконного вмешательства

Исходя из перечня основных угроз¹, основными задачами по обеспечению транспортной безопасности по защите от актов незаконного вмешательства являются материально-техническое обеспечение транспортной безопасности и сертификация технических средств.

Техническое обеспечение транспортной безопасности – это процесс реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в технической сфере, касающийся вопросов обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса.

Существовавшая система мер противодействия актам незаконного вмешательства оказалась недостаточно эффективной перед новыми угрозами. Прежде всего это относится к техническим средствам обеспечения безопасности для выявления лиц, замысливающих совершение противоправных действий и, соответственно, предупреждения актов незаконного вмешательства.

В соответствии со статьей 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности» применяются *технические средства обеспечения транспортной безопасности* – системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, в ходе досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра используются рентгенотелевизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства, обеспечивающие обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ.

Статья 6 Федерального закона «О транспортной безопасности» предусматривает, что объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства подлежат обязательному категорированию с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий.

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

В зависимости от категории объекта транспортной инфраструктуры предъявляются различные требования к обеспечению безопасности объекта и оборудованию его системами обеспечения безопасности. Приказы Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40, 41, 42, 43 предусматривают, что **технические средства обеспечения транспортной безопасности** должны обеспечивать:

1. *Для объектов транспортной инфраструктуры первой категории:*

- идентификацию физических лиц, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения (далее – видеоидентификацию) на границах зоны транспортной безопасности и/или критических элементов объектов транспортной инфраструктуры;

- обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и в произвольное время (далее – видеораспознавание) в перевозочном секторе зоны транспортной безопасности и на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры;

- обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время (далее – видеообнаружение) в технологическом секторе зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;

- обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время (далее – видеомониторинг) по периметру зоны транспортной безопасности и в зоне свободного доступа объектов транспортной инфраструктуры.

2. *Для объектов транспортной инфраструктуры второй категории:*

- видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся на границах зоны транспортной безопасности, и критических элементов объектов транспортной инфраструктуры;

- видеораспознавание объектов видеонаблюдения на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры;

- видеообнаружение объектов видеонаблюдения на территории перевозочного сектора зоны транспортной безопасности;

- видеомониторинг объектов видеонаблюдения в границах технологического сектора зоны транспортной безопасности.

3. *Для объектов транспортной инфраструктуры третьей категории:*

- видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов объектов транспортной инфраструктуры;

- видеообнаружение объектов видеонаблюдения на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры;

- видеомониторинг объектов видеонаблюдения на территории перевозочного сектора зоны транспортной безопасности.

4. Для объектов транспортной инфраструктуры четвертой категории:

- видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов объектов транспортной инфраструктуры;

- видеомониторинг объектов видеонаблюдения в границах перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, критических элементов объектов транспортной инфраструктуры.

Для реализации всех вышеуказанных требований на объектах транспортной инфраструктуры должны быть созданы специализированные системы.

Технические средства, при помощи которых осуществляется недопущение актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса либо минимизация ущерба, можно классифицировать следующим образом:

- досмотровое оборудование;
- системы видеонаблюдения и контроля;
- системы оповещения и связи;
- средства локализации потенциально опасных объектов.

Техническая обеспеченность досмотрового оборудования играет достаточно значительную роль в противодействии актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта, так как недопущение проноса (провоза) предметов и веществ, которые могут быть использованы преступниками, является залогом обеспечения надлежащего уровня безопасности.

§ 2. Технические средства досмотра

К техническим средствам досмотра пассажиров и багажа, транспортных средств и грузов относятся:

Автоматизированный комплекс радиационного контроля, ручной дозиметр, металлодетекторы.

Одним из важных и эффективных элементов в комплексе мероприятий по обеспечению транспортной безопасности является непрерывный радиационный мониторинг с целью предотвращения несанкционированного перемещения ядерных материалов через пункты контроля¹. Ядерные материалы определяются по их гамма- и нейтронному излучению.

Для досмотра пассажиров и посетителей на любом объекте транспортной инфраструктуры, а также членов экипажей воздушных судов и авиационного персонала гражданской авиации в аэропортах наиболее распространены технологии досмотра стационарными и ручными металлоискателями².

Этот тип оборудования позволяет обнаруживать большинство видов холодного и огнестрельного оружия, гранаты, металлические детали взрывных устройств, контейнеры с радиоактивными веществами и другие запрещенные к

¹ Федеральный закон от 21 ноября 1995 г. № 170-ФЗ «Об использовании атомной энергии».

² Приказ Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности».

проносу металлические предметы. Стационарные металлоискатели имеют различную конструкцию антенн (панели, колонны), гармонический либо импульсный тип намагничивающего поля. Так, для обеспечения однородности поля в зоне прохода и повышения селективности (способности отличать оружие от предметов личного пользования) во многих современных металлодетекторах используются системы из нескольких передающих и приемных катушек.

Стационарные модели изготавливаются различной чувствительности. Металлоискатели стандартной чувствительности используются, в первую очередь, для поиска оружия и не должны реагировать на предметы личного пользования, то есть должны обладать хорошей селективностью. Металлоискатели повышенной чувствительности применяются для обнаружения небольших металлических предметов на теле человека или в его одежде. Показатель селективности у таких металлоискателей не оценивается, поскольку размеры объектов поиска соизмеримы или даже меньше, чем у предметов личного пользования (см. рис. 8.1).



Рис. 8.1. Стационарный металлоискатель Рубикон.

Ручные металлоискатели (см. рис. 8.2) используются для локализации расположения металлических предметов на теле человека, подвергшегося досмотру после обнаружения этих предметов стационарным металлоискателем.

Основной недостаток металлоискателей – нечувствительность к оружию, изготовленному из керамики и пластмасс, стеклянным капсулам с взрывчатыми и наркотическими веществами. В этой связи требуется процедура обязательного тактильного досмотра.

На большинстве объектов транспортной инфраструктуры устанавливаются стационарные и носимые металлоискатели, сканеры и другие технические средства досмотра пассажиров. На крупных объектах транспортной инфраструктуры, преимущественно авиационных, используются и другие технические устройства.



Рис. 8.2. Переносные металлоискатели Minelab X-TERRA 54 и SPHINX BM-611.

Пешеходные радиационные мониторы используются совместно с металлоискателями, т.к. только в этом случае можно предотвратить пронос радиоактивных веществ, помещенных в защитный металлический контейнер, который поглощает гамма-излучение, поэтому досмотр, в том числе и вещей, находящихся при пассажирах, в аэропортах осуществляется в два этапа. На первом этапе производится поиск запрещенных для проноса металлических предметов, а затем человек подвергается проверке на наличие ядерных материалов. Предпочтительным является применение комбинированных досмотровых средств, совмещающих в себе функции металлоискателя и радиационного монитора (см. рис. 8.3).



Рис. 8.3. Комплект радиационного контроля пешеходный КРКП-01СА.

Радиоволновые, спектральные сканеры.

Технология *радиолокационного сканирующего портала* используется в качестве дополнительного элемента предполётного досмотра авиапассажира¹. Данная технология позволяет бесконтактным способом обнаруживать скрытые на теле человека потенциально опасные предметы, запрещённые к перевозке воздушным транспортом. Аппарат излучает высокочастотные радиоволны, которые, не проникая через кожу человека, отражаются от неё. При этом излучаемый сигнал имеет чрезвычайно низкий уровень мощности.

Предметы в естественных полостях человека и внутри него данный аппарат не определяет. При применении аппарата в предполётном досмотре пассажира необходима профессиональная подготовка личного состава, так как возможность идентифицировать предмет по изображению, полученному со сканера, требует большого опыта и тренировки. Номинально такие сканеры (см. рис. 8.4) имеют очень высокую пропускную способность.



Рис. 8.4. Радиоволновой сканер ProVision.

¹ Украинцев Ю.Г. Транспортная безопасность и современные технологии досмотра пассажира // Мир и безопасность. 2007. № 6.

Технологическое оснащение оборудования позволяет дистанционно управлять процессом досмотра с контрольного пункта. Процесс проверки, включая анализ полученных данных (см. рис. 8.5), требует вмешательства контролёра, так же как и при процедуре обязательного тактильного досмотра.

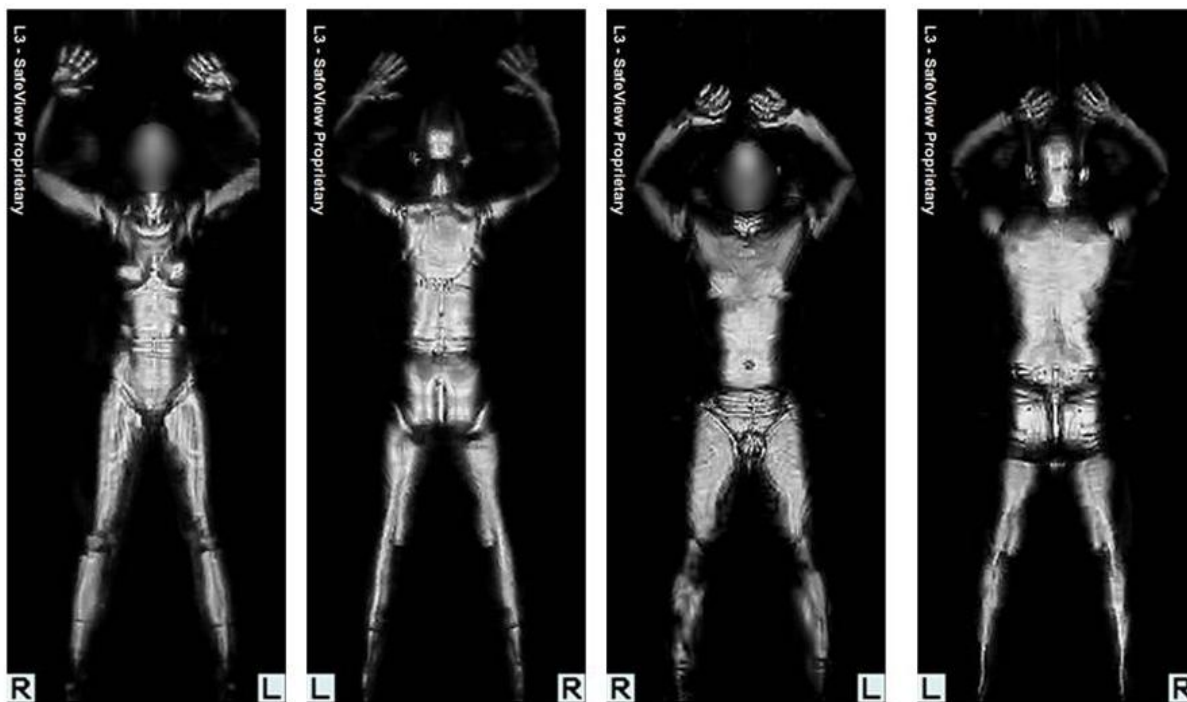


Рис. 8.5. Изображение с радиоволнового сканера.

На сегодняшний день принципиально новым средством бесконтактного досмотра становятся *цифровые сканирующие системы, основанные на использовании рентгеновского излучения*¹. В первую очередь это касается обеспечения качественного предполётного и послеполётного досмотра в аэропортах и досмотра в пунктах таможенного контроля на границе. Основная проблема при досмотре – это обнаружение орудий и предметов терроризма, изготовленных из неметаллических материалов и спрятанных не только под одеждой, но и в естественных полостях тела.

Система рентгеновского контроля (СРК) на безопасном для здоровья уровне гамма-излучения позволяет гарантированно обнаруживать проглоченные ампулы с наркотиком, оружие металлическое и керамическое, другие опасные предметы, проносимые на теле или внутри человека. Рентгеновский контроль доброжелательно принят как пассажирами (экономия времени, деликатность), так и персоналом службы безопасности аэропорта (высокая информативность, простота досмотра). Бесконтактный рентгеновский досмотр обеспечивает соблюдение этических аспектов досмотра некоторых категорий пассажиров, которые в силу религиозных и иных причин предпочитают не снимать обувь или не

¹ Ковалев А.А., Ковалев А.В. Технические средства антитеррористической и криминалистической диагностики: учебное пособие / под общ. ред. В.В. Ключева. – Москва: Российское общество по неразрушающему контролю и технической диагностике (РОНКТД), 2011.

проходить тактильный досмотр. Кроме того, использование сканера в зонах контроля ускоряет процесс прохождения пассажирами процедуры досмотра.

В последние годы новые технологии и технологические решения позволили создать радиационные системы для контроля человека. Такие системы, использующие обратнорассеянное рентгеновское излучение, позволяют выявлять скрытые на теле человека оружие, взрывчатые вещества и наркотические средства.

Контроль людей и их ручной клади осуществляется независимо. Основным техническим средством досмотра ручной клади являются рентгеновские интроскопы. В последнее время чаще используются малодозовые рентгентелевизионные интроскопы¹.

Интроскопия (лат. *intro* – «внутри», греч. *σκοπέω* – «смотрю»; дословный перевод – «внутривидение») – неразрушающее (неинвазивное) исследование внутренней структуры объекта и протекающих в нём процессов с помощью звуковых волн (в том числе ультразвуковых и сейсмических), электромагнитного излучения различных диапазонов, постоянного и переменного электромагнитного поля и потоков элементарных частиц.

На рисунке 8.6 показан один из самых распространенных сегодня рентгентелевизионных интроскопов. Это Hi-Scan 6040i со снятыми верхней и боковой крышками. Можно видеть синий цилиндр справа внизу – это сердце установки – генератор рентгеновского излучения, который испускает пучок рентгеновского излучения, направляемого коллиматором сквозь досмотровый тоннель на линейку детекторов.



Рис. 8.6. Рентгентелевизионный интроскоп Hi-Scan 6040i.

¹ Бочкарев А.Н., Бочкарев И.А. Специальная техника и многоуровневые системы досмотра багажа авиапассажиров // Специальная техника. 2012. № 1.

На рисунке 8.7 представлена схема работы интроскопа.

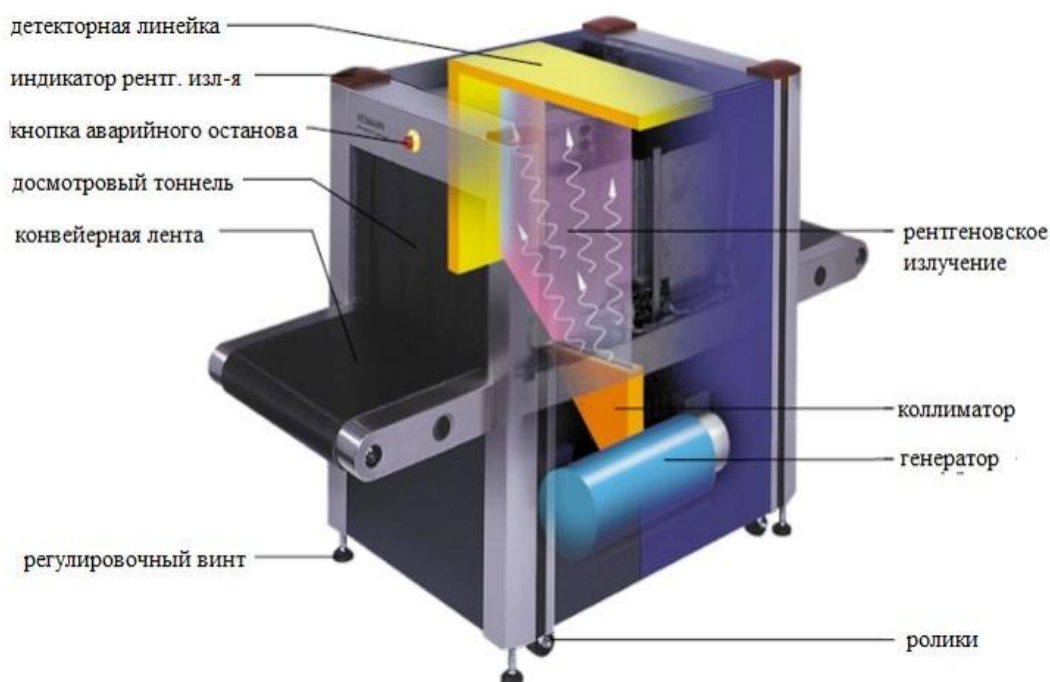


Рис. 8.7. Схема работы интроскопа.

Анализ ослабления рентгеновского излучения на разных уровнях его энергии позволяет интроскопу определять материалы инспектируемых предметов по эффективному атомному номеру, разделяя их на три группы: органические (закрашиваются оранжевым цветом на рентгенотелевизионном изображении), неорганические (закрашиваются голубым) и промежуточная группа материалов (закрашиваются зеленым).

Ниже показано рентгенотелевизионное изображение типичного предмета багажа: цвет объектов определяет принадлежность к группе материалов, яркость зависит от их толщины (чем больше толщина объекта, тем он темнее на изображении) (см. рис. 8.8).



Рис. 8.8. Изображение с интроскопа.

Сегодня существуют многопроекционные интроскопы, которые одновременно генерируют изображения нескольких проекций исследуемого объекта, существенно увеличивая эффективность досмотра и осмотра.

Базовая система томографа включает в себя конвейер, досмотровый туннель, блок детекторных линеек, систему распределения электропитания, источник рентгеновского излучения (рентгеновский генератор с блоком управления), а также электронную систему (см. рис. 8.9).



Рис. 8.9. Томограф типа MVT-HR.

Конвейер перемещает досматриваемый багаж через туннель. Багаж досматривается по мере прохождения через поток (веер) рентгеновских лучей. В так называемых интегрированных системах управление конвейером рентгеновской системы осуществляется с системы управления багажом аэропорта.

Системы обнаружения взрывоопасных предметов и взрывчатых веществ.

Система обнаружения взрывчатых веществ основана на принципе компьютерной томографии. Система состоит из подсистемы обнаружения взрывчатых веществ (см. рис. 8.10) и рабочей станции оператора. Система может быть как отдельно стоящей, так и встроенной в конвейер.



Рис. 8.10. Система обнаружения взрывчатых веществ eXaminer 3DX.

Системы контроля подвижных единиц транспорта.

Досмотр подвижных единиц транспорта является очень сложной задачей. Поэтому инспекционно-досмотровые комплексы являются незаменимым инструментом эффективного, быстрого, безопасного и точного досмотра легковых и грузовых автомобилей, автобусов, грузовых контейнеров на факт наличия различного вида тайников, контрабанды оружия, взрывчатых и наркотических веществ, радиоактивных материалов, незадекларированных товаров¹.

Инспекционно-досмотровый комплекс (ИДК) должен обладать как высокой точностью, так и широкими функциональными возможностями с низкой вероятностью ложных тревог, которые значительно замедляют работы служб безопасности.

Применяются следующие **виды инспекционно-досмотровых комплексов**:

1. Тепловизионные комплексы дистанционного контроля загрузки вагонов.
2. Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы.
3. Система сканирования автомобилей.
4. Инспекционно-досмотровые комплексы для легковых автомобилей.
5. Рельсовые инспекционно-досмотровые комплексы.
6. Портальные инспекционно-досмотровые комплексы.
7. Инспекционно-досмотровые комплексы – прицепы.

Часть инспекционно-досмотровых комплексов используется непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры. Другая часть применяется в ходе движения подвижных единиц транспорта. Применяются два вида технологий – тепловизионная и рентгеновская. Наибольший эффект получается, если последовательно, на разных участках транспортной инфраструктуры, используются обе технологии.

Рассмотрим каждый из инспекционно-досмотровых комплексов.

¹ Чернявский А.Г. Таможенное право: учебник. - 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юстиция, 2016.

К таким системам относятся, например, **тепловизионные комплексы дистанционного контроля загрузки вагонов**, которые позволяют определить, что реально загружено в вагон. Особенно необходимо применение таких комплексов при использовании цистерн или вагонов для перевозки насыпных грузов.

Тепловизор – это прибор для создания изотермического изображения (см. рис. 8.11). Тепловизоры имеют ряд преимуществ перед видеокамерами, так как обеспечивают высокую дальность покрытия, устойчивы к помехам в виде снега, дождя и тумана, «видят» в темное время суток при отсутствии освещения. На изображении с тепловизора нет таких помех, как солнечные блики, свет фар и т.д., которые обычно присутствуют на изображении с видеокамеры и служат причиной ложных срабатываний.

В сфере безопасности тепловизоры применяются для охраны железнодорожного полотна, нефтепроводов, государственных границ и других протяженных объектов, требующих непрерывного круглосуточного наблюдения.



Рис. 8.11. Тепловизор.

Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы оснащены рентгеновской системой построения высококачественного изображения и обеспечивают высокую пропускную способность и оперативное выявление скрытых угроз.

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс Eagle M45 компании Rapiscan Systems (см. рис. 8.12) является эффективным, удобным и безопасным средством для досмотра грузов средней и высокой плотности. Среди основных характеристик МИДК Eagle M45 – наличие нескольких режимов работы, мощный источник рентгеновского излучения (4,5 МВ).

При стандартном режиме Eagle M45 движется вдоль одного или нескольких досматриваемых объектов, в которых нет людей. При портальном режиме автомобильный транспорт проезжает через рамку, при этом в его кабине находятся люди. Этот режим применяется преимущественно там, где требуется высокая пропускная способность.

Максимальная высота автомобильного транспорта, который можно обследовать на наличие скрытых угроз с помощью МИДК данной модели, – 5 метров.



Рис. 8.12. Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс Eagle M45.

Рельсовые инспекционно-досмотровые комплексы разработаны специально для досмотра грузов, находящихся в железнодорожных вагонах. ИДК Eagle R60 и R90 (см. рис. 8.13) – высокоэнергетические системы с мощностью рентгеновского излучения 6 и 9 МВ, предназначенные для тщательного досмотра железнодорожных составов и эффективного обнаружения скрытых угроз.

С учетом современной ситуации, когда объем железнодорожных перевозок постоянно увеличивается и при этом наблюдается рост числа террористических угроз, досмотр железнодорожных составов приобретает особую важность и значимость. Принцип работы рельсовых инспекционно-досмотровых комплексов заключается в том, что система выполняет непрерывное автоматическое сканирование железнодорожных вагонов по мере их передвижения вдоль сканера, что обеспечивает высокую пропускную способность.



Рис. 8.13. Рельсовый инспекционно-досмотровый комплекс Eagle R90.

Детекторы взрывчатых и наркотических веществ.

Современный детектор взрывчатых и наркотических веществ¹, представляющий собой газоанализатор второго поколения, позволяет обнаруживать микроскопические частицы взрывчатых веществ, скрытых на теле человека, проходящего через створ детектора (см. рис. 8.14).

Данная система дополняет металлоискатели, обеспечивая максимальную безопасность аэропорта и воздушных судов. Принцип действия такого оборудования следующий: вошедший пассажир обдувается струями воздуха, которые затем поступают в тестовый отсек установки, и через несколько секунд на мониторе отображаются результаты анализа на наличие частиц взрывчатого вещества (гексоген, нитрат аммония, тринитротолуол, динамит и др.).



Рис. 8.14. Портальный газоанализатор на основе измерения подвижности ионов SENTINELII.

Работа прибора основана на технологии спектрометрии ионной подвижности, это позволяет идентифицировать сверхмалые количества детектируемых веществ, скрытых на теле человека. Далее работникам службы безопасности остается лишь произвести дополнительную проверку «подозрительного» пассажира. Данное оборудование можно настраивать на работу с новыми видами опасных веществ путем замены программного кода, что заметно расширяет его функциональные возможности и увеличивает срок службы.

Газоанализатор нового поколения позволяет определять следы взрывчатых веществ на документах, предъявляемых для досмотра в аэропортах. Прибор создан на базе передовой технологии, в основе которой лежит принцип нелинейной зависимости подвижности ионов от напряженности электрического поля (см. рис. 8.15).

¹ Бочкарев А.Н., Бочкарев И.А. Специальная техника и многоуровневые системы досмотра багажа авиапассажиров // Специальная техника. 2012. № 1.

Эта технология позволила создать особо чувствительный прибор, способный определять наличие паров взрывчатых веществ в режиме реального времени при их концентрации в воздухе порядка 10^{-13} г/см³.

Для работы детектора не требуется специального газоносителя и предварительной калибровки. В отличие от других систем аналогичного назначения прибор компактен, прост в эксплуатации, может встраиваться в существующие терминалы в аэропортах и таможнях, а также на участках с интенсивным движением, обеспечивая быструю проверку пассажиров с тем же эффектом обнаружения взрывчатых веществ.



Рис. 8.15. Портативный ионно-дрейфовый детектор «Кербер».

Базовый комплект технических средств для проведения углубленного досмотра включает:

- технические досмотровые системы;
- комплекты досмотровых зеркал;
- досмотровые фонари;
- комплекты досмотровых щупов;
- комплекты досмотровых эндоскопов;
- ультрафиолетовые фонари;
- детекторы паров наркотических и взрывчатых веществ;
- комплекты досмотрового инструмента;
- оборудование и инструменты для отбора и хранения проб и образцов;
- средства фиксации (аудио- и видеоустройства);
- весы электронные (от 3 кг и до 300 кг);
- весы автомобильные (железнодорожные);
- универсальные зарядные устройства для зарядки аккумуляторов технических средств.

§ 3. Системы видеонаблюдения и средства контроля и управления доступом

Для предотвращения актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса широко используются системы видеонаблюдения и средства контроля и управления доступом¹.

Системы цифрового видеонаблюдения (см. рис. 8.16) обычно интегрируются с системами контроля и управления доступом. Это позволяет фиксировать всех входящих в отдельном архиве. Современные системы контроля отслеживают перемещение не только пассажира, но и всего контингента прибывающих лиц, повышают эффективность систем обнаружения.

Системы и средства контроля и управления доступом – это совокупность систем досмотра и сигнализации, аппаратуры контроля и управления доступом, систем наружного и внутреннего видеонаблюдения в едином комплексе технических средств физической защиты объектов транспорта и их прилегающей территории.



Рис. 8.16. Системы телевизионного и визуального контроля.

Устройства идентификации доступа считывают и расшифровывают информацию, записанную на идентификаторах разного типа, а также устанавливают права людей и транспорта на передвижение в охраняемой зоне. Места, где непосредственно осуществляется контроль доступа, оборудуют считывате-

¹ Отчет о научно-исследовательской работе «Внедрение автоматизированных информационно-поисковых систем органов внутренних дел в учебный процесс» / П.Н. Жукова, Е.А. Тримасов, А.А. Дрога [и др.]. – Белгород: Бел ЮИ МВД России, 2014.

лем, исполнительным устройством и другими необходимыми средствами управления доступом.

Идентификатор – предмет, на который с помощью специальной технологии занесена кодовая информация, подтверждающая полномочность прав его владельца, который служит для управления доступом в охраняемую зону.

Считыватель – электронное устройство, предназначенное для считывания кодовой информации с идентификатора и преобразования ее в стандартный формат, передаваемый в контроллер для анализа и принятия решения (см. рис. 8.17). Последние модели (биометрические) считывателя, в котором идентификация производится по индивидуальным физическим признакам владельца, практически полностью исключают возможность несанкционированного доступа в стерильную зону. Такие компактные устройства, использующие передовые технологии для выполнения задач по предотвращению терроризма и обеспечению безопасности помещений с контролируемым доступом, поставляют многие российские фирмы.



Рис. 8.17. Системы и средства контроля доступом.

Участки, где непосредственно осуществляется контроль доступа, оборудуют считывателем, исполнительным устройством и другими средствами управления доступом.

Однако возможности систем видеонаблюдения не сводятся только к непосредственному наблюдению оператора за складывающейся обстановкой. Современные системы позволяют проводить видеоаналитку, аудиоаналитику и биометрическую идентификацию.

3.1. Понятие систем видеоаналитики

Видеоаналитика – это аппаратно-программное обеспечение или технология, использующие методы компьютерного зрения для автоматизированного сбора данных на основании анализа потокового видео (видеоанализа).

Комплекс видеоаналитики состоит из двух частей. Первая часть – это собственно сама видеосистема и специальные технические устройства, помогающие ей функционировать. Вторая часть – это специализированные информационные технологии, которые позволяют в собранной информации быстро ориентироваться. Видеоаналитика опирается на алгоритмы обработки изображения и распознавания образов, позволяющие анализировать видео без прямого участия человека, и используется в составе интеллектуальных систем видеонаблюдения (ССТV, охранного телевидения), управления бизнесом и видеопоиска.

Видеоаналитика общего плана – это *детектор движения*. Детектор движения может отслеживать выделенную оператором зону, определять нарушения, подавать сигнал оператору и записывать видеосъемку нарушений в архив. Выделяя необходимые области, представляющие повышенный интерес, при просмотре архива существует возможность обращаться напрямую к видеозаписи, которая содержит движение именно в выделенной зоне. Для этого достаточно заносить в журнал события детектора движения и иметь навыки работы с архивом журнала, выбирая события соответствующего временного интервала (поиск по событиям).

Более высокий уровень аналитики – это возможность быстрого поиска в архиве фиксированной произвольной активности, то есть в сохраненном потоке информации с детекторов движения возможен поиск не только той информации, что вызывает тревогу по настроенным параметрам, но и любой активности. Подобная информация называется *метаданными* и может быть записана в различном разрешении, определяющем точность детектора, в базу данных. В дальнейшем при поиске выделяется любая область поля зрения камеры и задается поиск в базе по данным детектора. Результатом поиска является получение интересующих видеозаписей, в отличие от заготовленных журналом событий.

Безусловно, описанный поиск примитивен и дает возможность доступа только к параметрам активности детекторов движения, однако имеет невероятно низкие требования к процессорам и производительности баз данных. Таким образом, описанное выше можно назвать «*базовой*» *видеоаналитикой*.

Следующий уровень видеоаналитики – «умные» детекторы, подразумевают предварительную обработку данных аналитическими детекторами движения, т.е. поступающая с них информация уже имеет определенное назначение и может вызывать заданные сценарии.

Аналитические детекторы обладают следующими возможностями.

Во-первых, такие детекторы работают не с активностью в заданных зонах, а с объектами, обладающими определенными характеристиками, которые сами детекторы вычисляют. К таким характеристикам могут относиться: вектор движения (направление и кратковременная скорость), размеры, история (путь или трек объекта), тип объекта (человек или группа людей, транспортное средство).

Во-вторых, тревоги задаются уже по нарушениям объектами характера их движения в заданных областях, т.е. понятие зоны здесь аналогично базовой видеоаналитике. Часто еще встречается понятие «границы» – виртуальной линии, пересечение которой в том или ином направлении (и характеристиках объекта) будет вызывать тревогу или может просто считать объекты.

Таким образом, в зависимости от целей видеоаналитика может реализовать как одну, так и несколько базовых функций: обнаружение объектов; слежение за объектами; идентификация объектов; обнаружение (распознавание) ситуаций.

Видеоаналитика позволяет не только выделять объекты из потокового видео, но и распознавать тревожные ситуации на основе анализа поведения данного объекта, что не дает сделать обычная система видеонаблюдения. Также ситуационная видеоаналитика может автоматически детектировать пересечение сигнальной линии, падение людей, запрещенную парковку и возникновение пожара.

Классификация объектов. Некоторые системы видеоаналитики классифицируют объекты для фильтрации оперативных уведомлений или результатов поиска. **Классификатор объектов** автоматически дифференцирует объекты на 3 группы: человек, автомобиль и группа людей, рассчитывая при этом вероятность распознавания класса объекта (см. рис. 8.18). Помимо автоматизации и оптимизации работы оператора охранного пункта, классификатор позволяет решать такие задачи, как поиск в видеоархиве или задание правил оперативного реагирования на объекты конкретного класса. При этом важно, что признаки объекта вычисляются в реальных координатах, а не координатах изображения.



Рис. 8.18. Работа типового классификатора объектов.

Результатами работы видеоаналитики являются события (сообщения), которые могут быть переданы оператору системы видеонаблюдения или записаны в видеоархив для последующего поиска. Кроме этого, видеоаналитика формирует *метаданные*, то есть структуры данных, которые описывают содержание каждого кадра видеопоследовательности. Метаданные содержат та-

кую информацию, как местоположение и идентификаторы объектов (как правило, в виде тревожной рамки), траекторию и скорость движения объектов, данные о разделении или слиянии объектов, данные о возникновении и окончании тревожной ситуации. Метаданные записываются в видеоархив и воспроизводятся вместе с видео.

К расширенным функциям видеоаналитики относятся:

- прогнозирование поведения объекта или возникновения ситуаций (например, образование очереди на платформе метро или на кассе с учетом числа зашедших пассажиров);
- интеллектуальное сжатие видеоконтента с учетом интереса потребителя (например, система передает только видео, содержащие тревожные ситуации);
- ранжирование (определение приоритета) событий видеоаналитики;
- формирование производных видеоданных (интегральный кадр, таймлапс), удаление персональных данных из видеоряда, например, при помощи детектора лиц и номерных знаков.

В настоящий момент все системы видеоаналитики имеют модульную архитектуру, каждый модуль предназначен для решения конкретной задачи.

3.2. Основные типы видеоаналитики

К основным типам видеоаналитики относятся следующие:

Ситуационная видеоаналитика применяется для распознавания тревожных ситуаций, связанных с поведением людей или с движением транспортных средств. Ситуационная видеоаналитика может работать на основе правил, заданных пользователем (например, запрещенная парковка перед пешеходным мостом на перрон), или на основе накопленной статистики (например, обнаружение на привокзальной площади в два раза большее количество людей, чем обычно в это время суток и в этот день недели).

В случае возникновения тревожной ситуации видео с одной или нескольких камер автоматически отображается на мониторе службы безопасности, подается звуковой сигнал, и действие оператора заносится в протокол.

Правила на основе **сигнальной линии** подразумевают задание линии, при пересечении которой в одном или обоих направлениях формируются следующие события:

- пересечение линии;
- парный проход (движение в хвосте);
- проход без пропуска/билета;
- движение против потока;
- проход на территорию слишком большого числа людей.

Сигнальная линия вдоль платформы метро или вокзала позволяет сформировать тревожное сообщение в случае падения человека на рельсы. При этом видеоаналитика не будет реагировать на движение поездов и перемещения пассажи-

ров на платформе. Сигнальная линия вдоль забора позволяет зафиксировать момент тревоги в случае перелаза человека через ограждение (см. рис. 8.19).



Рис. 8.19. Пересечение сигнальной линии.

Детектор остановки объекта в зоне сигнализирует, например, о неправильной парковке автомобиля на проезжей части или в пешеходной зоне, но в то же время не реагирует на проезжающие автомобили (см. рис. 8.20), либо об остановке человека в неполюженном месте, но в то же время не реагирует на людей, просто идущих мимо.



Рис. 8.20. Неправильная парковка в сигнальной зоне.

Детектор быстрого движения сигнализирует только о перемещении объектов со скоростью, превышающей заранее заданное значение (см. рис. 8.21). Примером выступает человек, бегущий мимо охраняемого объекта.



Рис. 8.21. Обнаружение превышения скорости (бегущий человек).

Детектор перемещения в определенном направлении сигнализирует о движении объектов в неестественном направлении (см. рис. 8.22), например, человек, который начал забирааться на лестницу дома, вместо того, чтобы передвигаться в горизонтальном направлении.



Рис. 8.22. Обнаружение движения в заданном направлении.

Детектор скопления людей предназначен для предупреждения правонарушений и массовых беспорядков на наблюдаемой территории. Детектор может быть использован как на улице и площадях, так и внутри помещений: метро, вокзалах, торговых и торгово-развлекательных центрах (см. рис. 8.23). Детектор скопления срабатывает при превышении заданного порога количества лю-

дей в наблюдаемой зоне. В купольных потолочных камерах распознавание скоплений людей осуществляется при помощи *модуля подсчета людей*.

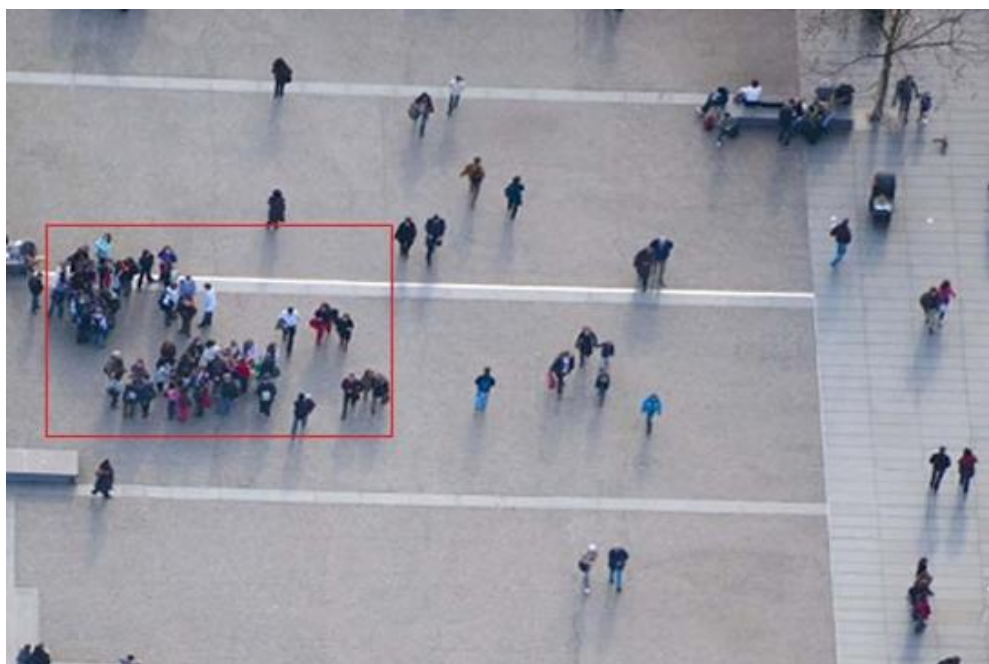


Рис. 8.23. Использование детектора скопления людей.

Детектор праздношатания опирается на современный алгоритм обнаружения и сопровождения объектов. Алгоритм устойчиво работает даже в условиях взаимного перекрытия этих объектов. В рамках работы охранных систем детектор является надежным инструментом для контроля лиц, передвигающихся на территории объекта.

Детектор оставленных предметов предназначен для распознавания ситуаций, связанных с появлением в зоне наблюдения предметов, потенциально угрожающих безопасности, например, взрывного устройства.

Обнаружение оставленного предмета в местах массового скопления людей является сложной научно-технической задачей, которая на текущий момент полностью не решена ни одним из производителей систем видеоаналитики.

Периметральная видеоаналитика применяется для охраны протяженных участков и периметров, обнаружения вторжения и пересечения сигнальной линии в «стерильной зоне». Особенность периметральной видеоаналитики – относительно редкие нарушения (поэтому зона называется «стерильной»), но форма и тип объекта не могут быть четко определены, например, человек может ползти или ехать на велосипеде.

Охрана периметра является основным приложением профессиональной видеоаналитики. В отличие от систем видеонализа, используемых в общественных местах, видеоаналитика периметра решает более конкретную и простую задачу – первичное обнаружение человека или транспортного средства в стерильной зоне (например, на территории государственной границы, водозаборного бассейна, нефтегазопровода).

Стерильная зона, задаваемая в поле зрения камеры, предполагает отсутствие посторонних объектов на территории. При появлении таких объектов (человека, транспортного средства) система защиты периметра детектирует нештатную ситуацию и формирует сигнал оперативной тревоги, который в течение нескольких секунд (не более 10) приходит на пульт охраны (см. рис. 8.24). При этом условия обнаружения отнюдь не должны быть стерильными – допускаются помехи разного рода: животные, тени, движение растительности и дрожание камеры.

Биометрическая видеоаналитика применяется для идентификации и сопровождения лиц по биометрическим признакам лица. Классическая биометрия использует «черный» и «белый» списки для сравнения изображений людей. Биометрическая видеоаналитика может работать по более сложным сценариям, например, осуществлять профайлинг людей или сопоставляет наблюдения множества камер в территориально-распределенной сети наблюдения.



Рис. 8.24. Пример работы периметральной видеоаналитики.

Детектор лиц обеспечивает обнаружение и сопровождение всех лиц, попадающих в поле зрения камеры. Все лица хранятся в архиве, благодаря чему можно в любой момент найти людей, посетивших объект, например, за определенный промежуток времени или через конкретный вход. Алгоритм оптимизирован для камер сверхвысокого разрешения, используемых в существующих системах распознавания лиц.

Более подробно о системах биометрического распознавания лиц – в параграфе 3.4 учебного пособия.

Номерная видеоаналитика применяется для распознавания регистрационных знаков автомобилей, а также для анализа их движения по данным множества камер.

Многокамерная видеоаналитика применяется для сопровождения объектов при помощи множества камер. Результатом работы многокамерной видеоаналитики является траектория движения объекта на плане всей территории наблюдения (см. рис. 8.25).

Необходимость в наблюдении такого типа возникает в случаях, когда наблюдаемая территория слишком велика, чтобы попасть в поле зрения одной камеры. Видеоаналитика многокамерного слежения позволяет автоматически выявлять взаимосвязи между наблюдением отдельных камер и собирать полезные данные, которые невозможно получить при помощи «однокамерной» видеоаналитики или «ручного» видеонаблюдения.

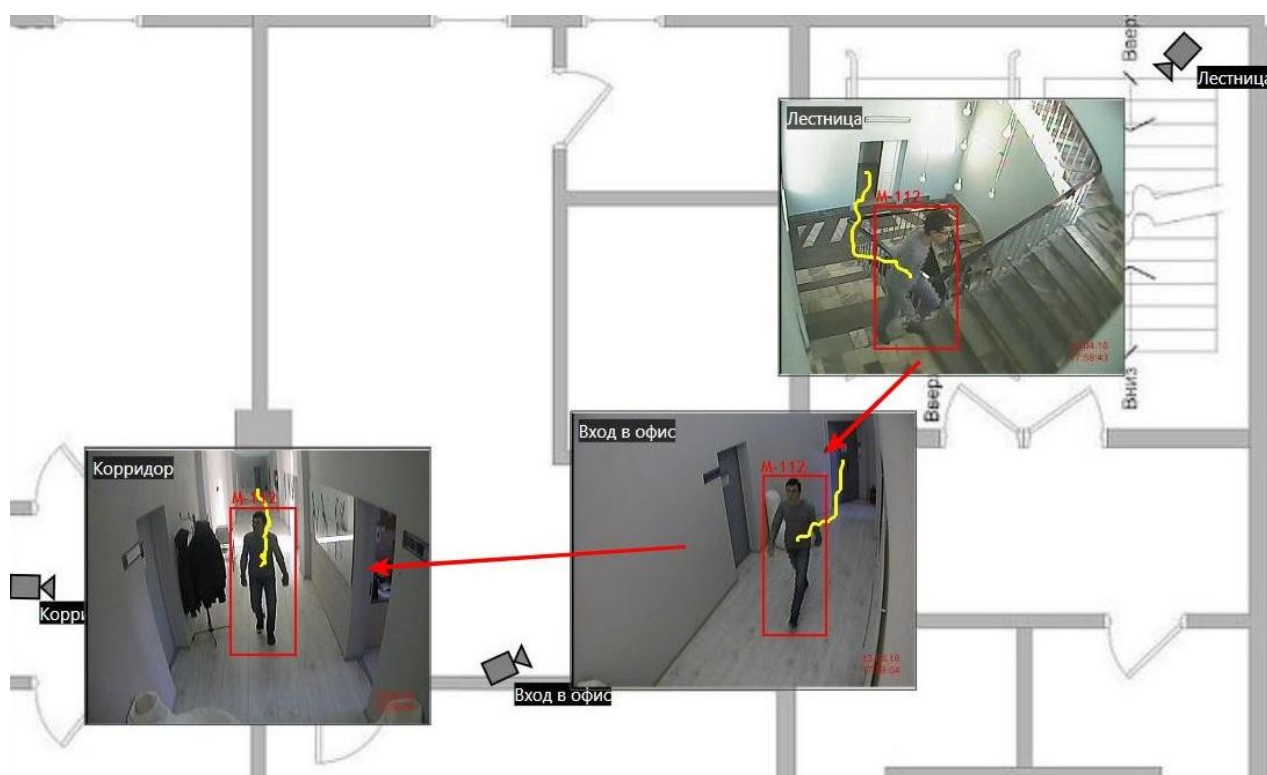


Рис. 8.25. Применение многокамерной видеоаналитики.

Если при однокамерном сопровождении возможна независимая обработка данных по каждому каналу, то многокамерная система должна анализировать все каналы интегрально. Многокамерное слежение учитывает трехмерную геометрию пространства и взаимное расположение телекамер, а также делает рациональные предположения о наиболее вероятной траектории движения объекта, даже если он временно выходит из объединенной зоны контроля всех камер. При этом наиболее оптимальный ракурс наблюдения за человеком выбирается автоматически по мере его движения от камеры к камере.

Многокамерное слежение, а если точнее, обнаружение и сопровождение объектов, в первую очередь, востребованы в таких отраслях, как охрана, безопасность, транспорт, маркетинг розничных продаж и интерактивная реклама. Для транспортной отрасли многокамерные системы позволяют отслеживать поведение пассажиров и точно измерять загрузку каждого направления на раз-

личных участках. В Лондоне и Стокгольме системы распознавания регистрационных знаков используются для контроля платы за въезд в город и при необходимости могут производить многокамерное сопровождение автомобилей в городе или вдоль трассы для спецслужб.

Интеллектуальные видеодетекторы позволяют многократно повысить продуктивность службы охраны и снизить психологическую нагрузку на операторов ситуационных центров.

Технология интегрального кадра подразумевает не воспроизведение на мобильном устройстве видеопотока с камер, а отображение информативного тревожного кадра (собранного из нескольких последовательно следующих кадров тревожного события), который наглядно показывает направление движения объекта тревоги (см. рис. 8.26). Стоит заметить, что размер интегрального кадра составляет в среднем 50-75 КБ, а его информативность аналогична просмотру потокового видео тревожного события. Это делает данную технологию идеальным инструментом для анализа тревожных ситуаций на мобильных устройствах и позволяет пользователю принимать оперативные и оптимальные решения.



Рис. 8.26. Технология интегрального кадра.

Таким образом, самое распространенное применение видеоаналитики – это охрана периметра, причем любого – как полностью открытого, так и с забором и колючей проволокой. Это могут быть и любые границы, водные и сухопутные, полосы отчуждения, и просто открытые территории, куда посторонним вход ограничен. В поле зрения камеры, охраняющей периметр, можно очертить виртуальные линии – границы, при пересечении которых «правильными» объектами (т.е. не птицами и кошками) будет выдано тревожное сообщение. Также возможно создание зоны «отчуждения» – области перед охраняемыми границами, где, опять же, в зависимости от характеристик объекта и его поведения можно вызывать тревогу или можно потом использовать эту информацию для поиска объектов, проводивших подготовку нарушения. Достаточно эффектив-

ным инструментом является такая аналитика и для детектирования и поиска нарушений.

Кроме того, средства видеоаналитики позволяют обнаруживать оставленные или, наоборот, унесенные предметы, фиксировать траекторию движения объекта и даже отслеживать его перемещение от одной камеры к другой. Классификация объектов дает возможность понять, что именно движется в зоне наблюдения, их идентификация помогает определить степень угрозы, а распознавание ситуаций – выяснить, что же происходит на самом деле.

3.3. Аудиоаналитика

Аудиоаналитика распознает, выделяет из окружения и классифицирует широкий спектр звуков: шум, крик, разбитое стекло, выстрелы и взрывы. Эта технология крайне эффективна в сфере обеспечения безопасности как террористической (для города), так и технологической (для предприятий).

Аудиоаналитика – это система раннего предупреждения действий, нарушающих закон. Система безопасности в считанные секунды выделит на фоне городского шума выстрелы, взрывы или крики и мгновенно отправит сигнал о тревожном событии уполномоченным лицам или на пульт охраны.

Таким образом, камеры, оснащенные микрофонами и установленные в таких местах массового скопления людей, как вокзалы, аэропорты, стадионы, облегчают и оптимизируют работу правоохранительных органов.

Технология обладает некоторыми преимуществами по сравнению с видеоаналитикой. Например, стоимость и обслуживание микрофонов обходится значительно дешевле, чем видеокамер. В режиме реального времени объем аудиоинформации значительно меньше, чем видеопоток, что обеспечивает более лояльные требования к пропускной способности канала передачи данных. В то же время совместное использование интеллектуальных систем видео- и аудиоаналитики обеспечивает надежный контроль ситуации в наблюдаемой зоне. Так, аудиоаналитика может верифицировать (подтверждать) тревожное событие, сгенерированное другим типом детекторов (например, одним из детекторов видеоаналитики).

К ключевым преимуществам аудиоаналитики перед видеоаналитикой относятся:

- надежное обнаружение событий, которое нельзя эффективно контролировать по видео (крик, выстрел);
- возможность использования микрофона, встроенного в камеру (не требуется дополнительное оборудование);
- независимость от погодных условий и освещения.

Ограбления, драки, угон – все эти и многие другие противоправные действия аудиоаналитика зафиксировывает, распознав шум, человеческий крик, звук разбитого стекла, хлопок (выстрел, взрыв).

3.4. Автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации

Автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации по лицу человека¹ предназначены для выявления в потоке пассажиров и других посетителей вокзальных комплексов лиц, которые находятся в розыске или представляют оперативный интерес для органов внутренних дел. Выявление происходит путем сравнения изображения лица, входящего в вокзал, с фотографией, имеющейся в базе данных комплекса (см. рис. 8.27)². После выявления совпадений осуществляется информирование сотрудников полиции об этом факте и дальнейшее сопровождение или задержание разыскиваемого лица.



Рис. 8.27. Работа комплекса автоматизированной биометрической идентификации по лицу человека.

¹ Далее – АПКБИ.

² Жерновой М.В., Сухаренко А.Н. Проблемы борьбы с организованной преступностью в СНГ // Российская юстиция. 2012. № 6. С. 37-40.

Для выявления людей с помощью АПКБИ используются установочные данные, в качестве которых выступают ФИО и паспорт человека. Эти данные берутся из массивов проданных железнодорожных, авиационных, морских и речных билетов. Кроме того, в базе данных используются фотографии лиц, находящихся в розыске или представляющих оперативный интерес для органов внутренних дел.

Как правило, в состав комплекса входят следующие составляющие:

- IP-видеокамеры высокого разрешения (не менее 2-5 мрх), фиксирующие лица всех входящих в здание вокзала граждан; устанавливаются на пунктах контроля;

- серверы биометрической идентификации (1 сервер на 5-6 видеокамер), использующие наиболее эффективные на настоящее время алгоритмы биометрической идентификации. На серверах хранится база данных фотографий, с которыми осуществляется сравнение. Размещаются серверы в отдельном шкафу в помещении серверной дежурной части полиции;

- автоматизированные рабочие места – для контроля работы системы и информирования дежурного сотрудника территориального органа МВД России о выявлении разыскиваемого лица. Как правило, АРМ устанавливаются в дежурной части полиции или, в отдельных случаях, в специально оборудованных пунктах полиции в разных частях вокзала (в большом объекте транспортной инфраструктуры, например, международном аэропорте);

- носимые устройства оповещения о выявлении разыскиваемого – для извещения нарядов полиции о выявлении разыскиваемого в пассажиропотоке и демонстрации изображения пассажира, требующего проверки; устройства находятся у полицейских, патрулирующих здание вокзала;

- коммутационное оборудование;

- источники бесперебойного питания;

- дополнительное осветительное оборудование для обеспечения в зоне наблюдения освещенности, достаточной для успешной идентификации.

Для нормальной работы комплекса необходимо выполнение ряда условий технического характера.

Во-первых, скорость реакции комплекса на выявление разыскиваемого лица с момента прохода перед камерой идентификации не должна превышать 3-5 секунд для одиночного выявления. В случае группового выявления скорость реакции комплекса не должна превышать 7-10 секунд. Это требование обусловлено тем, что за указанный отрезок времени выявленное лицо не должно успеть уйти далеко от видеокамеры. В противном случае оно может скрыться внутри объекта транспортной инфраструктуры, например, в туалете, магазине, пункте общественного питания, камере хранения и т.д. Особенно критичной скоростью выявления лиц является в метро и при выявлении террористов.

Во-вторых, скорость обработки данных с одной камеры должна превышать 5 кадров в секунду. Это позволит охватить весь транспортный поток входящих лиц.

В-третьих, объем базы разыскиваемых лиц должен составлять от 10 тысяч до 250 тысяч человек. Если база данных превышает 250 тысяч человек, то возникает необходимость существенного увеличения привлекаемых серверных мощностей. Это ведет к дополнительным финансовым затратам. При этом использование поисковой базы объемом менее 5 тысяч человек является неэффективным, поскольку обнаружение будет происходить очень редко. В этой связи создающие запросы на поиск сотрудники должны ответственно подходить к размещению в базе данных лиц. Кроме того, необходимо своевременное удаление лиц, поиск которых прекращен. Общее количество лиц, которых можно занести в базы данных, у разных комплексов составляет от 1 до 5 миллионов записей. Однако оперативно использоваться должна только часть записей.

В-четвертых, комплексы предъявляют существенные требования к качеству фотографий разыскиваемых лиц. Расстояние между зрачками человека должно быть не менее 90 пикселей (рекомендуется 120-150). Лицо должно находиться в положении фас с углом поворота или наклона головы не более 10 градусов. Фотография должна быть резкой и контрастной. Как правило, комплексы позволяют на каждого человека заносить в базу данных любое количество фотографий. Лучшим вариантом является, когда лицо разыскиваемого находится на этих фотографиях в разных положениях.

В-пятых, комплекс должен быть интегрирован с программно-техническим комплексом «Розыск-Магистраль» и информационно-поисковыми системами органов внутренних дел¹.

АПКБИ используют новейшие передовые информационные технологии, ультрасовременные разработки в области микропроцессорной техники, а также наукоемкие и быстрые алгоритмы биометрической идентификации. Это позволяет им в режиме реального времени выявлять в пассажиропотоке, входящем или выходящем на объектах транспорта, лиц, находящихся в розыске или представляющих оперативный интерес.

Также необходимо обратить внимание на некоторые особенности применения комплексов биометрической идентификации.

Люди, идущие в потоке, могут смотреть как прямо перед собой, так и вправо или влево по ходу движения, а также опускать голову. Поэтому камеры биометрической видеофиксации необходимо размещать не под потолком, как камеры контроля за помещениями и периметром, а на уровне от 1 метра 20 сантиметров до 1 метра 50 сантиметров от уровня пола. Лучшей высотой является 1 метр 30 сантиметров. Необходимо размещение видеокамер по обе стороны прохода.

Возможно расширение поля наблюдения или размещение камер на большем расстоянии. Однако для этого требуется или увеличение количества камер, или применение соответствующей расстоянию оптики.

¹ Приказ МВД России от 2 февраля 2008 г. № 100 «О внедрении программно-технического комплекса для доступа сотрудников уголовного розыска к АИС "Розыск-Магистраль"».

§ 4. Средства связи

Для организации работы и своевременной передачи, выполнения приказов и распоряжений техническое обеспечение безопасности на транспорте предусматривает оснащение объектов транспорта средствами связи¹.

Связь на железнодорожном транспорте можно классифицировать по нескольким принципам:

- **по принципу действия** (радиосвязь, проводная, радиорелейная и спутниковая связь);
- **по назначению** (общетехнологическая и оперативно-технологическая);
- **границам использования** (магистральная, дорожная, отделенческая, местная и станционная).

Общетехнологическая телефонная связь предназначена для ведения служебных переговоров на разных объектах или в пределах одного объекта транспорта.

Оперативно-технологическая связь предназначена для оперативного управления перевозочным процессом.

Магистральная связь соединяет управления железных дорог.

Дорожная связь соединяет управление дороги с ее станциями.

Отделенческая связь включает поездную диспетчерскую, энергодиспетчерскую, служебную диспетчерскую, перегонную, вагонную диспетчерскую, линейно-путевую, билетно-диспетчерскую.

Поездная диспетчерская связь предназначена для ведения переговоров поездного диспетчера с дежурными по станциям, маневровыми и локомотивными диспетчерами, операторами, дежурными по локомотивным депо, энергодиспетчерами, входящими в его диспетчерский круг.

Вагонная диспетчерская связь осуществляет соединение вагонного диспетчера с дежурными по станциям, маневровыми диспетчерами, техническими работниками.

Линейно-путевая связь обеспечивает переговоры работников дистанции пути.

Билетную диспетчерскую связь организуют на участках с интенсивным пассажиропотоком для связи диспетчера по продаже билетов с кассирами.

Посредством **местной связи** происходит обмен информацией работников станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, электроснабжения, сигнализации.

К **станционной связи** относится местная станционная связь, стрелочная, станционная распорядительная для обмена информацией по приему и отправлению поездов, а также маневровой работе.

Местная станционная связь необходима для общей служебной связи работников станции.

¹ Амиров М.Ш., Амиров С.М. Единая транспортная система: учебник. - 2-е изд., стер. – Москва: КноРус, 2012. С. 177.

В сеть *стрелочной связи* включают телефоны исполнительных постов централизации, дежурных стрелочных постов и дежурных по станции.

Станционную распорядительную связь организуют для станционного и маневрового диспетчеров, дежурных по станции, путям или парку, горке, маневрового диспетчера по местной грузовой работе, дежурного по горловине формирования.

Для обеспечения функционирования служебной связи на железнодорожных станциях используют телефонные аппараты. В качестве аналогового переговорно-вызывного устройства внутрисканционной оперативно-технологической связи используют телефонные аппараты с номеронабирателем и с управлением.

Помимо проводной связи, на железных дорогах используется радиосвязь (поездная, станционная и ремонтно-оперативная радиосвязь).

Поездная радиосвязь используется для переговоров машинистов локомотивов, находящихся на участке с дежурными по станциям и поездным диспетчером, а также между машинистами встречных поездов.

Станционная радиосвязь служит для переговоров работников службы движения на станции по вопросам организации перевозочного процесса.

Одним из самых перспективных направлений в области связи является внедрение высокоскоростных волоконно-оптических линий. Волоконно-оптическая линия передачи – это вид направляющей системы, при котором информация передается по оптическим диэлектрическим волноводам, известным под названием «оптическое волокно».

Пропускные способности оптических каналов на порядок выше, чем у информационных линий на основе медного кабеля. Оптическое волокно невосприимчиво к электромагнитным полям, что снимает некоторые типичные проблемы систем связи. Оптические сети способны передавать сигнал на большие расстояния с меньшими потерями.

Система связи на водном транспорте состоит из систем проводной, радиорелейной и радиосвязи. Данные системы обеспечивают общепроизводственную и внутрипроизводственную связь. В основе этой деятельности – обслуживание систем безопасности судоходства и эксплуатации гидротехнических сооружений, диспетчерских служб.

§ 5. Средства локализации

Последним рубежом в обеспечении безопасности на объектах транспорта является локализация потенциально опасных объектов. Для данных целей объекты транспортного комплекса и подразделения транспортной безопасности должны обеспечиваться средствами локализации.

Под **средствами локализации** понимают технические средства, сокращающие разрушительное воздействие результатов актов незаконного вмешательства. К ним можно отнести:

- технические средства, снижающие до минимума разрушения и человеческие жертвы. Эффективно подавляют фугасное, осколочное, термическое, термобарическое и другие разрушительные последствия взрыва на открытой местности, в замкнутых и полужамкнутых пространствах;

- блокираторы радиосигналов (используется для противодействия угрозе срабатывания взрывных устройств).

При обнаружении потенциально опасного объекта необходимо принять меры по локализации объекта при помощи средств локализации.

Под средствами локализации понимают технические средства, сокращающие разрушительное воздействие результатов взрыва. Ниже приведены основные виды и модификации средств локализации.

Изделие «Фонтан»



Рис. 8.28. Вид изделия «Фонтан» в различных модификациях.

Назначение: снижает до минимума разрушения и человеческие жертвы. Эффективно подавляет фугасное, осколочное, термическое, термобарическое и другие разрушительные последствия взрыва на открытой местности, в замкнутых и полужамкнутых пространствах. Многократно снижает амплитуду давления на фронте ударной волны. Изделия используют для блокировки опасной зоны без эвакуации людей и остановки работы в административных зданиях, кредитно-финансовых учреждениях, на вокзалах, в аэропортах, метрополитене, гостиницах, больницах, магазинах, стадионах и в других местах скопления людей и повышенной опасности террористических актов.

Противоосколочное одеяло



Рис. 8.29. Вид противоосколочного одеяла.

Назначение: защита от осколочного потока при взрыве ручной гранаты типа РГО.

Масса изделия без утяжелителей и контейнера 20-26 кг.

Изделие обеспечивает снижение осколочного потока при взрыве ручной гранаты типа РГО на 50% на расстоянии 2 м от взрыва.

Блокиратор радиовзрывателей автомобильный



Рис. 8.30. Блокиратор радиовзрывателей автомобильный.

Назначение: обеспечение безопасности особо важных (VIP) персон и для оснащения взрывотехнических подразделений полиции и спецслужб, выполняющих задачи по поиску и обезвреживанию взрывных устройств с радиовзрывателями, обеспечению безопасности конвоев и т.п.

Блокираторы радиовзрывателей транспортно-носимые



Рис. 8.31. Блокираторы радиовзрывателей транспортно-носимые.

Назначение: обеспечение безопасности при проведении работ по поиску и обезвреживанию взрывных устройств с радиовзрывателями. Комплекс может использоваться в носимом и транспортном вариантах. Легко устанавливается на автомобиль.

§ 6. Техническое обеспечение по защите от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

Одним из важных направлений в обеспечении безопасности на транспорте является противодействие угрозам чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Уровень и содержание технического обеспечения по данному направлению определяется из наиболее вероятных чрезвычайных ситуаций, специфики объекта, характера технологического процесса и особенностей географического района.

Основными направлениями в техническом обеспечении безопасного функционирования транспортного комплекса при угрозах чрезвычайных ситуаций, являются:

- планирование;
- защита персонала, пассажиров и населения;
- подготовка транспортного комплекса к функционированию в условиях чрезвычайных ситуаций;
- ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Регламентирование реализации данного направления регулируется Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», постановлением Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2003 г. № 547 «О подготовке населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» и на их основе формируется нормативная правовая база по исполнению территориальными органами исполнительной власти функций в области предупреждения, защиты от чрезвычайных ситуаций.

Комплекс организационных, инженерно-технических и специальных мероприятий по снижению риска возникновения чрезвычайных ситуаций проводится по таким направлениям:

- мониторинг складывающейся обстановки;
- прогнозирование чрезвычайных ситуаций;
- улучшение эксплуатационной безопасности объектов транспортного комплекса.

Реализация процесса технического обеспечения по защите от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера начинается с планирования. В рамках планирования необходимо определить выбор и технико-экономическое обоснование организационных и инженерно-технических мероприятий, а также систему.

Системы управления функционированием транспортного комплекса в условиях чрезвычайных ситуаций должны быть обеспечены:

- техническими средствами управления системой эвакуации;
- аппаратурой управления и видеоконтрольными устройствами для осуществления мониторинга складывающейся ситуации;
- средствами связи.

В целях защиты персонала, пассажиров и населения от чрезвычайных ситуаций применяются наиболее эффективные меры, такие как эвакуация и укрытие в специальных сооружениях.

Техническое обеспечение эвакуации подразумевает наличие транспорта и соответствующую инфраструктуру (запасные выходы, тоннели, пути и т.д.).

В соответствии со СНиП 2.01.51-90 «Инженерно-технические мероприятия ГО» к защитным сооружениям относятся убежища и противорадиационные укрытия, которые необходимо предусмотреть в технических планах объектов транспорта.

Постановление Правительства Российской Федерации от 29 ноября 1999 г. № 1309 «О Порядке создания убежищ и иных объектов гражданской обороны» определяет виды защитных сооружений.

Для транспортного комплекса необходимы следующие **виды защитных сооружений**:

- *убежище* – защитное сооружение гражданской обороны, предназначенное для защиты укрываемых в течение нормативного времени от расчетного воздействия поражающих факторов ядерного и химического оружия и обычных средств поражения, бактериальных (биологических) средств и поражающих концентраций аварийно химически опасных веществ, возникающих при аварии

на потенциально опасных объектах, а также от высоких температур и продуктов горения при пожарах;

- *противорадиационное укрытие* – защитное сооружение гражданской обороны, предназначенное для защиты укрываемых от воздействия ионизирующих излучений при радиоактивном заражении (загрязнении) местности и допускающее непрерывное пребывание в нем укрываемых в течение нормативного времени;

- *укрытие* – защитное сооружение гражданской обороны, предназначенное для защиты укрываемых от фугасного и осколочного действия обычных средств поражения, поражения обломками строительных конструкций, а также от обрушения конструкций вышерасположенных этажей зданий различной этажности;

- *специализированное складское помещение (место хранения)* – помещение, предназначенное для хранения размещенного в нем имущества гражданской обороны и выдачи его в установленном порядке;

- *санитарно-обмывочный пункт* – комплекс помещений, технических и материальных средств, предназначенных для смены одежды, обуви, санитарной обработки населения, контроля радиоактивного заражения (загрязнения) кожных покровов, средств индивидуальной защиты, специальной и личной одежды людей;

- *станция обеззараживания одежды* – комплекс помещений, технических и материальных средств, предназначенных для специальной обработки одежды, обуви, а также для пропитки одежды защитными составами;

- *станция обеззараживания техники* – комплекс помещений, технических и материальных средств, предназначенных для специальной обработки подвижного состава транспорта;

- *иные объекты гражданской обороны* – объекты, предназначенные для обеспечения проведения мероприятий по гражданской обороне, в том числе для санитарной обработки людей и животных, дезактивации дорог, зданий и сооружений, специальной обработки одежды, транспортных средств и других неотложных работ.

Правила эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны предусмотрены приказом МЧС России от 15 декабря 2002 г. № 583 «Об утверждении и введении в действие Правил эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны».

В организациях, эксплуатирующих защитные сооружения гражданской обороны, назначаются ответственные должностные лица, отвечающие за содержание помещений, обеспечение сохранности защитных устройств и внутреннего инженерно-технического оборудования.

Для ремонта и обслуживания помещений и оборудования защитных сооружений гражданской обороны ответственные лица разрабатывают необходимую проектно-сметную документацию и организуют выполнение спланированных работ.

Для обслуживания защитных сооружений гражданской обороны в мирное время в организациях создаются группы по обслуживанию защитных сооружений гражданской обороны.

Группы по обслуживанию защитных сооружений гражданской обороны обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, радиационной и химической разведки, специальной обработки, связи, медицинским имуществом и инструментом согласно примерным нормам оснащения (табелизации).

Инженерно-техническое оборудование защитных сооружений гражданской обороны состоит из:

- вентиляционных систем;
- фильтров-поглотителей;
- предфильтров;
- фильтров для очистки воздуха от окиси углерода (ФГ-70);
- средств регенерации воздуха;
- гравийных воздухоохладителей.

Оборудование защитных сооружений гражданской обороны должно содержаться в исправном состоянии и готовности к использованию по назначению.

Содержание, эксплуатация, текущий и плановый ремонты инженерно-технического оборудования осуществляются в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей.

Ликвидация последствий и функционирование транспортного комплекса в условиях чрезвычайных ситуаций напрямую связана с восстановительными работами на его объектах и инфраструктуре.

В соответствии с Приказом Минтранса России от 20 сентября 2005 г. № 112 «О функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» для транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций создаются и используются запасы материальных ценностей для обеспечения неотложных работ по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, находящиеся в составе государственного материального резерва.

Финансовое обеспечение функциональной подсистемы транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, целевых программ по транспортному обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций осуществляется за счет средств соответствующих бюджетов в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение термину «техническое обеспечение транспортной безопасности».
2. Что включает нормативная правовая база, регулирующая техническое обеспечение и использование технических средств?
3. Перечислите основные компоненты системы технического обеспечения транспортной безопасности.
4. Дайте классификацию технических средств, используемых в обеспечении транспортной безопасности.
5. Дайте классификацию и характеристику досмотрового оборудования.
6. Назовите характеристики автоматизированного комплекса радиационного контроля.
7. Перечислите характеристики металлодетекторов.
8. Назовите характеристики радиоволновых и спектральных сканеров.
9. Перечислите системы досмотра багажа и грузов на основе рентгеновского излучения.
10. Каковы характеристики детекторов взрывчатых веществ и наркотических средств.
11. Опишите возможности систем видеонаблюдения и контроля удаленным доступом.
12. Назовите возможности автоматизированных программно-аппаратных комплексов биометрической идентификации.
13. Какие средства и виды связи используются на объектах транспорта.
14. Дайте характеристику средств локализации потенциально опасных объектов.

ГЛАВА 9.

ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ КАК ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Обеспечение транспортной безопасности – явление масштабное, предполагающее комплексную деятельность, направленную на защиту от всех видов угроз (социального, техногенного и природного характера). Данная деятельность включает систему разнообразных мер, одной из составляющих которой вполне справедливо могут рассматриваться меры гражданско-правового характера, направленные на возмещение вреда, причиненного транспортным средством.

Возмещение вреда осуществляется в рамках гражданско-правовой конструкции *обязательства*.

В соответствии со статьей 307 Гражданского кодекса Российской Федерации в силу обязательства одно лицо (должник) обязано совершить в пользу другого лица (кредитора) определенное действие, как то: передать имущество, выполнить работу, оказать услугу, внести вклад в совместную деятельность, уплатить деньги и т.п., либо воздержаться от определенного действия, а кредитор имеет право требовать от должника исполнения его обязанности.

Такое обязательство носит *внедоговорный характер*, то есть его стороны не были связаны договорными отношениями, и причинение вреда не вытекает из заключенного между сторонами договора. Оно возникает в силу того, что жизни, здоровью или имуществу одного лица причиняется вред действием транспортного средства, принадлежащего другому лицу. Его сущность состоит в возложении на причинителя вреда дополнительного бремени (в виде имущественных расходов), являющегося последствием противоправных деяний, то есть в его обязанности возместить причиненный вред в полном объеме (ст. 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Правовое регулирование отношений по возмещению вреда предусмотрено в статьях главы 59 Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом наряду с положениями общего характера, определяющими субъектный состав, основания и условия возникновения обязательств из причинения вреда, размер и порядок взыскания возмещения, основания освобождения от ответственности или снижения ее объема, следует учитывать и специальную норму статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации, устанавливающую особенности возмещения вреда, причиненного именно транспортным средством как источником повышенной опасности.

§ 1. Транспортное средство как источник повышенной опасности

Поскольку специфика рассматриваемых правоотношений во многом обусловлена особенностями объекта, в результате действия которого имеет место причинение вреда, необходимо уделить внимание определению данных особенностей. При этом следует учитывать два момента: в настоящее время в гражданском законодательстве отсутствуют легальные определения понятий «транспортное средство» и «источник повышенной опасности», несмотря на достаточно частое обращение законодателя к данным категориям; транспортное средство как источник повышенной опасности является составной частью (разновидностью) всех транспортных средств, рассматриваемых в качестве объектов отношений в гражданском праве.

С точки зрения гражданского права транспортное средство как объект правоотношений представляет собой *вещь*, материальный объект, созданный человеком, и ценный в силу своих естественных свойств. Такой объект может находиться в собственности любого лица, обладающего необходимой гражданской дееспособностью, может быть самостоятельным объектом гражданского оборота, свободно передаваемым по различным гражданско-правовым договорам. С точки зрения имеющихся классификаций вещей транспортное средство является вещью неодушевленной, непотребляемой, определенной индивидуальными (в ряде случаев родовыми) признаками, неделимой. Безусловно, физические свойства любого транспортного средства позволяют чисто механически разделить его на составные части (например, для автомобиля – отделить кузов от шасси, снять двигатель и колеса), однако ни одна вещь, полученная в результате такого раздела, не может быть использована в своем первоначальном назначении – для перевозки грузов и пассажиров. Неделимым транспортное средство продолжает оставаться даже в тех случаях, когда речь идет о заключении договора фрахтования (статья 787 ГК РФ), поскольку в данном случае предметом договора выступает физико-расчетная характеристика транспортного средства – его вместимость, но не само транспортное средство, разделенное по частям. Режим распоряжения транспортным средством должен быть сосредоточен у одного лица и не может зависеть от волеизъявления множества арендаторов – владельцев пассажирских кресел или частей грузового отсека.

Существенное значение для решения задач гражданско-правового регулирования имеет отнесение большинства транспортных средств к *движимым вещам*, за исключением подлежащих государственной регистрации воздушных и морских судов, судов внутреннего плавания, которые рассматриваются законодателем как *недвижимые вещи* (статья 130 ГК РФ).

Поскольку в Гражданском кодексе Российской Федерации не приводится понятие транспортного средства, при решении вопроса об отнесении того или

иногo объекта к транспортным средствам обращаются к положениям законодательных актов иных отраслей права¹.

В большинстве своем данные определения носят узкоспециализированный характер и направлены на решение конкретных задач правового регулирования, поставленных перед каждым нормативным правовым актом.

Наиболее приемлемым с точки зрения обеспечения транспортной безопасности и реализации задач гражданско-правового регулирования представляется определение транспортного средства, закрепленное в статье 1 Федерального закона «О транспортной безопасности». Под транспортным средством понимаются *устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами*².

Данное определение позволяет сформулировать следующие *признаки транспортного средства* в гражданском праве:

- является устройством;
- назначение состоит в перемещении в пространстве людей и предметов.

Кроме того, данное определение позволяет разделить весь массив транспортных средств на следующие *классификационные группы*:

- автомобильные транспортные средства;
- воздушные транспортные средства;
- морские транспортные средства;
- речные транспортные средства;
- железнодорожные транспортные средства;
- транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

Конкретные виды транспортных средств, включаемые в перечисленные выше классификационные группы, можно определить на основании положений приказа Росстандарта от 12 декабря 2014 г. № 2018-ст о введении в действие «ОК 013-2014 (СНС 2008). Общероссийский классификатор основных фондов» (вступает в действие с 01.01.2017). В данном нормативном правовом акте «Транспортные средства» являются одним из трех структурных элементов группировки «Машины и оборудование, включая хозяйственный инвентарь, и другие объекты». Группировка «Транспортные средства» имеет код 310.00.00.00.000 и также неоднородна по своей структуре (см. таблицу 9.1).

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ; Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ; Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Таблица 9.1.

310.00.00.00.000 «Транспортные средства»			
код	наименование видов основных фондов	код	наименование видов основных фондов
310.29	средства автотранспортные, прицепы и полуприцепы	310.30	средства транспортные и оборудование прочие
310.29.10	средства автотранспортные	310.30.1	корабли, суда и лодки
310.29.20.23	прицепы и полуприцепы прочие	310.30.2	локомотивы железнодорож- ные и подвижной состав
		310.30.3	вертолеты и самолеты
		310.30.91	мотоциклы
		310.30.92	велосипеды и инвалидные коляски
		310.30.99	средства транспортные и оборудование прочие, не включенные в другие группировки

Приведенные в таблице группы, в свою очередь, также включают в себя различные виды транспортных средств. В рассматриваемой группировке классифицируются средства передвижения, предназначенные для перемещения людей и грузов, железнодорожный подвижной состав (локомотивы, вагоны и др.); подвижной состав морского и водного транспорта (суда транспортные всех типов, суда служебно-вспомогательные, спасательные, ледоколы, буксиры, понтоны, плавучие доки, суда лоцманские и прочие); подвижной состав автомобильного транспорта (грузовые, легковые автомобили, автобусы, троллейбусы, тракторы, прицепы и полуприцепы); подвижной состав воздушного транспорта (самолеты, вертолеты, космические аппараты, воздухоплавательные аппараты, планеры, беспилотные комплексы); подвижной состав городского электрического транспорта (вагоны метрополитена, подвижной состав монорельсовой транспортной системы, трамваи); средства напольного производственного транспорта, а также прочие виды транспортных средств. К последним могут быть отнесены транспортные средства со специализированными кузовами, назначением которых является транспортировка грузов и людей (например, автоцистерны, молоко-, цемента-, муковозы).

Объектом классификации является каждый отдельный объект со всеми приспособлениями и принадлежностями к нему. Например, локомотивы включают: экипажную часть, двигатели, генераторы, электрооборудование, тормозное оборудование; вагон включает в себя систему отопления, проводку и арматуру освещения; теплоход включает двигатели, электростанцию, радиостанцию, спасательные средства, погрузочно-разгрузочные механизмы, навигационные и измерительные приборы; автомобиль включает запасное колесо (с камерой и крышкой) и комплект инструментов; трамвайный вагон (моторный) включает кузов, мотор, тормоза, измерительные приборы и набор инструментов.

Автомобили и прицепы автомобильные и тракторные, вагоны железнодорожные специализированные и переоборудованные, основным назначением которых является **выполнение производственных или хозяйственно-бытовых функций**, а не перевозка грузов и людей (передвижные электростанции, передвижные трансформаторные установки, передвижные мастерские, вагоны-лаборатории, передвижные диагностические установки, вагоны-дома, передвижные кухни, столовые, магазины, душевые, клубы, конторы и т.п.), **считаются передвижными предприятиями соответствующего назначения**, а не транспортными средствами и учитываются как здания (по аналогии с соответствующими стационарными предприятиями) и оборудование.

На основании анализа содержания рассматриваемой группировки к **железнодорожным транспортным средствам**, например, могут быть отнесены: локомотивы железнодорожные и подвижной состав, электровозы магистральные, паровозы, электровозы промышленные, электровозы рудничные, локомотивы дизель-электрические, вагоны пассажирские железнодорожные, вагоны пассажирские локомотивной тяги, вагоны грузовые крытые, полувагоны, вагоны-цистерны, вагоны-самосвалы (думпкары), транспортеры железнодорожные, вагоны-платформы железнодорожные и др.

В соответствии с названным классификатором **автомобильными** являются, например, такие транспортные средства, как автомобили легковые; средства транспортные с двигателем с искровым зажиганием, с рабочим объемом цилиндров не более 1500 см³ или более 1500 см³; автобусы (городские, дальнего следования, для перевозки детей, для перевозки инвалидов); троллейбусы; средства автотранспортные грузовые; автосамосвалы; средства автотранспортные специального назначения (автокраны, автомобили для перевозки игроков в гольф, средства транспортные снегоходные, квадроциклы, автолесовозы и др.); прицепы и полуприцепы. При этом **самостоятельную группу** составляют такие виды транспортных средств, как мотоциклы, мотоциклетные коляски, велосипеды, скутеры, мотороллеры, мопеды, коляски инвалидные и др.

К **воздушным транспортным средствам** относятся: аэростаты и дирижабли; планеры, дельтапланы и прочие безмоторные летательные аппараты; вертолеты и самолеты (пассажирские и грузовые); аппараты летательные с различной массой пустого снаряженного аппарата.

В качестве **морских транспортных средств** могут быть названы: корабли, суда (пассажирские, круизные, экскурсионные, прогулочные, спортивные, надувные, для обслуживания регулярных пассажирских линий, наливные, грузопассажирские, лесовозы, сухогрузы и пр.), танкеры, лодки, плавучие конструкции, паромы и др.

К **речным транспортным средствам** относятся: суда речные пассажирские, суда наливные речные, танкеры речные для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, суда речные для перевозки химических продуктов, суда речные для перевозки сжиженных газов (газовозы), суда речные для перевозки прочих жидких грузов, суда рефрижераторные речные, суда сухогрузные речные (самоходные и несамоходные), суда прогулочные и спортивные и др.

К *транспортным средствам городского наземного электрического транспорта* относятся: вагоны пассажирские электропоездов немоторные, вагоны трамвайные пассажирские немоторные, вагоны метрополитена немоторные, вагоны трамвайные грузовые и др.

Вместе с тем не все из перечисленных объектов, включаемых в понятие транспортное средство, являются источниками повышенной опасности. Для того чтобы являться источником повышенной опасности, транспортное средство должно обладать особыми признаками, присущими именно источникам повышенной опасности.

Идея повышенной опасности как оправдание для привлечения к ответственности того, кто оказался случайной или невольной причиной вреда, была предложена немецким юристом М. Рюmeliном и состояла в том, что тот, кто своей деятельностью повышает опасность для окружающих свыше обычного уровня, должен нести ответственность за это повышение¹. Необходимость такой теории была обусловлена бурным развитием научно-технического прогресса во второй половине XIX века, последовавшей промышленной революцией, результатом которой стало создание человеком значительного количества источников повышенной опасности.

В отечественном законодательстве нормы об ответственности за вред, причиненный действием источника повышенной опасности, появляются еще в имперский период, а сам термин «источник повышенной опасности» впервые был использован в Гражданском кодексе РСФСР 1922 года. Вместе с тем, как было отмечено ранее, и по настоящий момент легальное определение данного понятия не установлено.

Несмотря на отсутствие в действующем гражданском законодательстве определения понятия «источник повышенной опасности», признаки и критерии отнесения тех или иных объектов, в том числе и транспортных средств, к источникам повышенной опасности разработаны в теории гражданского права и находят отражение в сложившейся судебной практике.

На сегодняшний день трактовка понятия «*источник повышенной опасности*» в юридической литературе достаточно разнообразна. При этом условно можно выделить *четыре теории*: теория «источник – объект», теория «источник – свойства», теория «источник – деятельность», теория «источник – объект и деятельность».

Суть первой теории состоит в том, что в качестве источника повышенной опасности рассматривается *предмет (вещь, оборудование), который находится в процессе эксплуатации и при этом создает повышенную опасность для окружающих*. Представителями данной теории являются В.М. Болдинов², Н. Егоров³, О.А. Красавчиков⁴, А.А. Собчак¹ и другие.

¹ Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. – Москва, 1998. С. 27.

² Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. – Санкт-Петербург, 2002. С. 189.

³ Егоров Н. Понятие источника повышенной опасности // Советская юстиция. 1980. № 11. С. 12.

⁴ Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. – Москва: Юридическая литература, 1966. С. 13.

В рамках второй из названных теорий источником повышенной опасности признаются не сами вещи, а те **свойства, которыми данные вещи наделены**. Такие свойства при достигнутом уровне развития техники не поддаются полному контролю со стороны человека и, тем самым, создают высокую степень вероятности причинения вреда жизни, здоровью либо имуществу других лиц. Сторонником данной теории является Е.А. Флейшиц².

Представители третьей теории (Б.С. Антимонов³, С.И. Иоффе⁴, М.П. Редин⁵, А.А. Субботин⁶) предлагают определять источник повышенной опасности как **определенного рода деятельность**, создающую повышенную опасность для окружающих, поскольку вещь не может причинить вред сама по себе. Причинение вреда возможно только при условии использования вещи в процессе деятельности людей.

Четвертая теория предполагает под источником повышенной опасности рассматривать **как деятельность, так и предметы материального мира**. Подобная точка зрения получила распространение в связи с формулировками, которые применил законодатель при конструировании положений ст. 1079 ГК РФ. В данной норме заложены три понятия: «деятельность, создающая повышенную опасность», «деятельность юридических лиц и граждан, связанная с повышенной опасностью для окружающих» и «источник повышенной опасности».

На наш взгляд, наиболее отвечающей целям и задачам правового регулирования отношений по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности, является первая теория. Поэтому под источником повышенной опасности следует понимать определенные **предметы материального мира (механизмы, устройства и т.д.), природные или созданные человеком, проявляющие в процессе их использования вредоносные свойства, которые не поддаются полному контролю человека, в результате чего они создают опасность для окружающих**.

Данное определение позволяет выделить следующие **признаки источника повышенной опасности**:

– наличие вредоносных свойств (такими свойствами предмет может быть, в том числе, наделен самим человеком);

– вовлеченность в деятельность юридического лица и (или) гражданина. В связи с этим необходимо учитывать, что под правовое регулирование норм об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности,

¹ Собчак А.А., Смирнов В.Т. Понятие источника повышенной опасности // Советская юстиция. 1988. № 18. С. 22-23.

² Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и неосновательного обогащения. – Москва: Государственное издательство юридической литературы, 1951. С. 132.

³ Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. – Москва: Госюриздат, 1952. С. 62.

⁴ Иоффе О.С. Советское гражданское право: курс лекций. Т. 2: Отдельные виды обязательств. – Ленинград: ЛГУ, 1961. С. 186.

⁵ Редин М.П. Понятие источника повышенной опасности и правовая природа (сущность) обязательства из причинения вреда его действием // Российская юстиция. 2008. № 2. С. 25-26.

⁶ Субботин А.А. Проблемы возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности объектам природы и другим правоохраняемым благам: дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 1984. С. 11-26.

не подпадают случаи причинение вреда материальными объектами, которые обладают вредоносными свойствами, но не включены в деятельность человека. Например, дикие животные, ядовитые, химические, радиоактивные и иные опасные вещества сами по себе, без непосредственного воздействия человека. В судебной практике¹ сложилось устойчивое понимание того факта, что вред считается причиненным источником повышенной опасности, если он явился результатом его действия или проявления его вредоносных свойств. В противном случае вред возмещается на общих основаниях (например, когда пассажир, открывая дверцу стоящего автомобиля, причиняет телесные повреждения проходящему мимо гражданину, или в случае отравления выхлопными газами);

– не поддается полному контролю со стороны человека даже при условии принятия всех необходимых мер предосторожности. Такая неподконтрольность проявляется в неспособности человека при данном уровне развития техники немедленно остановить действие источника повышенной опасности без каких-либо вредоносных последствий для себя и окружающих. Применительно к транспортным средствам данный факт объясняется наличием у транспортных средств запаса кинетической (обусловленной движением транспортного средства) и потенциальной (обусловленной взаимным расположением взаимодействующих между собой частей транспортного средства) энергии, который предполагает наличие тормозного, остановочного пути перед полным прекращением движения транспортного средства. Наличие разработанных и законодательно закреплённых детальных правил безопасного использования транспортных средств существенно снижает, но не исключает полностью вероятность выхода их из-под контроля субъекта и причинения вреда;

– создание повышенной вероятности причинения вреда окружающим. Такая вероятность возникает уже при наличии самого факта эксплуатации транспортного средства независимо от того, кто, в каком состоянии, с каким уровнем знаний и умений управляет транспортным средством и в каком состоянии находится транспортное средство. Даже если перечисленные показатели отвечают установленным требованиям, само движение транспортного средства уже ставит жизнь, здоровье и имущество окружающих в рискованную ситуацию.

Соответственно приведенные выше виды транспортных средств будут отнесены к источникам повышенной опасности только в том случае, если отвечают обозначенным четырем признакам источников повышенной опасности. Поэтому представляется возможным определить следующие ***признаки транспортного средства как источника повышенной опасности***:

– является устройством, созданным человеком и наделенным свойствами, которые могут носить вредоносный характер;

– используется в деятельности человека для перемещения в пространстве людей и предметов;

– при современном уровне развития науки и техники не поддается полному контролю со стороны человека, поскольку в силу физических особенно-

¹ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина».

стей отсутствует возможность немедленной остановки его движения без наступления вредоносных последствий;

– с момента своей эксплуатации создает повышенную вероятность причинения вреда окружающим.

Например, *велосипед* в сложившейся судебной практике не относится к источникам повышенной опасности, хотя и признается транспортным средством. Согласно Правилам дорожного движения под велосипедом понимается транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение, как правило, мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч. Он является транспортным средством, приводимым в движение мускульной силой человека, в связи с чем использование велосипеда находится под полным контролем человека. Поэтому применительно к велосипеду отсутствует такой признак источника повышенной опасности, как невозможность полного контроля со стороны человека за проявлением его опасных свойств.

То же самое относится и к *мопедам*, которыми признаются двух- или трехколесные механические транспортные средства, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 см³, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

В то же время такие транспортные средства, как автомобиль, мотоцикл, признаются источниками повышенной опасности, что обусловлено их соответствием всем названным выше признакам, в том числе и тем обстоятельством, что в действие данные транспортные средства приводятся благодаря наличию двигателя, а, следовательно, в определенных ситуациях могут быть выведены из-под полного контроля человека.

Особая позиция у судов наблюдается относительно признания источниками повышенной опасности такого транспортного средства, как скутер. *Скутер* – разновидность легкого мотоцикла, двигатель которого расположен сзади. Скутеры класса «А» имеют объем двигателя менее 50 см³ и скорость менее 50 км/ч, а потому приравниваются к мопедам (и не считаются источником повышенной опасности). При этом выпускаемые макси-скутеры или «гиперскутеры», объем двигателя которых составляет более 50 см³, а скорость может достигать 80-90 км/ч и выше, признаются источниками повышенной опасности.

В полной мере к источникам повышенной опасности могут быть отнесены те транспортные средства, которые признаются таковыми с целью обеспечения транспортной безопасности.

Речь идет об автомобильном транспорте для регулярной перевозки пассажиров (багажа) или опасных грузов, воздушных судах коммерческой гражданской авиации и воздушных судах авиации общего назначения, судах торгового мореплавания и судах на внутренних водных путях, железнодорожном

подвижном составе, осуществляющем перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, транспортных средствах городского наземного электрического транспорта.

Перечисленные транспортные средства в полной мере отвечают всем обозначенным признакам источника повышенной опасности. Подтверждением подобного утверждения является также тот факт, что согласно действующему законодательству (статья 130 ГК РФ, транспортные уставы и кодексы) использование таких транспортных средств осуществляется под контролем органов государственной власти, проявляющемся в государственной регистрации прав на данные транспортные средства и проведении процедуры лицензирования при допуске к эксплуатации рассматриваемых транспортных средств.

§ 2. Субъекты обязательства по возмещению вреда, причиненного транспортным средством

Субъектами любого обязательства в гражданском праве выступают две стороны. Одна из сторон именуется *должником* и является обязанной совершить исполнение в адрес другой стороны, а вторая сторона – *кредитором* и вправе требовать от другой стороны такого исполнения. В обязательстве, возникающем вследствие причинения вреда, также присутствуют кредитор (управомоченное лицо) и должник (лицо обязанное). При этом в качестве кредитора признается потерпевший (тот субъект, имуществу, жизни или здоровью которого причинен вред), а в качестве должника рассматривается владелец источника повышенной опасности.

Потерпевшим в рассматриваемых обязательствах могут выступать физическое лицо, юридическое лицо или публично-правовые образования. С учетом принципа национального режима, означающего приравнивание иностранных граждан и лиц без гражданства в правах и обязанностях к гражданам страны пребывания, последние также могут признаваться потерпевшими. В том случае, если речь идет о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности жизни и здоровью, потерпевшим может быть только физическое лицо. При этом объем гражданской дееспособности такого лица не учитывается, поэтому малолетние и лица, признанные в установленном порядке недееспособными, также могут выступать в качестве кредиторов по обязательствам возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью таким источником повышенной опасности, как транспортное средство. Однако в силу того, что дееспособность названных субъектов не является полной, представлять интересы потерпевших в такой ситуации будут их законные представители (родители, опекуны).

Право на возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина транспортным средством, неразрывно связано с личностью потерпевшего, вследствие чего не может переходить к его наследникам (ст. 1112 ГК РФ). Его наследники вправе обращаться с самостоятельными исками в суд либо всту-

пать в процесс в порядке процессуального правопреемства (ст. 44 ГПК РФ) лишь по требованиям о взыскании фактически начисленных потерпевшему в счет возмещения вреда, но не выплаченных ему при жизни сумм. При предъявлении наследниками иных требований, связанных с выплатами сумм в возмещение вреда, причиненного в связи с повреждением здоровья наследодателя (например, иска о перерасчете размера возмещения вреда в связи с повышением стоимости жизни), суд вправе отказать в принятии искового заявления (п. 1 ч. 1 ст. 134 ГПК РФ) или прекратить производство по делу (абз. 7 ст. 220 ГПК РФ). Однако в случае причинения смерти гражданину транспортным средством как источником повышенной опасности право на возмещение вреда получают:

- нетрудоспособные лица, состоявшие на иждивении умершего или имевшие ко дню его смерти право на получение содержания. При этом нетрудоспособными признаются несовершеннолетние до достижения ими 18 лет (независимо от того, работают они, учатся или ничем не заняты), женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды независимо от того, какая группа инвалидности им установлена (I, II или III);

- ребенок умершего, родившийся после его смерти. Кроме того, совершеннолетние дети умершего, состоявшие на его иждивении, также имеют право на получение возмещения по потере кормильца до достижения ими 23 лет, если они обучаются в образовательных учреждениях по очной форме обучения;

- один из родителей, супруг либо другой член семьи независимо от его трудоспособности, который не работает и занят уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, внуками, братьями и сестрами, не достигшими четырнадцати лет либо хотя и достигшими указанного возраста, но по заключению медицинских органов нуждающимися по состоянию здоровья в постороннем уходе. Указанные лица сохраняют право на возмещение вреда и после окончания ухода за лицом, нуждающимся в нем, если они сами стали нетрудоспособными в период осуществления такого ухода;

- лица, состоявшие на иждивении умершего и ставшие нетрудоспособными в течение пяти лет после его смерти.

Такое право принадлежит указанным лицам в силу положений ст. 1088 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с потерей кормильца.

Другой стороной в обязательстве по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, выступает **владелец транспортного средства**.

Владельцем транспортного средства считается юридическое лицо или гражданин, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, права оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное).

При определении владельца транспортного средства, как и владельца любого другого источника повышенной опасности, необходимо исходить из **двух признаков**, выделенных О.А. Красавчиковым¹: юридического и материального.

Сущность **юридического признака** состоит в том, что владелец источника повышенной опасности наделен полномочиями по использованию данного объекта на законных основаниях и его полномочия оформлены соответствующим образом.

Из приведенного определения владельца транспортного средства можно сделать вывод о наличии следующих групп оснований такого владения:

- вещные права;
- обязательственные права.

Среди вещных прав особое место занимает право собственности, которое предусматривает для своего носителя всю полноту возможностей владения, пользования и распоряжения вещью. Собственники транспортных средств однозначно признаются их владельцами независимо от оснований приобретения права собственности (по договору купли-продажи, дарения, мены, по наследству и т.д.). Носители ограниченных вещных прав хозяйственного ведения и оперативного управления также рассматриваются в качестве владельцев транспортных средств, поскольку ограничения касаются возможности распоряжения транспортным средством, которое осуществляется с согласия собственника.

Собственник вправе передавать свои правомочия другим лицам, используя для этого различные договорные конструкции, оставаясь при этом собственником транспортного средства. Речь идет о договорах аренды, ссуды, проката и др. При условии надлежащего оформления такие обязательства признаются основаниями для наделения лиц, получивших права владения и пользования транспортными средствами, статусом владельца источника повышенной опасности. Все названные выше лица признаются титульными владельцами. Особое внимание следует обратить на конструкцию договора безвозмездного пользования (ссуды), который имеет некоторые особенности, связанные с распределением ответственности между ссудодателем и ссудополучателем. В частности, ст. 697 ГК РФ предусматривает, что ссудодатель (владелец транспортного средства) отвечает за вред, причиненный третьему лицу в результате использования вещи, если не докажет, что вред причинен вследствие умысла или грубой неосторожности ссудополучателя или лица, у которого эта вещь оказалась с согласия ссудодателя. Таким образом, при заключении договора ссуды владелец источника повышенной опасности передает фактическое владение другой стороне договора, но с юридической точки зрения продолжает оставаться ответственным за возможное причинение вреда жизни, здоровью или имуществу окружающих действием транспортного средства.

Материальный признак показывает, в чьем фактическом владении находится источник повышенной опасности, кто им непосредственно пользуется, эксплуатирует, хранит и т.п. Данный признак предполагает утрату прежним владельцем контроля над транспортным средством и передачу такого объекта в

¹ Советское гражданское право: учебник / под ред. О.А. Красавчикова. – Москва, 1985. Т. 2. С. 388-389.

сферу влияния нового владельца. Например, если автомашина находилась в ремонте, и вред был причинен в результате контрольной поездки на ней, то вред подлежит возмещению лицом, производившим ремонт и контрольную поездку.

С материальной точки зрения, если прежний владелец полностью не утрачивает контроль над вещью, а новый владелец не обладает полным контролем, то они должны в случае причинения вреда нести солидарную ответственность¹. На практике возможны ситуации, когда источник повышенной опасности передается без соответствующего юридического оформления (например, автомобиль передается во временное управление с устного согласия титульного владельца родственнику, знакомому, другу). В таком случае владелец будет признаваться фактическим. При этом, поскольку отсутствуют достаточные юридические основания для изменения владельца, титульный владелец не может быть освобожден от ответственности за причиненный вред при использовании транспортного средства фактическим владельцем. Более того, отсутствие юридического оформления права способствует привлечению к ответственности за вред как титульного, так и фактического владельца одновременно². В этом случае они отвечают перед потерпевшим солидарно.

Таким образом, при определении владельца транспортного средства с целью привлечения его к ответственности за причиненный вред следует использовать оба названных критерия в совокупности. Правомерность данного утверждения может быть проиллюстрирована на примере договора аренды транспортного средства, который заключается либо с осуществлением услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства (с экипажем), либо без таких услуг (без экипажа). В первом случае обязанность по возмещению вреда, причиненного транспортным средством, ложится на арендодателя, во втором – на арендатора.

Не признается владельцем транспортного средства лицо, управляющее им в силу исполнения своих трудовых (служебных, должностных) обязанностей на основании трудового договора (служебного контракта) или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства (например, шофер, водитель троллейбуса, автобуса, машинист поезда и т.п.). В такой ситуации работник использует транспортное средство в связи с доверием работодателя, принявшего его на работу. Учитывая это доверие, работодатель несет риск ответственности перед потерпевшими даже в том случае, если работник использовал вверенный источник повышенной опасности в своих личных целях.

В рассматриваемой ситуации владелец транспортного средства, возместивший вред потерпевшему, имеет право на взыскание уплаченной суммы с работника, управлявшего транспортным средством и причинившего вред. Такое право предусмотрено положениями ст. 1081 ГК РФ и называется **правом регрессного требования к своему работнику**. Регресс (от лат. *regressus* – «обрат-

¹ Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / отв. ред. Е.А. Суханов. – Москва: Статут, 2011. Т. 2. С. 1122.

² Шевченко А.С., Шевченко Г.Н. Деликтные обязательства в российском гражданском праве: учебное пособие. – Москва: Статут, 2013. С. 105.

ное движение») представляет собой право обратного требования лица, возмещившего вред потерпевшему вместо причинителя вреда, к этому причинителю. При этом необходимо учитывать, что размер возмещения, взыскиваемого в порядке регресса, будет определяться в соответствии с положениями трудового законодательства о материальной ответственности работника. Согласно ст. 241 Трудового кодекса Российской Федерации¹ за причиненный ущерб работник несет материальную ответственность *в пределах своего среднего месячного заработка* (ограниченная материальная ответственность), если иное не предусмотрено действующим законодательством. Случаи полной материальной ответственности (возмещение всей суммы причиненных убытков) предусмотрены в ст. 243 ТК РФ (в частности, умышленного причинения ущерба, причинения ущерба в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и др.). Во всех остальных случаях ограниченная материальная ответственность означает, что работник обязан возместить сумму, которая не превышает размера его средней заработной платы за месяц, независимо от размера причиненного ущерба. Возмещение работодателю ущерба производится путем удержания соответствующей суммы из заработной платы работника, которая осталась после удержания налогов (НДФЛ). Однако работодатель не может взыскать с работника сумму ущерба в размере месячного заработка единовременно. Согласно ст. 138 ТК РФ общий размер всех удержаний при каждой выплате заработной платы не может превышать 20 процентов, а в случаях, предусмотренных федеральными законами, – 50 процентов заработной платы, причитающейся работнику. При возмещении ущерба, причиненного работодателю, размер удержаний будет составлять 20 процентов. Например, если работник причинил ущерб на сумму 40 000 руб., а его месячный заработок после уплаты НДФЛ составляет 20 000 руб., то работодатель может обязать работника возместить ему ущерб только в пределах 20 000 руб. При этом работодатель вправе удерживать ежемесячно из заработной платы 4000 руб., что составляет 20 процентов заработной платы работника. Следовательно, работник полностью возместит ущерб, причиненный работодателю, через 5 месяцев.

На лицо, исполнявшее свои трудовые обязанности на основании трудового договора (служебного контракта) и причинившее вред жизни, здоровью или имуществу в связи с использованием транспортного средства, принадлежавшего работодателю, ответственность за причинение вреда может быть возложена лишь при условии, если будет доказано, что оно завладело транспортным средством противоправно (ст. 1079 ГК РФ).

Особенностью субъектного состава обязательства по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, также следует назвать привлечение к участию в возмещении вреда *страховой организации – страховщика*. Страховщиком признаются страховые организации, созданные в соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществления деятельности по страхованию, перестрахованию, взаимному страхованию и получившие лицензии на осуществление соответст-

¹ Далее – ТК РФ.

вующего вида страховой деятельности в установленном действующим законодательством порядке.

Действующее законодательство предусматривает как обязательное, так и добровольное страхование имущественных интересов, связанных с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам из причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц. Обязательное страхование предусмотрено положениями Федерального закона от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее – Закон о страховании ответственности перевозчика), Воздушным кодексом Российской Федерации (ст. 131, 133), Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации (ст. 121), Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (глава 15).

Законодателем прямо запрещается осуществление перевозок любым видом транспорта (за исключением метрополитена) в случае неисполнения обязанности по страхованию ответственности (статья 5 Закона о страховании ответственности перевозчика). Кроме того, положения статьи 121 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации возможность эксплуатации судов, за исключением маломерных, прогулочных, спортивных парусных и несамоходных судов для перевозок сухогрузов, ставят в прямую зависимость от наличия договора страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц, а также инфраструктурам речного порта, морского порта, инфраструктуре внутренних водных путей.

Для выполнения данного требования могут быть заключены **договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров** в порядке, предусмотренном Законом о страховании ответственности перевозчика, или **договор страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства** в порядке, предусмотренном нормами Гражданского кодекса Российской Федерации и соответствующими транспортными уставами. Такие договоры должны быть заключены владельцем транспортного средства, в качестве которого может выступать как собственник транспортного средства, так и перевозчик, которому право временного владения и пользования транспортным средством перешло по договору аренды транспортного средства с экипажем или без экипажа (§ 2 главы 34 ГК РФ).

Договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров по своей природе является публичным, что означает невозможность для страховщика отказать в заключении договора, и договором в пользу третьего лица, потому что страховое возмещение при наступлении страхового случая будет выплачиваться пассажиру или его наследникам.

В договоре обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров должны быть указаны страховые суммы по каждому риску:

1) по риску гражданской ответственности за причинение вреда жизни потерпевшего в размере не менее чем два миллиона двадцать пять тысяч рублей на одного пассажира;

2) по риску гражданской ответственности за причинение вреда здоровью потерпевшего в размере не менее чем два миллиона рублей на одного пассажира;

3) по риску гражданской ответственности за причинение вреда имуществу потерпевшего в размере не менее чем двадцать три тысячи рублей на одного пассажира.

Установленные в договоре суммы не могут изменяться в период действия договора обязательного страхования.

Срок действия договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не может быть менее года. Исключение составляют перевозки на внутреннем водном транспорте, в отношении которых срок действия такого договора может быть менее года, но не может быть менее периода навигации.

Договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров может быть заключен как путем оформления и выдачи страхователю страхового полиса обязательного страхования на бумажном носителе, так и путем составления и направления ему страхового полиса обязательного страхования в виде электронного документа. Такой договор вступает в законную силу и порождает правовые последствия со дня исполнения страхователем обязанности по уплате страховой премии или первого страхового взноса.

Выгодоприобретателями по данному виду договора являются лица, которым в результате наступления обусловленного договором страхового события причинен вред (потерпевшие). При причинении вреда жизни (гибели) в качестве выгодоприобретателя выступают наследники погибшего, а также лица, которые понесли расходы, связанные с его погребением (косвенные убытки).

Выгодоприобретатель, желающий воспользоваться своим правом на получение страхового возмещения, должен подать страховщику письменное заявление о выплате страхового возмещения, составленное в произвольной форме (с указанием фамилии, имени, отчества пассажира, жизни, здоровью или имуществу которого причинен вред; характера причиненного вреда (вред жизни, вред здоровью, вред имуществу); даты, времени и места наступления события; вида транспорта с указанием номера маршрута (рейса), иных признаков, идентифицирующих транспортное средство (государственный регистрационный номер и др.) (в случае наличия); наименования перевозчика; реквизитов, позволяющих осуществить перевод денежных средств в рамках применяемых форм безналичных расчетов, для перечисления страхового возмещения), и необходимые документы.

К таким документам относятся: а) документ, удостоверяющий личность выгодоприобретателя; б) документы, подтверждающие полномочия лица, являющегося представителем выгодоприобретателя; в) документ о произошедшем событии на транспорте и его обстоятельствах, оформленный в порядке, определенном правилами перевозки пассажиров и багажа соответствующим видом транспорта, подтверждающий причинение вреда пассажиру, который составляет перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком, в отношении каждого потерпевшего; г) в случае отсутствия такого документа, представляется справка о дорожно-транспортном происшествии, составленная представителем органа внутренних дел при наличии пострадавших, или справка станции скорой медицинской помощи об оказанной медицинской помощи, о проведенных обследованиях, диагнозе, месте и времени обращения за медицинской помощью, составленная с учетом информации, отраженной в карте вызова скорой медицинской помощи.

При причинении вреда жизни потерпевшего для получения страхового возмещения в счет возмещения расходов на погребение дополнительно к названным документам страховщику представляются: а) свидетельство о смерти потерпевшего; б) документы, подтверждающие размер произведенных необходимых расходов на погребение потерпевшего.

При причинении вреда здоровью потерпевшего дополнительными документами являются: а) документы, выданные и оформленные в соответствии с порядком, установленным законодательством Российской Федерации, медицинской организацией, в которую был доставлен или обратился самостоятельно потерпевший, независимо от ее организационно-правовой формы, с указанием характера полученных потерпевшим травм и увечий, диагноза и периода нетрудоспособности; б) выданное в установленном законодательством Российской Федерации порядке заключение судебно-медицинской экспертизы о степени утраты трудоспособности (в случае наличия); в) справка, подтверждающая факт установления потерпевшему инвалидности или категории «ребенок-инвалид» (в случае наличия).

При причинении вреда имуществу потерпевшего дополнительно должны быть представлены: а) багажная квитанция, содержащая сведения о весе багажа (в случае наличия); б) опись имущества потерпевшего (багаж и (или) ручная кладь), поврежденного или утраченного при перевозке, с указанием примерной стоимости поврежденного или утраченного имущества, составленная потерпевшим в произвольной форме; в) документы, подтверждающие стоимость утраченного имущества (в случае наличия).

Перечисленные выше документы должны быть поданы непосредственно страховщику выгодоприобретателем по месту жительства. В том случае, если в месте жительства выгодоприобретателя отсутствует страховщик, заключивший договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, выгодоприобретатель имеет право подать данные документы любому страховщику, осуществляющему деятельность в данном субъекте.

С момента получения перечисленных документов страховщику предоставляется 30 дней, в течение которых им должно быть принято решение о выплате страхового возмещения или направлен мотивированный отказ в выплате страхового возмещения.

В случае нарушения указанного срока страховщик обязан уплатить выгодоприобретателю за каждый день просрочки пеню в размере $1/75$ ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации от несвоевременно выплаченной суммы.

Законодателем предусмотрен ограниченный перечень оснований, освобождающих страховщика от выплаты страхового возмещения. К ним относятся:

1) наступление страхового случая вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий, гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок (данное основание освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения может быть исключено из договора обязательного страхования соглашением сторон);

2) наступление страхового случая вследствие умысла выгодоприобретателя;

3) отсутствие превышения величины подлежащего возмещению по соответствующему страховому случаю вреда, причиненного имуществу потерпевшего, установленной договором обязательного страхования франшизы (минимальной суммы вреда, с которой начинается возмещение).

До истечения установленного законодателем 30-дневного срока на исполнение страховщиком обязанности по выплате страхового возмещения выгодоприобретатель имеет право на получение предварительной выплаты (ст. 15 Закона о страховании ответственности перевозчика).

Возможность получения подобной выплаты связана с наличием таких обстоятельств, как причинение вреда жизни потерпевшего, а также с наличием одного из квалифицирующих признаков причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего.

В этом случае выгодоприобретатель обязан предоставить страховщику письменное заявление о выплате части страхового возмещения (предварительной выплате), а также документ, выданный медицинской организацией, содержащий предварительные сведения о характере и степени повреждения здоровья потерпевшего, с указанием полученных потерпевшим травм и увечий, а также признаков причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего в соответствии с установленными медицинскими критериями определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека (в случае наличия одного из квалифицирующих признаков причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего).

На страховщика возлагается обязанность выплатить в таком случае выгодоприобретателю часть страхового возмещения в размере 100 тысяч рублей.

При определении величины вреда, подлежащего возмещению страховщиком, необходимо учитывать правила статьи 16 Закона о страховании ответственности перевозчика (см. таблицу 9.2).

Таблица 9.2.

№ п/п	Вид причиненного вреда	Расчет суммы возмещения
1	вред жизни потерпевшего	страховая сумма по договору ≤ 2025000 рублей
2	вред здоровью потерпевшего	страховая сумма по договору * норматив (в %)
3	вред имуществу потерпевшего:	
3.1	в виде багажа	600 рублей * количество килограммов веса багажа
3.2	другое имущество	11000 рублей

Норматив при определении суммы возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего установлен Правилами расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 21.02.2015 № 6512, относительно конкретного вида повреждения. Например, при полном переломе 1 челюсти такой норматив составляет 5%, а при полной потере челюсти – 50%.

Участие страховщика в обязательствах по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности может иметь несколько вариантов. Например, потерпевший предъявляет к страховщику требования о возмещении имущественного вреда (ст. 1085 ГК РФ), а требование о возмещении морального вреда – владельцу транспортного средства. Страховщик может быть привлечен судом к участию в деле по возмещению вреда, причиненного транспортным средством, в качестве третьего лица, если потерпевший предъявил такие требования непосредственно к владельцу транспортного средства. Кроме того, если сумма страхового возмещения, выплаченная страховщиком, не возмещает полностью причиненный вред, то требования в недостающей части могут быть предъявлены к владельцу транспортного средства, действием которого причинен вред.

Страховщику, возместившему причиненный потерпевшему вред, принадлежит право регрессного требования к владельцу транспортного средства. Обстоятельства, при наличии которых за страховщиком признается право регресса, перечислены в ст. 19 Закона о страховании ответственности перевозчика. В частности, речь идет о наступлении страхового случая вследствие умысла перевозчика, причинившего возмещенный страховщиком вред; о наступлении страхового случая вследствие управления транспортным средством лицом, находившимся в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, а равно лицом, не выполнившим законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения; о наступлении страхового случая, если лицо, управлявшее транспортным средством, не имело права управления транспортным средством, подтвержденного или оформленного в установленном порядке; о наступлении страхового

случая вследствие управления транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с законодательством Российской Федерации эксплуатация транспортного средства запрещена и др.

Договор страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства регламентируется положениями статей Гражданского кодекса РФ о договоре страхования гражданской ответственности и нормами соответствующих транспортных уставов.

Данный договор заключается, когда речь идет о причинении вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, которые не являются пассажирами транспортных средств. Например, в статье 121 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации определено, что обязательному страхованию подлежат имущественные интересы судовладельца, связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный имуществу физических или юридических лиц, при наступлении такого события, как столкновение одного судна с другим. Также в список страховых рисков включены причинение вреда загрязнением с судна нефтью и другими веществами и причинение вреда в связи с утратой (гибелью) или повреждением любого имущества (включая плавучее), в том числе входящего в инфраструктуру речного порта, морского порта, внутренних водных путей.

Воздушный кодекс Российской Федерации закрепляет обязанность страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами в статье 131 отдельно от обязанности перевозчика осуществить такое страхование в отношении пассажира (ст. 133) и грузовладельца (ст. 134).

Применительно к морским перевозкам такое страхование является добровольным и применяется по соглашению сторон в отношении ответственности судовладельца при осуществлении деятельности, связанной с торговым мореплаванием (ст. 246, 247, 249 Кодекса торгового мореплавания РФ).

Данный договор также подлежит заключению в письменной форме. В подтверждение заключения договора страховщик выдает страхователю страховой документ (полис или сертификат), вручает условия страхования. Страховой документ выдается в отношении каждого транспортного средства независимо от его регистрации (флага). В данном документе указываются наименование транспортного средства, его номер (идентификационный номер), место (порт) регистрации, данные, идентифицирующие владельца.

Законодателем определены требования к минимальному размеру страховой суммы по договору страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, которые рассчитываются в зависимости от вида транспортного средства (см. таблицу 9.3).

Таблица 9.3.

№ п/п	Вид транспорта	Минимальный размер страховой суммы
1	воздушный транспорт (в воздушном пространстве Российской Федерации)	2 минимальных размера оплаты труда
2	суда внутреннего водного транспорта:	
2.1	с валовой вместительностью до 200	2 млн рублей
2.2	с валовой вместительностью от 200 до 2000	2 млн рублей + 10 тысяч*количество единиц вместительности сверх 200
2.3	с валовой вместительностью свыше 2000	20 млн рублей + 8 тысяч*количество единиц вместительности сверх 2000
3	суда морского транспорта	отсутствует

При наступлении страхового случая потерпевшее лицо предъявляет непосредственно к страховщику требование о возмещении вреда, причиненного наступившим страховым случаем, в виде заявления с приложением документов, подтверждающих причинение вреда и его размер. При отсутствии оснований к освобождению страховщика от ответственности потерпевшему производится выплата причитающейся суммы страхового возмещения.

В целях установления обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков в связи с повреждением имущества осуществляется независимая техническая экспертиза, независимая экспертиза (оценка). Такой экспертизе подлежат как транспортное средство, так и остатки имущества потерпевшего. Назначить экспертизу вправе как страховщик, так и потерпевший.

§ 3. Основание и условия возмещения вреда, причиненного транспортным средством

Внедоговорное обязательство по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, как и любое другое гражданско-правовое обязательство, имеет свое основание возникновения. Данное основание закреплено в статье 8 Гражданского кодекса Российской Федерации вместе с основаниями возникновения других видов отношений, регулируемых гражданским правом. Это основание – *причинение вреда другому лицу*.

Под вредом в гражданском праве понимается всякое умаление личного или имущественного блага¹. Вред подразделяется на материальный и моральный.

¹ Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / отв. ред. Е.А. Суханов. – Москва: Статут, 2011. Т. 1. С. 441.

Понятием **материальный вред** охватываются имущественные потери, которые возникают у лица в связи с нарушением его законных прав и интересов. Причинение такого вреда означает нарушение имущественной сферы лица в форме уменьшения его имущественных благ либо умаления их ценности. Иногда имущественный вред определяют как разность между материальным положением потерпевшего до причинения вреда и после. Кроме того, наступление материального вреда может быть обусловлено нарушением личных неимущественных прав или благ.

Для определения размера имущественного вреда в гражданском праве применяется категория «убытки». Под **убытками** понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества, а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (ст. 15 ГК РФ). Все перечисленные виды имущественных потерь потерпевшего могут быть разделены на две группы: реальный ущерб и упущенная выгода.

Реальный ущерб включает в себя:

- фактически понесенные соответствующим лицом расходы на восстановление права;
- расходы, которые это лицо должно будет произвести для восстановления нарушенного права.

Если для устранения повреждений имущества истца использовались или будут использованы новые материалы, то, за исключением случаев, установленных законом или договором, расходы на такое устранение включаются в состав реального ущерба истца полностью, несмотря на то, что стоимость имущества увеличилась или может увеличиться по сравнению с его стоимостью до повреждения. Размер подлежащего выплате возмещения может быть уменьшен, если ответчиком будет доказано или из обстоятельств дела следует с очевидностью, что существует иной более разумный и распространенный в обороте способ исправления таких повреждений имущества¹.

Примером реального ущерба также рассматривается ситуация снижения стоимости имущества потерпевшего по сравнению с его стоимостью до нарушения причинения вреда. Такое снижение принимается во внимание даже в том случае, когда оно может непосредственно проявиться лишь при отчуждении этого имущества в будущем. Поэтому утрата товарной стоимости транспортного средства в результате дорожно-транспортного происшествия (и последующего ремонта), которая представляет собой уменьшение стоимости транспортного средства, вызванная преждевременным ухудшением товарного (внешнего) вида, его эксплуатационных качеств в результате снижения прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, соединений и защитных покрытий, рассматривается на сегодняшний день в качестве реального ущерба.

¹ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации».

Также к реальному ущербу относятся утраченный заработок и утраченный доход физического лица в результате причинения вреда жизни и здоровью физического лица транспортным средством как источником повышенной опасности. В соответствии с положениями ст. 1085 ГК РФ утраченный заработок (доход) физического лица определяется как доход, который потерпевший мог или определенно мог иметь, и в этом смысле рассматривается в качестве неблагоприятных имущественных последствий, наступивших для потерпевшего вследствие дорожно-транспортного происшествия.

Упущенная выгода представляет собой неполученный доход, на который увеличилась бы имущественная масса лица, право которого нарушено, если бы нарушения не было. При определении размера упущенной выгоды, подлежащей взысканию, во внимание принимаются обычные условия деятельности потерпевшего, а не теоретически возможные наиболее благоприятные условия, в которых такой субъект мог бы оказаться (п. 4 ст. 393 ГК РФ). Например, в результате дорожно-транспортного происшествия на неохраемом регулируемом железнодорожном переезде с участием автомобиля КАМАЗ, выехавшего на железнодорожный переезд в нарушение Правил дорожного движения, и товарного поезда до степени исключения из инвентарного парка повреждены 2 вагона, принадлежавшие ООО «Русский мир» и используемые «Российскими железными дорогами» по договору аренды. В качестве упущенной выгоды может рассматриваться неполученная ООО «Русский мир» сумма арендной платы за период со дня, следующего за днем дорожно-транспортного происшествия, и до окончания срока договора аренды.

Как было отмечено ранее, при действии транспортного средства материальный вред может быть причинен как имуществу, так и **жизни и здоровью другого лица**. В последнем случае в результате смерти человека либо в результате причинения ему травмы или увечья возникает право на возмещение имущественных потерь в виде утраты заработка (дохода) полностью или частично, а также в виде дополнительных расходов, вызванных повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии. Возмещение таких имущественных потерь осуществляется в порядке, предусмотренном § 2 гл. 59 ГК РФ.

Под **заработком (доходом) потерпевшего** понимаются все виды оплаты труда как по трудовым, так и по гражданско-правовым договорам, как по месту основной работы, так и по совместительству, если они облагаются подоходным налогом, а также доходы от предпринимательской деятельности, иных видов деятельности (например, интеллектуальной) (ст. 1085 ГК РФ). Все виды заработка учитываются в суммах, начисленных до удержания налогов, уплаты сборов и других обязательных платежей. В счет возмещения вреда не засчитываются пенсии, пособия, иные социальные выплаты.

Конкретный размер возмещения определяется исходя из учета двух факторов: **среднего месячного заработка (дохода)** потерпевшего и **степени утраты потерпевшим профессиональной (общей) трудоспособности**. Средне-

месячный заработок (доход) потерпевшего определяется в порядке п. 3 ст. 1086 ГК РФ. При этом потерпевшему с учетом его интересов предоставлено право выбора наиболее благоприятного периода времени для расчета среднего заработка.

Под **степенью утраты профессиональной трудоспособности** понимается выраженное в процентах стойкое снижение способности потерпевшего осуществлять профессиональную деятельность, предшествующую повреждению здоровья, того же содержания и в том же объеме. В том случае, когда потерпевший не имел специальности, во внимание принимается потеря общей трудоспособности, то есть способности трудиться вообще (на любой работе). Данный показатель определяется учреждениями государственной службы медико-социальной экспертизы с учетом имеющихся у пострадавшего профессиональных способностей, профессиональных возможностей и профессионально значимых качеств, позволяющих продолжать выполнять профессиональную деятельность, предшествующую повреждению здоровья. Степень утраты профессиональной (общей) трудоспособности устанавливается в пределах от 10 до 100%.

Возмещение **дополнительных расходов** обусловлено наличием такого обстоятельства, как установление факта нуждаемости потерпевшего в этих видах помощи и ухода (нуждаемость подтверждается заключением медико-социальной экспертизы) и не имеет права на их бесплатное получение. Размер дополнительных расходов определяется на основании счетов и иных документов, подтверждающих данные расходы, а при их отсутствии – ценами, сложившимися в той местности, где потерпевший понес дополнительные расходы. В качестве дополнительных могут рассматриваться расходы на лечение и приобретение лекарств, на протезирование (ортезирование), на посторонний уход, на приобретение специальных транспортных средств, на санаторно-курортное лечение, расходы, связанные с подготовкой к другой профессии и др.

В том случае, когда в результате действия транспортного средства причиняется смерть физическому лицу, речь может идти о **возмещении вреда, связанного с потерей кормильца**. При рассмотрении субъектного состава обязательства по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, был определен круг лиц, имеющих право на получение данного возмещения. К ним относятся те, для кого умерший являлся источником получения средств к существованию. Поэтому возмещение вреда, причиненного смертью кормильца, носит длящийся характер, и законодатель устанавливает предельно допустимые сроки взыскания такого возмещения. Так, вред возмещается: несовершеннолетним – до достижения возраста 18 лет, учащимся старше 18 лет – до окончания учебы в учебных учреждениях по очной форме обучения, но не более чем до 23 лет; женщинам и мужчинам, достигшим соответственно 55 и 60 лет, – пожизненно; инвалидам – на срок инвалидности; одному из родителей, супругу либо другому члену семьи, занятому уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, внуками, братьями и сестрами, – до достижения ими возраста 14 лет либо до изменения состояния здоровья (статья 1088 ГК РФ). Размер подлежащего выплате возмещения определяется той долей заработка (дохода) умершего, которую он получал или имел право получать на свое содержание при его жизни. К таким суммам, в том чис-

ле, относятся пенсии, пожизненное содержание, пособия и другие выплаты, например, авторский гонорар. Размер возмещения может быть исчислен не только из заработка (дохода) умершего, который он получал фактически, но и с учетом того заработка (дохода), который ему причитался, но не выплачивался при жизни по каким-либо причинам. В счет возмещения вреда не засчитываются пенсии, назначенные лицам в связи со смертью кормильца, а равно другие виды пенсий, назначенные как до, так и после смерти кормильца, а также заработок (доход) и стипендия, получаемые этими лицами.

Другим видом вреда, который может быть причинен действием транспортного средства как источника повышенной опасности, является моральный вред. Под **моральным вредом** понимаются нравственные или физические страдания, причиненные действиями (бездействием), посягающими на принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона нематериальные блага, или нарушающими его личные неимущественные права, либо нарушающими имущественные права гражданина. Моральный вред, причиняемый в результате действия транспортного средства, может заключаться в нравственных переживаниях в связи с утратой родственников, невозможностью продолжать активную общественную жизнь, потерей работы, физической болью, связанной с причиненным увечьем, иным повреждением здоровья либо в связи с заболеванием, перенесенным в результате нравственных страданий и др. Такой вред может быть причинен водителям, пассажирам, третьим лицам.

Правовое регулирование возмещения морального вреда осуществляется в соответствии с положениями ст.ст. 151, 1099-1101 ГК РФ. Данный вид вреда является самостоятельным последствием причинения вреда и подлежит возмещению независимо от наличия имущественного вреда (как с ним параллельно, так и при его отсутствии). Его компенсация осуществляется исключительно в денежной форме и взыскивается судом единовременно. Для определения размера возмещения морального вреда необходимо учитывать два критерия (ст. 151 ГК РФ): степень вины причинителя вреда и нравственные и физические страдания потерпевшего. С учетом того факта, что возмещение морального вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, носит безвиновный характер (ст. 1079 ГК РФ), определение судом размера возмещаемого морального вреда осуществляется с учетом такого критерия, как степень нравственных и физических страданий потерпевшего.

Нравственные страдания выражаются в эмоционально-волевых переживаниях человека, в испытываемых им чувствах унижения, раздражения, подавленности, гнева, стыда, отчаяния, ущербности, состоянии дискомфорта и т.д.¹ О наличии у потерпевшего нравственных страданий могут свидетельствовать признаки страха, сильной тревоги, стресса, которые будут признаваться в качестве доказательств причинения ему нравственных и физических страданий. Физические страдания, в свою очередь, связаны с физической болью, мучениями, всегда сопутствующими нанесению телесных повреждений, увечий, истя-

¹ Кузнецова О.В. Возмещение морального вреда: практическое пособие. – Москва: Юстицинформ, 2009. С. 8.

заний, заражению инфекцией, которые могут быть и результатом пережитых нравственных страданий.

Кроме того, во внимание судом принимаются стойкость и продолжительность физических и нравственных страданий. Данное обстоятельство обусловлено тем, что различные травмы (например, утрата конечностей) могут повлечь страдания в будущем в виде осложнений в личной и семейной жизни потерпевшего, при устройстве его на работу и т.п. При определении размера компенсации морального вреда должны также учитываться требования разумности и справедливости (п. 2 ст. 1101 ГК РФ) и иные заслуживающие внимания обстоятельства (например, имущественное положение причинителя вреда).

Самого по себе факта причинения вреда недостаточно для того, чтобы привлечь к ответственности владельца транспортного средства. Необходимо также наличие ряда условий, которым такое причинение вреда должно соответствовать. Такими условиями в теории гражданского права называют обязательные общие требования, соблюдение которых необходимо в случае применения к лицу соответствующих мер, направленных на принуждение его к исполнению обязанности по возмещению причиненного вреда¹.

В качестве **условий возмещения вреда**, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, следует назвать противоправность и причинно-следственную связь.

Противоправность действия (бездействия) как условие возникновения обязанности возместить причиненный вред выражается в нарушении лицом одновременно и нормы права, и субъективного права потерпевшего. В гражданском праве получила закрепление **презумпция противоправности поведения лица**, причинившего вред – так называемый генеральный деликт. В соответствии с этим принципом всякое причинение вреда личности или имуществу следует рассматривать как противоправное, если законом не предусмотрено иное. Из названного принципа следует также, что на потерпевшего не возлагается обязанность доказывать противоправность поведения причинителя вреда, ибо она предполагается (презюмируется).

По общему правилу, предусмотренному в ст. 1064 ГК РФ, возмещению подлежит вред, причиненный неправомерными, противоправными действиями (если законом не установлено исключение). Например, правомерным и не подлежащим возмещению является вред, возникший при исполнении предусмотренных законом обязанностей по спасению людей и имущества.

Наличие **причинно-следственной связи** в соответствии с принципом генерального деликта является обязательным условием наступления деликтной ответственности. Если лицо данный вред не причиняло, его ответственность исключается, поэтому закон предусматривает возмещение причиненного вреда лицом, причинившим вред (п. 1 ст. 1064 ГК РФ). Применительно к транспортному средству такая причинно-следственная связь рассматривается несколько в ином свете. Такая связь должна быть установлена **между действием ис-**

¹ Российское гражданское право: учебник: в 2 т. Т. 2: Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. – Москва: Статут, 2011. С. 1123.

точника повышенной опасности, в нашем случае – транспортным средством, и наступившим вредом. Если данная связь отсутствует, то возмещение вреда не наступает.

Например, при подъезде к железнодорожной станции мужчина на полном ходу электропоезда начал выбрасывать трубы в окно, чтобы потом собрать их после высадки из вагона. Одна из труб ударилась о столб и влетела обратно в вагон, убив на месте восьмилетнего мальчика. Его маму отбросило в проход, а соседка по вагону получила настолько серьезные травмы, что врачи не смогли сохранить ей жизнь. В данном деле, несмотря на то, что вред был причинен в вагоне, говорить о том, что он является результатом деятельности источника повышенной опасности, каковым является электропоезд, нельзя, поскольку вред причинен не в результате эксплуатации источника повышенной опасности.

Или другой пример, в результате «жесткой» посадки легкомоторного самолета «Аэропракт-33» женщина-пассажир получила травму бедра и была госпитализирована. Спустя некоторое время она была признана инвалидом, но в связи с другим, скрытым ранее заболеванием, обострившимся в результате полученной травмы. Последняя, безусловно, была следствием эксплуатации воздушного судна, но сама стала лишь условием, а не причиной потери трудоспособности у потерпевшей. Поэтому имущественная ответственность владельца транспортного средства будет связана только с причиненным вредом здоровью, но не с утратой трудоспособности.

Причинно-следственная связь – философская категория, отражающая такие объективно существующие связи в природе и обществе, в которых одни явления выступают причиной, а другие – следствием этих причин. В науке гражданского права предложено множество теорий причинной связи (теории равноценных условий, необходимого условия, необходимой и случайной причинной связи, теория возможности и действительности и др.)¹.

Выявление таких связей применительно к конкретным жизненным отношениям, в том числе и к ответственности за причиненный вред, связано с серьезными трудностями. При рассмотрении конкретных дел о возмещении вреда необходимо исходить из того, что данный результат (повреждение или уничтожение имущества, причинение увечья человеку и т.п.) почти всегда является следствием ряда неравноценных по своему значению обстоятельств – условий. Задача заключается в том, чтобы выделить среди них главное, решающее, основное обстоятельство, которое и должно быть признано причиной. Второстепенные, попутные, несущественные условия наступления результата при этом не учитываются.

¹ Новицкий И.Б., Луцк Л.А. Общее учение об обязательстве. – Москва, 1950. С. 300-319; Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. – Москва, 1970. С. 97-102; Тархов В.А. Ответственность по советскому гражданскому праву. С. 108-136; Белякова А.М. Имущественная ответственность за причинение вреда. – Москва, 1979. С. 21-26; Иоффе О.С. Ответственность по советскому гражданскому праву. – Ленинград, 1954. С. 219-235; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. – Москва: Статут, 2001. Кн. 1. С. 712-720.

Для решения указанной задачи могут привлекаться эксперты, т.е. специалисты в соответствующей области науки, техники, производства и т.п. Причинная связь между различными явлениями всегда уникальна, каждый результат имеет свою причину, при установлении причинной связи не может быть стереотипов, готовых рецептов.

При установлении наличия или отсутствия причинно-следственной связи необходимо обращать внимание на следующие обстоятельства. Во-первых, данная связь всегда *объективна*, то есть должна реально существовать между действием транспортного средства и наступившим вредом, а не быть субъективным представлением о ее существовании. Поэтому она должна быть подтверждена реально, а не основываться лишь на предположениях или догадках. Данное утверждение означает, что выбранная причина в аналогичных условиях всегда приводит к наступлению именно такого результата. Во-вторых, причина всегда должна предшествовать следствию, а не наоборот.

Понятие причинности включает в себя два компонента: 1) непосредственно саму причину причинения вреда жизни или здоровью потерпевшего; 2) необходимое условие, создавшее возможность причинения вреда жизни или здоровью потерпевшего. Причина вызывает существование явления, порождает его. Условие же делает возможным его появление, влияет на процесс, энергию, скорость его развития, но само не порождает и не определяет его. Применительно к рассматриваемому нами вопросу о причинении вреда транспортным средством причиной будут являться обстоятельства, необходимые и достаточные для того, чтобы происшествие произошло; обстоятельства, послужившие причиной возникновения аварийной обстановки. Необходимые условия возникновения происшествия – это обстоятельства, создавшие опасную обстановку, в которой водитель еще имел возможность предотвратить происшествие, но по каким-либо причинам этого не сделал¹.

Таким образом, при рассмотрении конкретного дела суд обязан выяснить: 1) является ли вредоносное последствие результатом действия (бездействия) каждого из водителей, управляющих транспортным средством; 2) является ли такое последствие результатом взаимодействия транспортных средств. В зависимости от решения данного вопроса будет определен владелец транспортного средства, на которого будет возложена обязанность по возмещению причиненного вреда. Например, если будет установлено, что одного лишь факта столкновения транспортных средств недостаточно для наступления последствия в виде наезда на пешехода и причинения вреда его здоровью (например, наезд на пешехода явился результатом действия одного из водителей, продолжившего свое противоправное поведение непосредственно после столкновения транспортных средств), то налицо отсутствие причины наступления вреда как необходимой составляющей причинно-следственной связи состава правонарушения. Здесь уместно обратиться к методу моделирования ситуации и с его помощью определить, мог ли наезд на пешехода быть совершен данным транспортным

¹ Корзун С.А. Причинно-следственная связь – необходимое условие ответственности владельцев транспортных средств: вопросы теории и судебной практики // Российский судья. 2004. № 8. С. 26-27.

средством, если бы столкновения его с другим транспортом не произошло. Установление того обстоятельства, что наезд на пешехода не исключался бы при любых действиях последнего, является безусловным основанием считать причинно-следственную связь между действием второго транспортного средства и наступившим последствием отсутствующей.

Особенность ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, состоит в том, что **вины причинителя для ее возникновения не требуется** – владелец источника повышенной опасности обязан возместить вред потерпевшему независимо от того, виновен он в причинении вреда или нет.

Общее правило о вине как условии ответственности за причинение вреда закон формулирует следующим образом: лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине (п. 2 ст. 1064 ГК РФ). Долгое время в отечественной цивилистике господствовало представление о вине как психическом отношении лица к своему поведению в форме умысла или неосторожности¹. Такое понятие вины распространялось и на деликтную ответственность. Однако для современных гражданских правоотношений трактовка вины как «психического отношения» нарушителя к своему поведению и его результату представляется практически бесполезной. Решать вопрос о вине и невиновности лица необходимо путем анализа его отношения к своим делам и обязанностям. Если оно проявляет необходимую заботливость и осмотрительность, которую можно требовать от него с учетом характера обстановки, в которой оно находится и действует, то такого субъекта следует признать невиновным в причинении вреда. Однако это относится к случаю, когда речь идет о неосторожности. Вина в форме умысла заключается в намеренных действиях либо бездействии, направленных на причинение имущественного вреда другому лицу.

В случае безвиновного возложения ответственности на владельца источника повышенной опасности субъективным основанием возложения является риск, означающий детерминированный выбор владельцем источника деятельности, не исключающей достижения нежелательного результата и осуществляемой при сознательном допущении случайного результата и возможности связанного с этим возникновения отрицательных последствий.

§ 4. Основания освобождения владельца транспортного средства от материальной ответственности

Ответственность за вред, причиненный в результате эксплуатации источника повышенной опасности, являясь повышенной, не является безграничной.

¹ Матвеев Г.К. Вина в советском гражданском праве. – Киев, 1955. С. 178; Иоффе О.С. Обязательственное право. – Москва, 1975. С. 128.

Основаниями освобождения владельца транспортного средства как источника повышенной опасности от ответственности являются:

- непреодолимая сила;
- умысел потерпевшего;
- грубая неосторожность потерпевшего;
- неправомерное завладение источником повышенной опасности третьим

лицом.

Непреодолимая сила как чрезвычайное и непредотвратимое явление (ст. 202, п. 3 ст. 401 ГК РФ) может служить основанием освобождения владельца транспортного средства от ответственности, если она непосредственно послужила причиной выхода источника повышенной опасности из-под контроля владельца. Например, сильное землетрясение, повлекшее обвал части скалы, вызвавший сход с рельсов грузового железнодорожного состава, имевший следствием человеческие жертвы и большие материальные потери.

Применительно к ответственности владельца транспортного средства как источника повышенной опасности за причиненный вред особое значение имеет отграничение случая и непреодолимой силы. В юридической литературе предложены различные критерии отграничения непреодолимой силы от простого случая. Если суммировать признаки непреодолимой силы, получившие отражение в законодательном определении этого понятия (ч. 1 ст. 202 ГК РФ), то ее характеристика выражается в трех моментах: чрезвычайности, относительности и объективной непредотвратимости.

То или иное разрушительное (вредоносное) событие естественного (ураган, наводнение, оползень и т.д.) или общественного (эпидемии, военные действия) характера приобретет качество непреодолимой силы лишь в связи с таким воздействием на деятельность людей, которое они не могут предвидеть, либо, хотя и предвидят, но не могут предотвратить наступления вызываемых им вредных последствий.

Другим объективным признаком, характеризующим явления непреодолимой силы, служит внешний характер воздействия непреодолимой силы на деятельность по эксплуатации источников повышенной опасности. Непреодолимая сила – это всегда внешнее по отношению к деятельности, причиняющей убытки, обстоятельство. Поэтому, если вред вызывается внутренними вредоносными свойствами источника повышенной опасности, то он не рассматривается в качестве причиненного вследствие действия непреодолимой силы. Так, невозможность мгновенной остановки транспорта не может квалифицироваться в качестве непреодолимой силы, хотя ее неустранимость, непреодолимость при определенных обстоятельствах очевидна.

Относительность непреодолимой силы предполагает оценку реально сложившейся конкретной обстановки. То, что в одном случае является легко преодолимым, в другом может стать непреодолимым; то, что один субъект может устранить, преодолеть, для другого невозможно. Разрушительное событие не приобретает значения непреодолимой силы, если причинению вреда способствовало виновное поведение должника, который мог и должен был предотвратить его наступление. Качество непреодолимости события проявляется либо в

невозможности предвидеть наступление этого события и предотвратить наступление его вредоносных последствий, либо в том, что хотя лицо и предвидит наступление вредоносного события, но не может предотвратить его разрушительного воздействия. В отличие от случая, который непредотвратим лишь субъективно (если бы лицо, случайно причинившее вред, знало о возможных последствиях своего поведения, то без труда могло бы их предотвратить), непреодолимая сила объективно непредотвратима. Предположительное или даже достоверное знание о ее наступлении (например, предупреждения метеослужб о приближающемся паводке, урагане, шторме и т.п.) не исключает наступления вредоносных последствий, так как их нельзя было предотвратить хозяйственно-доступными для данного лица средствами. Вместе с тем, непредвидимость и непредотвратимость события непреодолимой силы не снимает с лица (в частности, владельца транспортного средства) обязанности использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для уменьшения либо полной ликвидации его вредного воздействия. При непринятии им необходимых мер по предотвращению вреда, вредоносное воздействие того или иного события не может квалифицироваться в качестве непреодолимой силы.

Одним из достаточно актуальных вопросов выступает возможность рассмотрения болезни в качестве основания освобождения от ответственности за причиненный транспортным средством вред. Например, машинист грузового поезда Е. при выполнении маневра не справился с управлением, в результате чего произошел сход порожней цистерны с рельс, которым был причинен ущерб имуществу других лиц. Машинист утверждал, что его вина в совершении аварии отсутствует, поскольку во время управления поездом с ним внезапно случился приступ – ишемический лакунарный инсульт на фоне гипертонической болезни и сахарного диабета, который он спрогнозировать не мог; потеря контроля за окружающей обстановкой у него развилась внезапно. Районный суд квалифицировал приступ ишемической болезни машиниста Е. как обстоятельство непреодолимой силы, которое машинист не мог предвидеть и не располагал технической возможностью предотвратить аварию.

Судебная коллегия по гражданским делам городского суда не согласилась с указанными выводами суда первой инстанции, исходя из толкования признаков непреодолимой силы – чрезвычайности и непредотвратимости. Произошедшее событие, по мнению городского суда, не может квалифицироваться как обстоятельство непреодолимой силы, так как оно не характеризуется, прежде всего, чрезвычайностью, т.е. не является необычным, выпадающим из нормального хода развития и, как правило, не предвидимым заранее явлением. После происшествия ответчик был в сознании, самостоятельно добрался домой, откуда он и был госпитализирован по «скорой помощи» в больницу.

Следует согласиться с такими доводами. Дополнительно можно отметить, что только внезапность появления или развития заболевания не делают его чрезвычайным событием. Поэтому нет оснований для освобождения лица, управлявшего транспортным средством (владельца транспортного средства) от гражданской ответственности. Что же касается непредотвратимости заболевания, обстоятельство должно быть непредотвратимо именно при данных услови-

ях. Есть основания полагать, что остановить приступ определенной болезни в процессе вождения транспортного средства действительно невозможно.

Умысел потерпевшего освобождает владельца транспортного средства от ответственности перед потерпевшим полностью и безусловно (п. 1 ст. 1083 ГК РФ).

Грубая неосторожность самого потерпевшего может быть основанием как для частичного, так и для полного освобождения от ответственности за вред, причиненный транспортным средством как источником повышенной опасности. Если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, в зависимости от степени вины потерпевшего и причинителя вреда размер возмещения должен быть **уменьшен** (ч. 1 п. 2 ст. 1083 ГК РФ). При грубой неосторожности потерпевшего и при отсутствии вины причинителя вреда – владельца источника повышенной опасности, отвечающего независимо от вины, размер возмещения должен быть **уменьшен** или в возмещении вреда может быть **отказано**, если законом не предусмотрено иное (ч. 2 п. 2 ст. 1083 ГК РФ).

Грубая неосторожность потерпевшего не может служить основанием для полного освобождения от ответственности владельца транспортного средства, если вред причинен **жизни или здоровью** гражданина (п. 2 ст. 1083 ГК РФ). Вина потерпевшего, которому вред причинен транспортным средством, не учитывается при возмещении ему дополнительных расходов (п. 1 ст. 1085 ГК РФ), при возмещении вреда в связи со смертью кормильца (ст. 1089 ГК РФ), а также при возмещении расходов на погребение (ст. 1094 ГК РФ).

Вопрос о том, является ли допущенная потерпевшим неосторожность грубой небрежностью или же относится к простой неосмотрительности, в каждом случае должен решаться с учетом фактических обстоятельств дела (характера деятельности, обстановки причинения вреда, индивидуальных особенностей потерпевшего). При грубой неосторожности нарушаются обычные, очевидные для всех требования, предъявляемые к лицу, осуществляющему определенную деятельность. При простой неосторожности, наоборот, не соблюдаются повышенные требования.

К проявлению грубой неосторожности суды часто относят **нетрезвое состояние потерпевшего**, содействовавшее причинению вреда его здоровью при исполнении им трудовых обязанностей, грубое нарушение Правил дорожного движения пешеходом либо лицом, управляющим немеханическим транспортным средством.

Алкогольное опьянение, как правило, всегда признается судами как признак грубой неосторожности потерпевшего. Таковой, например, могут быть названы действия пешехода, находившегося на железнодорожных путях в состоянии алкогольного опьянения, поскольку пострадавший пренебрег общепринятыми нормами безопасности и способствовал наступлению тяжкого вреда¹. Так, решением суда в действиях истца (потерпевшего) усмотрена грубая неосторожность, выразившаяся в том, что пострадавший переходил железнодорожные пу-

¹ Гончарова М. Неосторожный потерпевший // ЭЖ-Юрист. 2013. № 9. С. 53.

ти без соблюдения требований п.п. 6 и 7 Правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути, которые обязательны в том числе и для граждан, находящихся в зонах повышенной опасности, и находился при этом в состоянии алкогольного опьянения. Суд при определении размера компенсации морального вреда учитывал положения ст. 1101 ГК РФ, наличие грубой неосторожности в действиях потерпевшего, отсутствие вины причинителя вреда (владельца транспортного средства), не имевшего технической возможности предотвратить происшествие. Исходя из п. 2 ст. 1083 ГК РФ размер возмещения был снижен.

В качестве грубой неосторожности все чаще судами рассматривается пересечение железнодорожных путей вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде.

Бремя доказывания наличия в действиях потерпевшего грубой неосторожности лежит на владельце транспортного средства. Именно владелец транспортного средства должен убедить суд в том, что поведение потерпевшего в конкретном случае нарушало обычные, очевидные правила и требования, а последствия такого нарушения в виде возникновения или увеличения степени вреда являлись вполне предвидимыми и закономерными. При предвидении последствий и легкомысленном расчете их избежать, когда можно и должно было предвидеть неизбежность вреда, следует уверенно говорить о грубой неосторожности.

В соответствии с п. 1 ст. 1079 и п. 3 ст. 1083 ГК РФ суд может уменьшить размер возмещения вреда, причиненного гражданином – владельцем транспортного средства, с учетом его **имущественного положения**, за исключением случаев, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно.

Неправомерное завладение транспортным средством как основание освобождения от ответственности было первоначально признано правоприменительной практикой, а в настоящее время получило закрепление в законе. Согласно п. 2 ст. 1079 ГК РФ владелец транспортного средства не отвечает за вред, причиненный данным источником повышенной опасности, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный транспортным средством, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие им.

Если наряду с противоправным поведением третьих лиц выбытию транспортного средства способствовало и виновное поведение его владельца (например, ненадлежащая охрана, оставление ключей в замке зажигания катера и т.д.), то ответственность за причиненный вред может быть возложена как на лицо, неправомерно использовавшее транспортное средство, так и на его владельца. В этом случае на каждого из них ответственность за вред возлагается **в долевом порядке**, в зависимости от степени вины каждого.

В возмещении вреда также может быть отказано, если вред причинен по просьбе или с согласия потерпевшего, а действия причинителя вреда не нарушают нравственные принципы общества.

В жизни достаточно часто вред причиняется при столкновении транспортных средств, поэтому ранее выработанные судебной практикой правила возмещения такого вреда нашли сейчас закрепление в законодательстве (п. 3 ст. 1079 ГК РФ).

Во-первых, владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников третьим лицам, независимо от вины. Владельцы источников повышенной опасности перед третьими лицами несут солидарную ответственность как совместные причинители вреда. Потерпевшими могут быть пассажиры и иные лица, которым был причинен вред при столкновении источников повышенной опасности.

Во-вторых, вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях, т.е. в соответствии со степенью их вины.

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1 четко определило, как при столкновении источников повышенной опасности происходит возмещение вреда:

- вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;
- при наличии вины лишь владельца, которому причинен вред, он ему не возмещается;
- при наличии вины обоих владельцев размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого;
- при отсутствии вины владельцев источника повышенной опасности во взаимном причинении вреда (независимо от его размера) ни один из них не имеет права на возмещение.

Контрольные вопросы

1. Что понимается под транспортным средством?
2. Какие существуют виды транспортных средств?
3. Какими нормативными правовыми актами осуществляется регулирование правового режима транспортных средств?
4. Что признается источником повышенной опасности?
5. Какие признаки характерны для транспортного средства как источника повышенной опасности?
6. Кто является субъектами обязательств по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности?
7. Какие лица признаются владельцем транспортного средства?
8. Кто может выступать в качестве потерпевшего?
9. Что является основанием возложения обязанности по возмещению вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности?
10. Какие основания необходимы для привлечения к ответственности за вред, причиненный транспортным средством как источником повышенной опасности?
11. Какие существуют обстоятельства, позволяющие освободить владельца транспортного средства от ответственности за причиненный вред?

ГЛАВА 10. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

§ 1. Понятие, сущность и особенности международного взаимодействия и сотрудничества

Вопросы международного взаимодействия и сотрудничества в современный период приобрели важнейшее значение. Необратимые процессы всеобщей интеграции и глобализации, даже в случае сознательной отстраненности государств от них, не позволяют ни одной стране мира абсолютно обособленно оставаться вне рамок международных отношений хотя бы по отдельным вопросам, например, вопросам политического характера; экономического развития и обмена; воздушного, водного, железнодорожного и др. пересечения государственных границ; обеспечения различных аспектов национальной безопасности; регулирования туристических, международно-трудовых, образовательных и миграционных процессов и др. То есть проблемы международного взаимодействия и сотрудничества являются актуальными не только для всего мирового сообщества в целом, но и для каждого отдельного современного государства.

Однако четкие определения международного взаимодействия и сотрудничества в правовых актах и международного, и внутригосударственного (российского) уровня отсутствуют. Поэтому в целях установления точного смыслового содержания данных категорий следует провести некоторое логико-правовое исследование.

Так, в современных толковых словарях понятие «*взаимодействие*» в обобщенном виде наиболее часто определяется как «участие в общей работе, деятельности, *сотрудничество*, совместное осуществление операций, сделок»¹. То есть можно сделать вывод, что в процессе взаимодействия осуществляется определенное влияние взаимодействующих друг на друга, порождающее их взаимную обусловленность и связанность. При этом взаимодействие может проявляться в самых разнообразных формах, то есть быть частным или публичным, носить длительный или кратковременный, а иногда и разовый характер и т.п. Однако несмотря на специфику своих проявлений, любое взаимодействие преследует основную цель – достижение приспособленности действий одного субъекта (-ов) взаимодействия к действиям другого (-их) субъекта (-ов), общности в понимании различных вопросов и ситуаций, смысла совместной деятельности и достижения согласия между ними.

Любое взаимодействие, в т.ч. и международное, отражает процессы взаимодействия объектов (субъектов) друг на друга и может рассматриваться как объ-

¹ Борисов А.Б. Большой экономический словарь. – Москва: Книжный мир, 2003.; Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2007.

ективная и универсальная форма развития, определяющая существование и структурную организацию любых макро- и микросоциальных систем.

Из приведенного выше словарного определения взаимодействия следует, что в неразрывной связи с категорией «взаимодействие» выступает категория «сотрудничество». Более того, нередко «взаимодействие» и «сотрудничество» определяются друг через друга.

Тем не менее, эти близкие по своему смысловому содержанию термины имеют собственные особенности, а, следовательно, различия, что можно схематично отобразить следующим образом:

Взаимодействие	Сотрудничество
участие в каком-либо общем деле, проекте, деятельности	
совместное решение определенных вопросов, проблем, ситуаций на основе выраженного отношения к ним	
деятельность, основанная на согласовании позиций в определенных сферах, координации действий	
функциональное назначение – разрешение общезначимых вопросов, проблем, ситуаций в отдельных сферах и принятие взаимоприемлемых решений	
действия, связанные с причинной зависимостью, при которой действия одного субъекта являются одновременно причиной и следствием ответных действий других субъектов	действия, содержание которых определяется субъектами совместно, на основе общих планов и проектов, и которые последовательно и с ожидаемыми результатами исполняются сторонами
реализуется в формах контактов, планирования, прогнозирования, моделирования, переговоров, совместных действий	реализуется всегда в форме активных совместных действий
может не иметь четких временных рамок, т.е. быть долговременным и кратковременным; может реализовываться как постоянное или периодическое взаимосвязанное воздействие	всегда имеет определенные (наиболее часто - долгосрочные) временные рамки, указанные в соответствующих документах о сотрудничестве; является длящимся процессом совместного осуществления деятельности
может быть организованным и неорганизованным (сформировавшимся без специального планирования)	всегда возникает только при условии должной организации и планирования совместной деятельности
может быть солидарным (однонаправленным) и конкурентным (разнонаправленным, преследующим разные задачи и в конечном итоге – цели)	всегда является солидарной деятельностью, направленной на достижение общих определенных сторонами задач и целей
итоговые цели могут быть различными, не совпадающими	итоговые цели сотрудничающих субъектов общие
осуществляется неопределенным кругом субъектов и их действий (бездействий, решений) (т.е. может осуществляться как непосредственно сторонами, так и опосредованно, например, через представителей, посредством особых заявлений, мнений, актов о намерениях, пассивном «неприсоединении» и т.п.)	осуществляется всегда четко определенными в соответствующих документах сторонами – субъектами сотрудничества

Таким образом, можно констатировать, что «взаимодействие» – более общая категория, включающая в свое содержание сотрудничество как одну из форм собственной реализации. Следовательно:

взаимодействие – это совокупность контактов неограниченного круга субъектов для определения позиций и подходов, а также организации процессов разрешения отдельных вопросов в различных сферах жизнедеятельности, реализуемая в формах сотрудничества и соперничества (конкуренции).

При этом:

1) *взаимодействие на основе сотрудничества* – это такой тип взаимодействия, при котором осуществляются взаимосвязанные действия для достижения общих целей. Как правило, основной отличительный признак сотрудничества – общая выгодность для взаимодействующих сторон;

2) *взаимодействие на основе соперничества (конкуренции)* – это тип взаимодействия, противоположный сотрудничеству, основной особенностью которого является то, что цели такого взаимодействия совпадают лишь точечно, фрагментарно, а преследуемые интересы (равно как и общие цели) – различны.

В целом же проведенный анализ позволяет определить:

- *международное взаимодействие* как процесс взаимного влияния, воздействия, реализуемый государственными и/или негосударственными субъектами, выходящий за границы отдельных государств;

- *международное сотрудничество* как осуществление совместных действий государственными и/или негосударственными субъектами в какой-либо сфере их взаимных интересов, их взаимосвязанную деятельность по согласованию своих позиций, координации действий, разрешению общезначимых вопросов, проблем, ситуаций и принятию взаимоприемлемых решений.

Следует отметить, что международное сотрудничество рассматривается в двух аспектах:

во-первых, как самостоятельный вид деятельности, включающий совместную работу в сфере обеспечения безопасности, а также в экономической, социальной, культурной, гуманитарной и иных сферах;

во-вторых, как *общий принцип международного права*, для чего имеется объективная международно-правовая основа.

В частности, в основе Устава ООН заложена идея всестороннего сотрудничества государств независимо от различий в их политическом, экономическом и социальном строе. В соответствии с Уставом государства обязаны «осуществлять международное сотрудничество в разрешении международных проблем экономического, социального, культурного и гуманитарного характера», а также «поддерживать международный мир и безопасность и с этой целью принимать эффективные коллективные меры».

Принцип сотрудничества был зафиксирован также в уставах и бесчисленных актах многих международных организаций, в тысячах международных договоров. Так, развивая положения Устава ООН, одобренная XXV сессией Генеральной Ассамблеи ООН 24 октября 1970 г. Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных На-

ций, среди основных принципов называет и межгосударственное сотрудничество, определяя его содержание посредством закрепления обязанности всех государств сотрудничать друг с другом в различных областях международных отношений в целях поддержания международного мира и безопасности, содействия международной стабильности, прогрессу и общему благосостоянию народов; установления всеобщего уважения и соблюдения прав человека и основных свобод и ликвидации всех форм расовой дискриминации и религиозной нетерпимости, принятия совместных и индивидуальных мер, предусмотренных Уставом ООН; содействия всеобщему прогрессу в экономической, социальной и культурной областях, а также в области науки и техники, культуры и образования.

Анализ содержания принципа межгосударственного сотрудничества показывает, что данный принцип предполагает сотрудничество государств независимо от различий их политических, экономических и социальных систем. Такое сотрудничество должно вести к прогрессу, иметь целью поддержание и развитие дружественных отношений, обеспечивать всеобщий мир и безопасность и в этом смысле является обязательным для всех государств.

Однако нельзя упускать из вида тот аспект, что все принципы международного права обладают внутренней взаимосвязанностью и единством, т.е. непротиворечивостью. Поэтому принцип сотрудничества не означает его безусловной всеобщей обязательности, так как в противном случае стало бы возможным нарушение целого ряда иных основных принципов современного международного права, например, принципов суверенного равенства государств и невмешательства во внутренние дела. Следовательно, возможность и необходимость сотрудничества каждое государство определяет самостоятельно, устанавливая при этом приемлемые для него пределы, степень и формы своего участия.

Практическое значение принципа международного сотрудничества переоценить невозможно, так как лишь на основе сотрудничества народов и государств стало возможным поступательное историческое развитие человечества, формирование международного сообщества и международных отношений. Более того, можно утверждать, что идея сотрудничества народов и государств лежит в основе возникновения и развития международного права, а принцип сотрудничества как нормативно-правовой императив стал обеспечительным средством этого развития.

В условиях глобализации, интеграции и формирования все большей взаимозависимости элементов мирового сообщества значение принципа сотрудничества с каждым годом неуклонно возрастает. Появление глобальных проблем современности, новых опасностей, вызовов и угроз миру и безопасности народов, можно сказать, в определенном смысле «вынуждает» всех субъектов международного права сотрудничать друг с другом для противодействия этим угрозам и обеспечения стабильного мирового правопорядка.

В Концепции внешней политики Российской Федерации определяется, что Россия в своей международной деятельности придает большое значение принципу сотрудничества государств, будучи «заинтересована в стабильной системе международных отношений, основанной на принципах равноправия, взаимного уважения и взаимовыгодного сотрудничества государств и опираю-

щейся на международное право». Там же отмечается: «Кардинальная трансформация международных отношений, прекращение идеологической конфронтации и последовательное преодоление наследия «холодной войны» и связанных с ней предрассудков и стереотипов, укрепление России и ее международных позиций – все это существенно расширило возможности сотрудничества на мировой арене... Свое международное сотрудничество Россия строит на основах равноправия, взаимного уважения интересов и взаимной выгоды»¹.

Однако, как было уставлено выше, при определении соотношений понятий «взаимодействие» и «сотрудничество», при совместном воздействии государства не обязательно помогают друг другу (например, при конкурирующем воздействии), при этом каждая сторона ожидает непрямого улучшения (или разрешения) своих собственных вопросов и ситуаций, что приводит к взаимной координации государственных усилий и политик. Учитывая, что взаимодействие и сотрудничество соотносятся как целое и частное, можно выделить следующие **формы взаимодействия и сотрудничества**:

- *переговоры*, предметом которых является определение содержания и выгод взаимодействия (такая форма одновременно может являться началом сотрудничества, т.е. установления более прочных, долговременных связей);

- *согласование* политик и направлений деятельности, достигаемое в результате обсуждения и уточнения мнений и позиций (выражается, как правило, в принятии формальных договоров и соглашений о деятельности);

- *неявное взаимодействие*, осуществляющееся без прямых связей и/или формальных соглашений, не предполагающее заключения договоров (такое взаимодействие возникает из совпадающих ожиданий и намерений сторон);

- *навязанное взаимодействие*, проявляющееся в том случае, когда более сильная сторона заставляет другую корректировать ее позицию, намерения, политику;

- *создание специализированных институтов* (например, институтов ООН, иных международных организаций), осуществляющих выработку общей политики в соответствующей сфере деятельности, регламентацию общих направлений деятельности, контролирующей исполнение обязательств участвующих сторон и т.п.;

- *заключение специальных актов*, соглашений, договоров, пактов и др.;

- *присоединение к действующим документам или организациям с целью взаимодействия* (сотрудничества);

- *присоединение к коллективным мерам*;

- *выход из действующих документов или организаций*;

- *принятие (ратификация) государствами международных режимов, норм, принципов и процедур*, совокупность которых представляет собой системы межгосударственного взаимодействия;

¹ Концепция внешней политики Российской Федерации: утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г.

- *межгосударственное сотрудничество специальных субъектов*, например, профессиональных экспертов, направленное на разрешение конкретных проблем, посредством выработки рекомендаций и направлений для их преодоления;
- *двусторонняя и многосторонняя системы дипломатии* и другие.

§ 2. Общие направления международного взаимодействия и сотрудничества России в сфере транспортной безопасности

С правовых позиций категории «международное взаимодействие» и «международное сотрудничество» являются довольно сложными и многоуровневыми, поскольку обладают особым смыслом и содержанием в международной правовой практике и в национальных правовых системах. Причем «национальные» смысл и содержание данных категорий определяются государствами не унифицированно, а именно так, как каждое из них считает нужным именно для собственного развития, безопасности и стабильности. Поэтому в настоящее время в условиях глобализации мирового устройства актуальнейшей задачей является универсализация подходов к формированию эффективных моделей взаимодействия и сотрудничества стран в различных сферах при реализации их национальных интересов.

Тем не менее, отсутствие легальных дефиниций не является препятствием для осуществления государствами международного взаимодействия и сотрудничества, поскольку как на международном уровне, так и на национальных уровнях государств прослеживаются все названные в предыдущем параграфе формы международного взаимодействия и международного сотрудничества.

Таким образом, участие государств в определенных формах международного взаимодействия и международного сотрудничества позволяет определять общие направления таких взаимодействия и сотрудничества.

Так, в частности, в распоряжении Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» (на период до 2030 года) установлен целый ряд международных ориентиров, получивших развитие в правовых нормах российского транспортного законодательства и позволяющих определить не только общие направления, но и понятие и содержание международного взаимодействия и сотрудничества России в сфере транспортной безопасности, в частности:

- в рамках названных в Стратегии целей за счет комплекса мероприятий предполагается достичь уровня безопасности движения, полетов и судоходства, соответствующего международным и национальным требованиям;
- для реализации целей интеграции в международное транспортное пространство в тех процессах, которые важны для развития России, устанавливаются следующие направления:
 - гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных техноло-

гий, в том числе на основе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств - членов указанных выше объединений и организаций в другие государства - члены этих объединений и организаций, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства;

- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала указанных государств;

- переход к заключению многосторонних соглашений Единого экономического пространства о воздушном сообщении, международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и других международных актов;

- максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного в государствах-участниках СНГ, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;

- создание механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;

- техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала указанных государств и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;

- анализ законодательства в области государственного ценового регулирования, а также анализ основных направлений реформирования в сфере железнодорожного транспорта в государствах-членах Единого экономического пространства и гармонизация законодательства в сфере транспорта в соответствии с основными направлениями согласованной транспортной политики государств-членов Единого экономического пространства;

- унификация условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами воздушных судов и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;

- обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;

- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду;

- расширение регионального транспортного сотрудничества в области транспорта для реализации интересов российского транспортного бизнеса по направлениям: на северо-западе РФ – в рамках Совета Баренцева/Евроарктического региона и Совета государств Балтийского моря; на юге – в рамках Черноморского экономического сотрудничества; на востоке – в рамках Шанхайской организации сотрудничества и Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества;

- расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта, основой которого являются соглашения между Российской Федерацией и иностранными государствами, в частности, соглашения о воздушном сообщении, морском судоходстве и об автомобильном сообщении;

- повышение эффективности сотрудничества Российской Федерации с Европейским союзом для решения вопросов, возникающих во взаимоотношениях Российской Федерации с отдельными государствами Европейского союза, а также для взаимовыгодного взаимодействия транспортных операторов сторон и их доступа на российский и единый европейский рынки; участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евроазиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок;

- расширение участия Российской Федерации в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

- расширение многостороннего сотрудничества Российской Федерации в области транспорта в рамках международных универсальных и специализированных межправительственных организаций, международных неправительственных организаций, органов регионального сотрудничества в области транспорта;

- активное участие Российской Федерации в работе международных организаций (Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Международный транспортный форум - орган Организации экономического сотрудничества и развития, Организация сотрудничества железных дорог, Межправительственный совет дорожников государств-участников Содружества Независимых Государств);

- расширение сотрудничества в рамках международных неправительственных организаций (Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Международная федерация экспедиторских ассоциаций и др.).

И взаимодействие, и сотрудничество в рассматриваемом контексте являются формами деятельности российского государства, направленными на достижение целей развития национальной транспортной инфраструктуры, ее эффективно и безопасно функционирования, т.е. обобщенно можно констатировать, что:

общие направления международного взаимодействия и международного сотрудничества являются элементами общего комплексного правового института – «обеспечение транспортной безопасности».

И последнее, что важно отметить, характеризуя общие направления международного взаимодействия и международного сотрудничества Российской Федерации в сфере транспортной безопасности, – приведенный перечень не является исчерпывающим, иные, более конкретизированные направления могут определяться другими правовыми актами Российской Федерации, детализирующими цели, формы и механизмы такого взаимодействия и сотрудничества.

§ 3. Национальная нормативная основа Российской Федерации в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности

Характеризуя нормативную основу Российской Федерации в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности, первое, что следует отметить – это *многоуровневый* характер системы нормативных положений, что означает наличие в данной системе:

- актов различной юридической силы (международные акты, подписанные и ратифицированные Российской Федерацией, законы и подзаконные акты Российской Федерации, отдельные нормативные акты субъектов Российской Федерации);

- актов различной правовой природы (акты общего характера, имеющие лишь отдельные нормативные положения, посвященные взаимодействию и сотрудничеству Российской Федерации в области транспортной безопасности; и специальные акты, регулирующие именно данный круг вопросов);

- актов, направленных на реализацию в Российской Федерации положений международных актов, и нормативных актов, определяющих особенности положения, интересов, направлений развития и правового статуса Российской Федерации как самостоятельной стороны международного взаимодействия и сотрудничества.

В целях системного обзора нормативной основы международного взаимодействия и сотрудничества РФ в сфере транспортной безопасности приведем примеры правовых актов, руководствуясь первым из названных критериев – юридической силой.

Международные акты, подписанные и ратифицированные Российской Федерацией, а следовательно, составляющие часть ее правовой системы, например, такие как:

- принятое в г. Москве 26 июля 2016 г. решение № 88 Коллегии Евразийской экономической комиссии «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Формирование и ведение единых реестров выданных или принятых документов об оценке соответствия требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза (технических регламентов Таможенного союза)» в части, касающейся единого реестра выданных одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и зарегистрированных уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» (вместе с приложениями, регламентирующими основные правила, содержащими регламенты, описывающими форматы и структуры электронных документов и сведений, устанавливающими порядок присоединения);

- заключенное 30 мая 2014 г. Соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности;

- принятая в г. Москве 29 марта 2016 г. Рекомендация № 4 Коллегии Евразийской экономической комиссии «Об Общих подходах к требованиям по сертификату безопасности на железнодорожном транспорте и порядку его выдачи» (вместе с приложением);

- заключенное в г. Минске 30 мая 2014 г. Соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности;

- принятый в г. Санкт-Петербурге 29 ноября 2013 г. Постановлением 39-5 на 39-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ Модельный закон об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта (вместе с «Экологической классификацией автотранспортных средств»);

- утвержденное в г. Кишиневе 20 ноября 2013 г. на 59-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ Положение о Комиссии Совета по железнодорожному транспорту по вопросам безопасности движения на железнодорожном транспорте;

- принятое в г. Москве 9 декабря 2011 г. Решение № 877 Комиссии Таможенного союза «О принятии Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с приложениями);

- утвержденный в г. Москве 15 июля 2011 г. Решением № 710 Комиссии Таможенного союза Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»;

- принятый в г. Санкт-Петербурге 31 октября 2007 г. Постановлением 29-10 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ Модельный закон о безопасности на воздушном транспорте;

- принятый в г. Санкт-Петербурге 31 октября 2007 г. Постановлением 29-9 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ Модельный закон о безопасности на транспорте;

- подписанный в г. Москве 1 апреля 2016 г. Меморандум о сотрудничестве между Евразийской экономической комиссией и Международной ассоциацией воздушного транспорта;

- многие другие акты.

Следует особо остановиться на двух аспектах:

во-первых, в международно-правовом пространстве действует значительный по своему объему ряд правовых документов, в которых Россия не участвует, например:

- принятый в г. Брюсселе 13 июля 2009 г. Регламент № 661/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об утверждении типовых образцов требований к общей безопасности моторных транспортных средств,

их прицепов и систем, компонентов и отдельных технических узлов, предназначенных для них» (Вместе с приложениями) (Россия не участвует);

- принятый в г. Страсбурге 15 января 2013 г. Регламент № 168/2013 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об одобрении и рыночном надзоре в отношении двух- или трехколесных транспортных средств и квадроциклов» (Вместе с приложениями) (Россия не участвует).

Однако неприсоединение России к таким актам не свидетельствует о том, что за пределами территориальных границ Российской Федерации наше государство может игнорировать данные акты – реализация интересов Российской Федерации на территориях тех государств, которые присоединились и участвуют в данных актах, будет ограничена. В противном случае Российская Федерация будет нарушать интересы транспортной безопасности таких государств;

во-вторых, полный перечень международных актов в сфере обеспечения безопасности, обязательных для исполнения Российской Федерацией (равно как и исчерпывающий перечень национальных актов) содержится на официальных сайтах органов, уполномоченных на решение соответствующих вопросов в области транспорта и транспортной безопасности (например, официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации, раздел Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация).

Национальное законодательство Российской Федерации включает в свою систему три уровня:

1) федеральное законодательство (федеральные законы), например, Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», статья 3 которого «Принципы обеспечения транспортной безопасности» устанавливает, что к основным принципам обеспечения транспортной безопасности относится и принцип интеграции в международные системы безопасности;

2) федеральные нормативные правовые акты (федеральные подзаконные нормативные акты), например:

- Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», который в разделе IV «Основные элементы комплексной системы» устанавливает, что одним из основных составных элементов комплексной системы является система федерального, регионального и муниципального законодательства, нормативных правовых документов и ведомственных актов, *интегрированная с международными нормами права в области обеспечения транспортной безопасности*;

- Постановление Правительства РФ от 16 декабря 2010 г. № 1027 «О сопровождении транспортных средств некоторых иностранных представителей автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»;

- Постановление Правительства РФ от 16 октября 2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

- Постановление Правительства РФ от 7 февраля 2015 г. № 104 «Об уполномоченном органе Российской Федерации по обеспечению государственного

контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»;

3) нормативные акты субъектов Российской Федерации, например, утвержденное постановлением Правительства Москвы от 10 апреля 2014 г. № 170-ПП Положение о Международном экспертном совете по транспортным вопросам при Правительстве Москвы.

§ 4. Организация международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности

В целях практической организации и координации субъектов международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности в Российской Федерации Минтрансом России был сформирован Департамент международного сотрудничества.

Департамент возглавляет Директор, который имеет трех заместителей.

В структуре Департамента образованы:

- отдел двустороннего сотрудничества;
- отдел международных организаций, транспортной политики и регионального сотрудничества;
- отдел межправительственных комиссий и стран СНГ.

В соответствии с Положением о Департаменте¹, Департамент международного сотрудничества является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства транспорта Российской Федерации, деятельность которого координирует и контролирует заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

Основными задачами Департамента являются:

1) формирование государственной политики в сфере международного сотрудничества Российской Федерации с другими государствами и международными организациями по вопросам, отнесенным к компетенции Министерства, при координации этой деятельности с Министерством иностранных дел Российской Федерации;

2) разработка во взаимодействии со структурными подразделениями Министерства основных направлений и концепции развития международного сотрудничества Российской Федерации в области транспортной политики, геодезической и картографической деятельности;

3) обеспечение при осуществлении межгосударственных и межправительственных контактов проведения единой и последовательной транспортной политики, отвечающей интересам Российской Федерации, выработка соответ-

¹ Далее – Департамент.

ствующих позиций и их защита при международных контактах и в рамках международных организаций;

4) реализация государственной политики в сфере международного сотрудничества Российской Федерации с другими государствами и международными организациями по вопросам, отнесенным к компетенции Министерства;

5) защита интересов развития транспортного комплекса, деятельности Российской Федерации в сфере геодезии и картографии в контактах с иностранными государствами, международными организациями и их представителями, а также в рамках общеполитических и специализированных международных организаций, членом которых является Российская Федерация;

6) организация и проведение в установленном порядке переговоров с официальными представителями иностранных государств и международных организаций в рамках компетенции Министерства;

7) координация работы и организационное обеспечение совместно со структурными подразделениями Министерства межведомственных комиссий по участию Российской Федерации в деятельности международных специализированных организаций в сфере транспорта, геодезии и картографии.

В соответствии с возложенными на него задачами Департамент осуществляет следующие функции:

1) разрабатывает предложения к планам формирования и развития российской части международных транспортных коридоров (МТК), определяет и реализует тактическую линию в части международного сопровождения приоритетных для России МТК;

2) осуществляет свод, обработку материалов, формулирует с учетом предложений структурных подразделений Министерства на их основе позицию Министерства, в том числе в контексте работы межправительственных комиссий (МПК) по сотрудничеству между Российской Федерацией и иностранными государствами, подкомиссий и рабочих групп по транспорту, созданных в рамках таких МПК;

3) на основе предложений структурных подразделений Министерства формирует позицию по вопросам сотрудничества России с Всемирной торговой организацией (ВТО), входящим в компетенцию Министерства, в части, касающейся присоединения к Генеральному соглашению по торговле услугами (ГАТС), включая разработку предложений о мерах защиты экономических интересов и повышения конкурентоспособности российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных перевозок;

4) разрабатывает проекты международных договоров Российской Федерации, готовит предложения по внесению изменений и дополнений в международные договоры Российской Федерации по общетранспортным вопросам, вопросам геодезии и картографии;

5) готовит предложения по проектам международных договоров и межправительственных соглашений, по вопросам подписания, внесения изменений, дополнений, денонсации, пересмотра, ратификации международных договоров и межправительственных соглашений в сфере транспортного комплекса, геодезии и

картографии, сопровождает согласование таких проектов с МИДом России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти;

6) готовит в пределах своей компетенции предложения к проектам законодательных и нормативно-правовых актов Правительства Российской Федерации и Министерства;

7) согласовывает для направления в МИД России ноты и официальные обращения по вопросам, связанным с исполнением международных правовых актов в сфере транспорта, геодезии и картографии;

8) обобщает и анализирует информацию о выполнении обязательств Российской Федерации по международным договорам, касающимся деятельности транспортного комплекса и геодезической и картографической деятельности;

9) обобщает и доводит согласованную позицию Российской Федерации до сведения ЕКМТ, КТС СНГ и других международных организаций, действующих в сфере транспорта, геодезии и картографии;

10) координирует во взаимодействии со структурными подразделениями Министерства деятельность представительств Российской Федерации при Международной морской организации (ИМО) и при Международной организации гражданской авиации (ИКАО), включая подготовку предложений по подбору специалистов для работы в представительствах России при ИКАО и ИМО и в секретариатах этих организаций, ведет соответствующую переписку с МИДом России;

11) осуществляет координацию сотрудничества в сфере компетенции Министерства и подведомственных Министерству федеральной службы и федеральных агентств с органами ЕС, в рамках ЕЭК ООН, ЭСКАТО и других учреждений системы ООН, СГБМ, СБЕР, ЧЭС, АТЭС, АСЕАН, ШОС, Арктического Совета, ХЕЛКОМ и других международных и субрегиональных организаций широкого профиля, включая формулирование позиции, ее согласование (при необходимости) со странами СНГ, и организует участие представителей Министерства в мероприятиях по линии указанных организаций;

12) осуществляет и иные функции, согласно Разделу II Положения о Департаменте.

В целях реализации своих полномочий Департамент имеет право:

1) вносить руководству Министерства предложения по вопросам, относящимся к компетенции Департамента, участвовать в их рассмотрении;

2) знакомиться с документами, необходимыми для выполнения возложенных на Департамент задач и функций;

3) запрашивать и получать в установленном порядке от департаментов Министерства, федеральной службы и федеральных агентств, находящихся в ведении Министерства, и их территориальных органов, соответствующих подразделений федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, организаций независимо от их организационно-правовой формы материалы, необходимые для решения вопросов, входящих в компетенцию Департамента;

4) вести переписку с организациями по вопросам, относящимся к компетенции Департамента;

5) готовить проекты нормативных правовых актов и других документов в соответствии с функциями и задачами, возложенными на Департамент, и направлять их на заключение соответствующим департаментам Министерства;

6) осуществлять иные полномочия, входящие в компетенцию Департамента.

К обязанностям Департамента относятся следующие:

1) представление по запросам руководства Министерства информации и материалов по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента;

2) рассмотрение в установленные сроки материалов, представленных в Департамент;

3) обеспечение защиты служебной информации и сведений, составляющих государственную тайну, от несанкционированного доступа;

4) ведение делопроизводства в соответствии с установленным порядком.

§ 5. Взаимодействие и сотрудничество Российской Федерации в сфере транспортной безопасности с международными органами и организациями

В целях практического достижения целей и задач и обеспечения национальных интересов в сфере транспортной безопасности, Российская Федерация участвует в значительном количестве международных организаций. В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 20 июня 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации», Минтранс России осуществляет проведение переговоров и заключение международных договоров в установленной сфере деятельности.

Структурным подразделением Минтранса России, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере международного сотрудничества (в т.ч. и в сфере транспортной безопасности) Российской Федерации с другими государствами и международными организациями по вопросам, отнесенным к компетенции Министерства, при координации этой деятельности с Министерством иностранных дел Российской Федерации, является Департамент международного сотрудничества.

Проведем краткий обзор наиболее крупных форм международного взаимодействия и сотрудничества, акцентируя внимание на наиболее значимых для Российской Федерации вопросах и позициях в области транспортной безопасности.

5.1. Арктический совет (АС)

Арктический совет – межправительственный форум циркумполярных государств, действующий с 1996 года. Это центральная организация сотрудничества в Арктике в сфере охраны окружающей среды и устойчивого развития региона.

Арктический совет образован странами «Арктической восьмерки», в которую входят: Россия, Канада, Соединенные Штаты Америки, Дания, Финляндия,

Норвегия, Исландия, Швеция. Статус постоянного участника Арктического совета имеют шесть организаций коренных народов Арктики, которые участвуют в принятии решений и формировании его политики. Наблюдателями в АС являются Великобритания, Нидерланды, Польша, Германия, Постоянный Комитет парламентариев Арктического региона (SCPAR), программы ООН по окружающей среде (UNEP), Комиссия ООН по окружающей среде в Европе (UNECE).

Наиболее значимой для обеспечения транспортной безопасности является деятельность следующих рабочих групп Арктического Совета:

- рабочей группы по устойчивому развитию (Sustainable Development Working Group, SDWG), в деятельности которой особое внимание уделяется и таким направлениям, как транспортное обеспечение арктического туризма; укрепление транспортной инфраструктуры, в частности – налаживанию сотрудничества в сфере полярной авиации; транспортного обеспечения устойчивой нефтегазодобычи;

- рабочей группы по предотвращению, готовности и реагированию на чрезвычайные ситуации (Emergency Prevention, Preparedness and Response, EPPR), деятельность которой направлена на развитие сотрудничества между арктическими странами и расширение обмена опытом и информацией в сфере предотвращения, подготовки и действий в чрезвычайных ситуациях. Особое значение для Российской Федерации в области транспортной безопасности имеет то, что на российских предприятиях «Атомфлот» и «Звездочка» реализуется третья фаза проекта по контролю над источниками радиоактивности;

- рабочей группы по Программе защиты арктической морской среды (Protection of Arctic Marine Environment, PAME), в деятельности которой осуществляются проекты по реализации Стратегического плана по защите арктической морской среды, оценке арктического морского судоходства, портовых мощностей по переработке судовых и грузовых отходов, изучению крупных морских экосистем, обновлению региональной программы действий по защите арктической морской среды от антропогенной деятельности;

- рабочими группами АС подготовлен целый ряд докладов по таким направлениям, как перспективы судоходства в Арктике, тенденции биоразнообразия, поведение нефтяных разливов и разливов иных опасных и токсичных веществ в полярных водах. Разработан ряд носящих необязательный характер руководств, в том числе: «Руководство по освоению морских месторождений нефти и газа»; «Руководство по перекачке очищенной нефти и нефтепродуктов в водах Арктики»; «Руководство по безопасной транспортировке нефти в арктических водах»; «Практическое руководство по ликвидации последствий нефтяных разливов в арктических водах».

Участие Российской Федерации в Арктическом союзе является крайне значимым не только для России, но и для международного сообщества в целом, поскольку это обусловлено, в первую очередь, такими объективными преимуществами, как протяженность береговой линии, площадь территории России за полярным кругом, объем запасов полезных ископаемых и масштабы их разработки (более 70% всех нефтегазовых ресурсов в России добывается в Арктике), а также крупнейшим ледокольным флотом.

5.2. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)

АСЕАН является региональной межправительственной организацией стран, расположенных в Юго-Восточной Азии, и включает в себя Бруней, Вьетнам, Индонезию, Камбоджу, Лаос, Малайзию, Мьянму, Сингапур, Таиланд, Филиппины.

Возрастающее значение приобретает укрепление позиции России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что обусловлено принадлежностью нашей страны к этому самому динамично развивающемуся геополитическому пространству. Россия заинтересована в активном участии в интеграционных процессах в Азиатско-Тихоокеанском регионе, использовании его возможностей при реализации программ социально-экономического подъема регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации.

С июля 1996 года Российская Федерация является полномасштабным партнером по диалогу с АСЕАН. Сформирована нормативная правовая база, которая включает в себя, в частности, Комплексный план действий по развитию сотрудничества Российской Федерации и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (2016-2020 гг.), в котором определяются такие направления взаимодействия и развития, как:

- содействие проведению регулярных консультаций и укреплению сотрудничества в транспортной сфере в целях обмена передовым опытом в области инфраструктурных сетей морского, автодорожного и железнодорожного транспорта, гражданской авиации, а также безопасности на дорогах;
- углубление экономической интеграции путем налаживания внутри- и межрегиональных перевозок, в том числе с использованием воздушного, морского и наземного транспорта;
- изучение возможности обмена информацией об инновациях и передовом опыте в сфере транспортных инфраструктурных сетей;
- проработка возможностей сотрудничества в реализации Стратегического плана АСЕАН в сфере транспорта на 2016-2025 гг. и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Минтрансом России прорабатываются возможные формы участия в ряде проектов Генерального плана в области улучшения состояния дорог, строительства придорожной инфраструктуры, развития железнодорожного, автомобильного и морского сообщения, включая строительство «сухих портов», модернизации и создания новой транспортной инфраструктуры.

5.3. Двустороннее сотрудничество в области транспортной безопасности

Приоритетными направлениями двустороннего сотрудничества в сфере транспортной безопасности, осуществляемого Минтрансом России, является выработка государственной транспортной политики в сфере международного со-

трудничества Российской Федерации с зарубежными странами, при согласовании этой деятельности с Министерством иностранных дел Российской Федерации.

По линии двустороннего сотрудничества Минтранс России осуществляется разработка и принятие международных нормативных правовых актов и соглашений, регулирующих международные аспекты деятельности транспортного комплекса, в т.ч. и его безопасности, разрабатываются регламентирующие документы по порядку осуществления контроля и надзора за выполнением положений, содержащихся в этих нормативных актах.

Главной идеей осуществляемого взаимодействия является наращивание кооперационных связей и инвестиционного сотрудничества, расширение присутствия российских компаний на транспортном рынке зарубежных стран и создание условий для повышения конкурентоспособности российских транспортных операторов на российском и международном рынках транспортных услуг.

Нормативно-правовая база двустороннего сотрудничества Российской Федерации с зарубежными странами в сфере транспорта направлена на содействие увеличению экспорта транспортных услуг, предоставляемых российскими транспортными операторами, повышению эффективности транспортного обеспечения экспортно-импортных операций, выполняемого российскими перевозчиками, и обеспечению безопасности в сфере транспорта. Так, например, в области обеспечения транспортной безопасности был подписан ряд межправительственных соглашений и межведомственных документов:

- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Южно-Африканской Республики по вопросам повышения безопасности полетов;
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о перевозке опасных грузов в российско-финляндском международном железнодорожном сообщении;
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о перевозках опасных грузов в прямом международном железнодорожном сообщении;
- Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта и связи Финляндской Республики о реализации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о перевозках опасных грузов в прямом международном железнодорожном сообщении;
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в области морского транспорта;
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики о сотрудничестве в области авиационного поиска и спасания гражданских воздушных судов;
- Меморандум о намерениях между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством инфраструктуры и транспорта Итальянской Республики о сотрудничестве в области транспорта и транспортной инфраструктуры;

- Меморандум между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Китайской Народной Республики о взаимопонимании и сотрудничестве в области безопасности мореплавания;
- Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в области транспорта между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством государственных территорий, инфраструктуры и транспорта Республики Корея;
- Протокол между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством дорог и транспорта Монголии об установлении порядка осуществления перевозок пассажиров и багажа в приграничных регионах Российской Федерации и Монголии и многие другие документы.

5.4. Дунайская комиссия

Дунайская Комиссия – международная межправительственная организация, учрежденная Конвенцией о режиме судоходства на Дунае, подписанной в г. Белграде 18 августа 1948 года.

Основными целями деятельности Дунайской Комиссии является обеспечение и развитие свободного судоходства на Дунае для торговых судов под флагами всех государств в соответствии с интересами и суверенными правами государств-участников Белградской конвенции, а также укрепление и развитие экономических и культурных связей этих государств между собой и с другими странами.

Членами Дунайской Комиссии являются Австрийская Республика, Республика Болгария, Венгерская Республика, Федеративная Республика Германия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Республика Сербия, Словацкая Республика, Украина и Республика Хорватия.

С 1954 года Комиссия размещается в г. Будапеште. Официальными языками Комиссии являются немецкий, русский и французский. В своей работе Дунайская Комиссия опирается на богатый исторический опыт регулирования судоходства по международным рекам Европы и лучшие традиции международных речных комиссий, особенно Европейской Дунайской Комиссии, учрежденной Парижским трактатом 1856 года.

Перспективы деятельности Дунайской Комиссии связаны с созданием в Европе единой судоходной системы внутренних водных путей. С учетом этого приоритетными направлениями деятельности Комиссии являются: унификация и обеспечение взаимного признания основных нормативных документов, необходимых для плавания по Дунаю и другим участкам единой судоходной системы; содействие улучшению навигационных условий *и повышению безопасности плавания*; создание других необходимых условий интеграции Дуная в европейскую систему как важнейшей транспортной артерии.

5.5. Комиссия (Конференция) ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)

ЮНКТАД является постоянным межправительственным органом Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам в области торговли и развития, занимающимся ускорением торгового и экономического развития. Организация была создана в 1964 году решением ООН в качестве постоянного органа. На 2016 год конференция насчитывает 194 страны.

Важными направлениями работы являются передача новых технологий морского транспорта, мультимодальные перевозки, активизация работы портов, развитие флота, расширение объема и ассортимента товаров и услуг в развивающихся странах, стабилизация и усиление международного рынка товаров, увеличение объема экспорта развивающихся стран через оказание технической помощи и консультаций, другие проблемы международного морского судоходства.

При непосредственном участии Конференции ООН по торговле и развитию была разработана и принята Конвенция об условиях регистрации морских судов.

5.6. Комиссия по распределению иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам

Обеспечение транспортной безопасности Комиссией по распределению иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам осуществляется посредством проверки соответствия Условиям распределения разрешений и выполнения данных Условий перевозчиками.

Так, например, в Условиях распределения иностранных разрешений российским перевозчикам установлено, что при распределении устанавливается наличие у перевозчика транспортных средств, соответствующих по экологическим и техническим нормам безопасности категории иностранных разрешений, подлежащих распределению.

Контроль за обеспеченностью безопасности транспортных потоков осуществляется и посредством нормативно установленной возможности перераспределения разрешений. Так, например, Комиссией Минтранса России по распределению иностранных и многосторонних разрешений 6 апреля 2016 года был рассмотрен вопрос использования перевозчиками выделенных на 1 квартал квот иностранных разрешений. По результатам первого квартала осталось невостребовано (высвобождено) 6639 разрешений различных видов следующих стран: Азербайджана, Венгрии, Италии, Китая, Чехии, Франции, Польши. Комиссией было принято решение перераспределить невостребованные (высвобожденные) разрешения в соответствии с Условиями распределения иностранных разрешений российским перевозчикам.

5.7. Комиссия по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении

Комиссия по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении действует в Агентстве автомобильного транспорта под председательством директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России.

Основная форма работы Комиссии – заседания. На заседаниях рассматриваются обращения об открытии, изменении, продлении срока действия, транзитном проезде, закрытии разрешений на перевозки в международном сообщении.

Основная цель работы Комиссии – обеспечение безопасного функционирования регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении.

5.8. Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН)

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является органом Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), регулирующим международное взаимодействие в сфере транспорта. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 мая 2011 г. № 908-р на Минтранс России возложены функции головной организации по участию России в КВТ ЕЭК ООН.

В рамках своей работы КВТ ведет актуализацию конвенций и соглашений ЕЭК ООН, разрабатываются технические правила и предписания, регламентирующие международные перевозки грузов и пассажиров автомобильным, внутренним водным и железнодорожным транспортом и облегчение условий перевозок. За время своей деятельности в КВТ ЕЭК ООН при участии российской стороны разработано 56 соглашений и конвенций в области транспорта и транспортной безопасности.

В настоящее время по предложению Российской Федерации и при ее поддержке осуществляется масштабная работа по выработке единого комплекса положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки и по реализации проекта развития евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) с целью выявления возможностей для диверсификации грузопотоков и их переноса с морского на автомобильный и железнодорожный транспорт.

5.9. Международная морская организация (ИМО)

ИМО является международной межправительственной организацией ООН. Деятельность ИМО направлена на повышение безопасности морского судоходства и предотвращение загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь, морской.

ИМО образована 6 марта 1948 года в г. Женеве (Швейцария) с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года, а организация начала свое непосредственное функционирование в 1959 году, решая основную задачу – повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и предотвращение загрязнения моря с судов.

ИМО обеспечивает механизмы для сотрудничества между правительствами в формировании норм и правил, связанных с техническими вопросами, влияющими на международное судоходство, для содействия принятию максимально осуществимых стандартов безопасности и эффективности морского судоходства, а также для охраны морской среды через предотвращение и борьбу с ее загрязнением судами. Более 40 конвенций и соглашений, а также около тысячи кодексов и рекомендаций, разработанных ИМО, осуществляются в мировом масштабе.

В рамках ИМО действует ряд комитетов и подкомитетов, например:

- по безопасности мореплавания,
- по радиосвязи,
- по поиску и спасению,
- по подготовке моряков и несению вахты,
- по перевозке опасных грузов,
- по проектированию и оборудованию судов,
- по противопожарной защите,
- по безопасности рыболовных судов и др.

Минтрансом России в рамках ИМО ведется работа в области согласования совместных мер по защите морской среды, повышению безопасности на море, походам к проектированию и строительству судов.

5.10. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединённых Наций (ООН), главной целью которого является разработка стандартов и рекомендуемой практики в целях обеспечения соответствующего направления транспортной безопасности.

Штаб-квартира ИКАО находится в г. Монреале (Канада) с момента ратификации в апреле 1947 года Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года). В настоящее время членами ИКАО является 191 государство.

Цель ИКАО состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации во всем мире. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования. Кроме того, целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавига-

ции и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- 1) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- 2) развивать конструирование и эксплуатацию воздушных судов в мирных целях;
- 3) развивать воздушные трассы, аэропорты и аэронавигационные средства для международной гражданской авиации;
- 4) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- 5) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- 6) обеспечивать уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- 7) избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;
- 8) способствовать безопасности полётов в международной аэронавигации;
- 9) оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех её аспектах.

Для выполнения этих целей и задач ИКАО:

- принимает международные стандарты и рекомендации, применяемые к конструкциям и характеристикам самолетов и большей части их оборудования, регламентирующие работу пилотов, летных экипажей, авиадиспетчеров и сотрудников наземных служб и служб технического обслуживания, а также требований безопасности и порядка работы международных аэропортов;
- разрабатывает правила визуального пилотирования и пилотирования по приборам, а также аэронавигационные карты, используемые в международной навигации. В сферу ее ответственности входят также системы авиационных телекоммуникаций, радиочастоты и меры безопасности;
- принимает меры по минимизации воздействия авиации на окружающую среду за счет сокращения выбросов и ограничения уровня шума самолетов;
- облегчает движение самолетов, пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почтовых отправок через границы за счет стандартизации таможенных, иммиграционных, санитарных правил и иных формальностей.

В настоящее время ИКАО разрабатывает спутниковую систему для удовлетворения будущих потребностей гражданской авиации в организации связи, навигации, радиолокационного наблюдения и управления воздушным движением. Для решения возрастающих эксплуатационных потребностей в этой системе используются новейшие достижения в области спутниковых и компьютерных технологий, каналов передачи данных и бортовой авиационной электроники. Эта комплексная глобальная система позволит повысить безопасность и уровень организации и эксплуатации воздушного транспорта. Система, одобренная государствами-членами ИКАО, в настоящее время находится в стадии реализации.

В целях повышения принимаемых мер в сфере авиационной безопасности и в соответствии с положениями Резолюции Ассамблеи ИКАО А38-15 в настоящее время Минтрансом России проводится работа по подготовке к подписанию Меморандума о взаимопонимании между Российской Федерацией и ИКАО в отношении внедрения в Российской Федерации Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности.

5.11. Международный транспортный форум

Международный транспортный форум International Transport Forum ОЭСР является всемирной площадкой и местом для проведения встреч на высшем уровне в сфере транспорта, логистики и мобильности. В рамках МТФ ежегодно в г. Лейпциге собираются ключевые представители правительственных и политических организаций, коммерческих и промышленных предприятий, исследовательских учреждений и гражданского общества.

Международный транспортный форум представляет собой межправительственную организацию с 54 странами-членами. Он выступает в качестве стратегического центра, основная цель которого - помощь в формулировании транспортной политики на глобальном уровне и способствование экономическому росту, охране окружающей среды, социальной интеграции и сохранению жизни и благополучия человека.

5.12. Организация Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС)

Организация Черноморского экономического сотрудничества – межправительственная организация, объединяющая 12 государств Причерноморья и Южных Балкан. Страны-участницы ЧЭС: Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдавия, Россия, Румыния, Сербия, Турция, Украина. Государства-наблюдатели: Австрия, Беларусь, Германия, Египет, Израиль, Италия, Польша, Словакия, США, Тунис, Франция, Хорватия, Чехия.

Организация Черноморского экономического сотрудничества была основана 25 июня 1992 года в г. Стамбуле, когда была принята Декларация саммита глав государств и правительств одиннадцати стран – Республика Албания, Республика Армения, Азербайджанская Республика, Республика Болгария, Грузия, Греческая Республика, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Турецкая Республика и Украина. Республика Сербия присоединилась к Организации в качестве государства-члена в 2004 году. Штаб-квартира ЧЭС – Постоянный международный секретариат Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС PERMIS) – была создана в марте 1994 года в г. Стамбуле.

Развитие транспортной инфраструктуры международного значения относится к одной из приоритетных задач ЧЭС.

Сотрудничество в области транспорта в рамках ЧЭС осуществляется посредством реализации следующих международных меморандумов:

1) Меморандум о взаимопонимании по скоординированному развитию скоростной автомагистрали вокруг Черного моря, в рамках которого сторонами определены маршруты прохождения кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. Российская Федерация ратифицировала Меморандум в 2010 году. Рабочим органом, в рамках которого координируется работа по реализации Меморандума, является Руководящий комитет по скоординированному развитию кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря;

2) Меморандум о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС, целью которого является осуществление и совершенствование на основе взаимной выгоды сотрудничества по вопросам, затрагивающим развитие морских магистралей. В настоящее время ведется работа над созданием Мастер-плана по развитию морских магистралей, который определит направления практической реализации Меморандума;

3) Меморандум о взаимопонимании по вопросам облегчения перевозки грузов автомобильным транспортом, в соответствии с которым перед сторонами ведется работа по либерализации международных грузовых автомобильных перевозок путем устранения барьеров, препятствующих взаимовыгодному участию автомобильных перевозчиков в двустороннем и транзитном сообщении.

5.13. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

ОСЖД является международной организацией, созданной 28 июня 1956 года в г. София (Республика Болгария). Основой работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Штаб-квартира находится в г. Варшаве (Польша).

Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом в своих государствах, или уполномоченные ими железные дороги. В настоящее время ОСЖД объединяет 28 государств Европы и Азии (одним из последних государств, присоединившихся к ОСЖД в 2014 году, стал Афганистан).

ОСЖД выполняет роль ведущей железнодорожной организации как в Европе, так и в Азии, с точки зрения создания единого правового поля. Рабочие органы ОСЖД оперативно реагируют на внешние и внутренние изменения экономической ситуации с учетом расширения ЕС и создания Евразийского экономического союза.

Система соглашений и договоров, разработанных и действующих в рамках ОСЖД, представляет собой основу всестороннего развития евро-азиатских сообщений и сотрудничества железных дорог (железнодорожных компаний) стран-членов ОСЖД практически по всем аспектам: грузовым и пассажирским сообщениям, правилам пользования вагонами, финансовым и расчетным вопросам, тарифам, кодированию и информатике, международным транспортным коридорам, железнодорожной транспортной безопасности и др.

Главными целями ОСЖД являются:

- развитие международных грузовых и пассажирских перевозок;
- создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евро-азиатском регионе;
- повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений;
- содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

Деятельность ОСЖД сосредоточена на выполнении основной задачи, направленной на развитие международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, совершенствование нормативных и правовых основ, повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Основными направлениями деятельности ОСЖД являются:

- формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, разработка стратегии деятельности железнодорожного транспорта и стратегии деятельности ОСЖД;
- совершенствование Международного транспортного права, ведение дел по Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и по другим правовым документам, связанным с международными железнодорожными перевозками;
- сотрудничество по решению проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- сотрудничество в области эксплуатации железных дорог и технических вопросов, связанных с дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, включая комбинированные перевозки.

5.14. Партнёрство «Северного измерения» в области транспорта и логистики (ПСИТЛ)

28 октября 2008 года в г. Санкт-Петербурге на Первой министерской встрече обновлённой политики «Северного измерения» министрами иностранных дел было принято решение о создании Партнерства «Северного измерения» в области транспорта и логистики (ПСИТЛ).

«Северное измерение» (СИ) охватывает широкую географическую область от арктических и субарктических регионов Европы до южных берегов Балтийского моря и от Северо-Запада России (СЗФО) на востоке до Исландии и Гренландии на западе.

Цель Партнерства – совершенствование, в соответствии с экологическими нормами и потребностями региона, основных транспортных коммуникаций и логистических связей в регионе «Северного измерения» в целях стимулирования устойчивого экономического роста на местном, региональном и глобальном уровнях посредством реализации приоритетных инфраструктурных проектов.

Минтранс России совместно с организациями транспортного комплекса Российской Федерации ведет проработку российских предложений по проектам развития транзитно-транспортной сети Северо-Западного федерального округа.

5.15. Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР)

СБЕР был учрежден на встрече министров иностранных дел России, Дании, Исландии, Норвегии, Финляндии, Швеции, а также представителя Европейской комиссии 11 января 1993 года в г. Киркенесе (Норвегия) как орган межправительственного взаимодействия в интересах обеспечения устойчивого развития региона, расширения двустороннего и многостороннего сотрудничества в области экономики, торговли, науки и техники, окружающей среды и развития транспортной инфраструктуры.

В состав СБЕР входят постоянные члены (Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция, Европейский союз) и наблюдатели (Канада, Франция, Германия, Италия, Япония, Нидерланды, Польша, Великобритания, США).

В составе Баренцева регионального совета (БРС) также находятся постоянные члены (от Финляндии – провинции Лапландия, Кайнуу, Оулу; от Норвегии – губернии Нурланд, Финнмарк, Тромс; от России – Республики Карелия и Коми, Архангельская и Мурманская области, Ненецкий автономный округ; от Швеции – губернии Норрботтен, Вестерботтен) и наблюдатели (Северная Карелия (Финляндия)).

В 1998 году страны-члены СБЕР подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию Баренцевой/Евроарктической транспортной зоны (БЕАТА), был сформирован Руководящий комитет СБЕР по развитию БЕАТА, координирующий вопросы международного взаимодействия при реализации региональных проектов в области железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского транспорта, модернизации дорог и пограничных пунктов.

Участие России в развитии БЕАТА носит долгосрочный характер и отвечает ее фундаментальным национальным интересам. В этой области Минтрансом России ведется работа по содействию развитию интегрированной транспортной системы Баренцева/Евроарктического региона.

Основная цель БЕАТА - создание в регионе интегрированной транспортной системы - не может быть успешно реализована без развития трансграничного сотрудничества, в рамках которого оборудуются пункты пересечения границы для граждан, транспортных средств и товаров, облегчается визовый режим, улучшается инфраструктура приграничных районов.

5.16. Совет государств Балтийского моря (СГБМ)

Совет государств Балтийского моря¹ учрежден 5-6 марта 1992 года в г. Копенгагене на конференции министров иностранных дел стран Балтийского моря. В него вошли Германия, Дания, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Россия, Финляндия, Швеция, Эстония, а также Европейская комиссия. В 1995 г. в состав СГБМ принята Исландия. Ряд стран (Белоруссия, Великобритания, Испания, Италия, Нидерланды, Румыния, Словакия, США, Украина и Франция) имеют в СГБМ статус наблюдателя. Заявки на полномасштабное членство поданы Белоруссией и Францией.

Совет Государств Балтийского Моря – это глобальный политический форум для регионального межправительственного сотрудничества, который вносит вклад в развитие в регионе Балтийского моря и является движущей силой разностороннего сотрудничества.

СГБМ работает в нескольких сферах: ликвидация региональных экономических барьеров для торговли и инвестиций, повышение уровня ядерной и радиационной безопасности, построение гражданского общества через продвижение демократии и защиты прав человека, построение международного сотрудничества, применение учебной программы и методик в трех крупнейших университетах Балтийских стран и в Калининградском государственном университете с помощью Программы ЕвроФакультет, и, наконец, содействие политике Евросоюза в Северной Европе, как, например, «Северное Измерение» (Northern Dimension).

5.17. Сотрудничество в области транспорта и транспортной безопасности в рамках Союзного государства

Сотрудничество между Российской Федерацией и Республикой Беларусь в сфере транспорта осуществляется в рамках Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства² (создана в 1996 году) в соответствии с Положением, утвержденным постановлением Совета Министров Союзного государства от 21 ноября 2007 г. № 33 «Об утверждении Положения о Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства».

Проведение согласованной политики авиационных властей Российской Федерации и Республики Беларусь осуществляется в рамках заседаний Совета гражданской авиации Союзного государства и консультаций авиационных властей России и Белоруссии.

¹ Далее – СГБМ.

² Информация о Союзном государстве (цели, задачи, структура, руководящие органы, персоналии, документы, история, новости) размещена на информационно-аналитическом портале Союзного государства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.soyuz.by>

5.18. Сотрудничество в области транспорта с государствами-участниками СНГ

Сотрудничество государств-участников СНГ в сфере транспорта осуществляется отраслевыми органами Содружества, в том числе в рамках *Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ* (КТС СНГ)¹.

КТС СНГ является органом межгосударственного регулирования деятельности морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта, а также общетранспортных вопросов на территориях государств Содружества во взаимодействии с другими отраслевыми советами в области транспорта. Состав КТС СНГ представлен министрами транспорта и руководителями других органов государственного управления транспортом государств-участников СНГ, председателем которого избирается Министр транспорта Российской Федерации.

В рамках КТС СНГ действуют:

- Совет по автомобильному транспорту КТС СНГ;
- Совет по безопасности на транспорте КТС СНГ;
- Совет по информатизации на транспорте КТС СНГ;
- Совет морского и речного транспорта КТС СНГ;
- Совет по образованию и науке КТС СНГ.

5.19. Сотрудничество в области транспорта с государствами-членами ЕАЭС

29 мая 2014 года в г. Астане президентами Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан подписан Договор о Евразийском экономическом союзе, вступивший в силу 1 января 2015 года. 2 января 2015 года вступил в силу Договор о присоединении Республики Армения к Евразийскому экономическому союзу.

Вопросы транспортной сферы в Договоре о ЕАЭС регулируются следующими разделами и приложениями:

- Разделом XV «Торговля услугами, учреждение, деятельность и осуществление инвестиций» и приложением к нему 16 «Протокол о торговле услугами, учреждении, деятельности и осуществлении инвестиций»;
- Разделом XIX «Естественные монополии» и приложением к нему 20 «Протокол о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий»;
- Разделом XXI «Транспорт» и приложением к нему 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике».

¹ Информация о Содружестве Независимых Государств (цели, задачи, структура, руководящие и отраслевые органы, персоналии, документы, история, новости) размещена на официальном сайте Исполнительного комитета СНГ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cis.minsk.by>.

Основное назначение Евразийской экономической комиссии – обеспечение условий функционирования и развития Евразийского экономического союза, разработка предложений по дальнейшему развитию интеграции.

В сфере транспорта в соответствии с решениями Комиссии Таможенного союза разрабатываются регламенты обеспечения транспортной безопасности, в частности, уже приняты такие технические регламенты, как:

- № 710 от 15 июля 2011 г. – «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (вступили в силу через три года с даты официального опубликования);

- № 827 от 18 октября 2011 г. – «Безопасность автомобильных дорог» (вступил в силу с 15 февраля 2015 года);

- № 877 от 9 декабря 2011 г. – «О безопасности колесных транспортных средств» (вступил в силу с 1 января 2015 года);

- № 33 от 15 июня 2012 г. – «О безопасности маломерных судов» (вступил в силу с 1 февраля 2014 года).

Осуществляется разработка следующих технических регламентов Таможенного союза:

- «О безопасности легкого рельсового транспорта, трамваев»;

- «О безопасности подвижного состава метрополитена».

5.20. Транспортный диалог «Россия – ЕС»

Транспортный диалог Россия-ЕС начал свою работу 3 октября 2005 года, когда в г. Брюсселе Министром транспорта Российской Федерации И.Е. Левиным и заместителем Председателя Европейской комиссии Ж. Барро был подписан документ «Общие принципы, цели и структура диалога Россия-ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры».

В соответствии с целями и задачами Транспортного диалога работа проводится в рамках четырех рабочих групп:

- *Рабочей группы по безопасности на транспорте* – с российской стороны возглавляет заместитель Министра транспорта Российской Федерации, с европейской – и.о. директора директората А Генерального директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту;

- *Рабочей группы по модернизации* – с российской стороны возглавляет заместитель Министра транспорта Российской Федерации, с европейской – директор Исполнительного агентства по инновациям и транспортным сетям Еврокомиссии;

- *Рабочей группы по воздушному транспорту* – с российской стороны возглавляет заместитель Министра транспорта Российской Федерации, с европейской – директор директората Е Генерального директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту;

- Рабочей группы по морскому, речному и смешанному река-море транспорту – с российской стороны возглавляет заместитель Министра транспорта Российской Федерации, с европейской – заместитель Генерального директора по координации директоратов С и D Генерального директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту.

5.21. Форум «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС)

Форум «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» – региональная экономическая организация. Участниками АТЭС являются 21 страна и территория: Австралия, Бруней, Вьетнам, Гонконг (Сянган, специальный административный район КНР), Индонезия, Канада, КНР, Республика Корея, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Папуа-Новая Гвинея, Перу, Россия, Сингапур, США, Таиланд, Тайвань, Филиппины, Чили, Япония. С учетом специфики, обусловленной участием в АТЭС Тайваня и Гонконга, членов форума принято называть «экономиками».

АТЭС был образован в ноябре 1989 года на первой конференции министров иностранных дел и экономики 12 стран азиатско-тихоокеанского региона в г. Канберре по инициативе Австралии.

АТЭС не имеет устава, поэтому юридически не является организацией и действует как международный форум, консультативный орган для обсуждения экономических вопросов.

АТЭС не имеет жесткой организационной структуры. Высший орган АТЭС – это саммит лидеров, который проводится ежегодно. По результатам саммита лидеров принимаются декларации, подводящие общий итог деятельности форума за год.

В рамках данной организации Минтранс России осуществляет работу по реализации инициатив в области транспорта. В частности, в период председательства Российской Федерации в форуме АТЭС в 2012 году Минтрансом России были выдвинуты инициативы по диверсификации маршрутов глобальных цепочек поставок и развитию «умных цепочек поставок».

5.22. Форум «Азия – Европа» (АСЕМ)

Форум «Азия-Европа» (АСЕМ) является международной организацией, объединяющей страны Азии и Европы. Форум АСЕМ был учрежден на встрече глав государств и правительств в Бангкоке в марте 1996 года. В настоящее время в его состав входят 53 участника, в том числе 31 от европейской группы (28 государств-членов ЕС, Норвегия, Швейцария и Еврокомиссия) и 22 от азиатской (10 государств-членов АСЕАН, Австралия, Бангладеш, Индия, Казахстан, Китай, Монголия, Новая Зеландия, Пакистан, Республика Корея, Россия, Япония и Секретариат АСЕАН). Подключение России к АСЕМ состоялось на

8-м саммите форума в октябре 2010 года в г. Брюсселе. О желании участвовать в форуме заявили Турция, Украина и Сербия¹.

АСЕМ – открытый неформальный межрегиональный диалоговый процесс, в рамках которого осуществляется взаимодействие стран-участниц в области политики и безопасности, финансово-экономической и социально-культурной сферах. Основной целью форума является развитие сотрудничества стран-участниц в области политики, безопасности, финансово-экономической, социально-культурной сфер и транспорта.

Работа по отраслевым направлениям осуществляется в форме конференций, семинаров, «круглых столов», в ходе которых участники обмениваются опытом, обсуждают возможности и перспективы налаживания и дальнейшего продвижения взаимодействия между государствами Азии и Европы в приоритетных областях. Решения и рекомендации таких встреч выносятся на рассмотрение профильных совещаний министров и встреч лидеров. Важной частью общего процесса сотрудничества в рамках АСЕМ являются мероприятия по линии т.н. «параллельных» диалогов: конференции парламентского партнерства, бизнес-форумы и народные форумы, которые организуются раз в два года в привязке к саммитам.

Одним из естественных приоритетов участия России в АСЕМ является сотрудничество в области транспорта и обеспечения транспортной безопасности. В рамках форума предполагается рассматривать вопросы дальнейшего развития евро-азиатских транспортных связей и привлечения дополнительных грузопотоков международного транзита на российские транспортные сети.

5.23. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)

Шанхайская организация сотрудничества является постоянно действующей межправительственной региональной международной организацией, основанной в 2001 году Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой, Республикой Казахстан, Таджикистаном, Киргизией и Узбекистаном. Декларация о создании ШОС подписана на встрече глав шести государств в Шанхае 15 июня 2001 года².

Государствами-наблюдателями в организации являются Афганистан, Индия, Иран, Монголия и Пакистан, государствами-партнерами по диалогу – Белоруссия, Турция и Шри-Ланка.

К основным целям ШОС относятся: укрепление взаимного доверия и добрососедства между странами-участницами; содействие их эффективному сотрудничеству в политической, торгово-экономической, научно-технической и

¹ Информация о Форуме «Европа – Азия» (цели, задачи, структура, руководящие и отраслевые органы, персоналии, документы, история, новости) размещена на официальном сайте Форума [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aseminfoboard.org>

² Информация о ШОС (цели, задачи, структура, руководящие и отраслевые органы, персоналии, документы, история, новости) размещена на официальном сайте ШОС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sectSCO.org/>

культурной областях, а также в сфере образования, энергетики, транспорта, туризма, защиты окружающей среды и других; совместное обеспечение и поддержание мира, безопасности и стабильности в регионе; продвижение к созданию демократического, справедливого и рационального нового международного политического и экономического порядка.

Транспортная сфера является одним из основных направлений взаимодействия государств-членов ШОС. Приоритетной задачей в этой области является создание благоприятных условий для развития устойчивого транспортного сообщения, обеспечивающего потребности развития экономического сотрудничества стран ШОС.

В рамках ШОС стороны ведут работу по повышению взаимосвязанности различных видов транспорта для обеспечения эффективного, действенного и безопасного передвижения людей и товаров между государствами-членами ШОС при одновременном улучшении охраны природных ресурсов и снижении воздействий на окружающую среду, таких как последствия выбросов парниковых газов.

Основой для сотрудничества государств-членов ШОС в области транспорта является Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств-членов ШОС. В Программе зафиксированы совместные «пилотные» проекты в области транспорта, координация деятельности которых возложена на Специальную рабочую группу ШОС по развитию транзитного потенциала.

В частности, в рамках данной группы осуществляется мониторинг строительства, реконструкции и реабилитации участков автомобильных дорог «Волгоград» - Шо – Сарыташ – Иркештам – Кашгар» и «Братство-Душанбе – Джиргиталь – Карамык – Иркештам – Кашгар». Сторонами ведется строительство на территории ряда стран ШОС международных центров логистики вдоль маршрута Е-40.

Основной целью Соглашения является создание благоприятных условий для международных автомобильных перевозок посредством упрощения и гармонизации документации, процедур и требований, касающихся международных автомобильных перевозок. Соглашение включает в себя приложения, являющиеся его неотъемлемой частью: маршруты и пункты пропуска через государственные границы для международных автомобильных перевозок; разрешения на международные автомобильные перевозки грузов; круг ведения Совместной комиссии по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

5.24. Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН)

Экономическая и социальная комиссии для Азии и Тихого океана созданы с целью экономического и социального развития Азии и АТР. Многостороннее сотрудничество в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного видов транспорта, а также комбинированных перевозок в регионе регулируется в рамках Транспортного отдела ЭСКАТО ООН.

ЭСКАТО, по существу, единственный в АТР универсальный по составу государств-членов орган многостороннего сотрудничества в экономической и социальной областях. Согласно Кругу ведения (уставу) ЭСКАТО Комиссия призвана оказывать содействие социально-экономическому развитию стран Азии и Тихого океана, субрегиональному, региональному и межрегиональному сотрудничеству. Она – крупнейшая из региональных комиссий ООН, в регионе ЭСКАТО проживает 3,9 млрд человек (примерно 70% населения планеты).

Членами ЭСКАТО (с правом решающего голоса) являются 53 страны, включая Российскую Федерацию и восемь стран СНГ (Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан). Четыре государства – Великобритания, Нидерланды, США и Франция – являются так называемыми «нерегionalными членами». Девять территорий АТР входит в состав Комиссии в качестве ассоциированных членов с правом совещательного голоса.

Деятельность в рамках Транспортного отдела ЭСКАТО ООН является одним из наиболее важных направлений сотрудничества Российской Федерации с ЭСКАТО ООН. Работа в этой сфере основана на реализации Региональной программы действий Пусанской декларации по развитию транспорта в АТР (2006-2016), предполагающей создание международной единой интермодальной транспортной системы в АТР.

Традиционно одними из важнейших областей сотрудничества России с ЭСКАТО является реализация межправительственных соглашений по сетям Азиатских автомобильных дорог (ААД) и Трансазиатских железных дорог (ТАЖД).

§ 6. Контроль (надзор) в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности

Федеральный закон Российской Федерации «О транспортной безопасности» в статье 3 среди принципов обеспечения транспортной безопасности в п. 5) называет *принцип интеграции в международные системы безопасности*, что является не только правовым постулатом, обеспечивающим правомерность участия Российской Федерации в международных процессах, но и предполагает

необходимость осуществления соответствующего контроля за реализацией данного принципа.

Контрольно-надзорная деятельность в области международного взаимодействия существенно отличается от внутригосударственной и отнюдь не ограничивается непосредственными проверками (которые в области международного взаимодействия и сотрудничества могут проводиться лишь в особом порядке и в отдельных случаях). Анализ контрольно-надзорной деятельности Ространснадзора в сфере международного контактирования в рассматриваемой сфере позволяет выделять следующие ее *специфические формы*:

- *непосредственное участие уполномоченных должностных лиц Ространснадзора в деятельности по международному взаимодействию и сотрудничеству* (например, участие заместителя руководителя Ространснадзора Владимира Чертока в работе 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО); участие заместителя начальника Управления государственного морского и речного надзора И.В. Игнатова и начальника отдела организации расследования транспортных происшествий В.К. Чичина в работе 3-ей сессии Подкомитета по осуществлению документов Международной морской организации (ИМО) Комитета по безопасности на море ИМО);

- *организация и проведение тематических семинаров* (например, 24-25 мая 2016 года в рамках регионального Проекта ИКАО-МАК RER/01/901 «Безопасность полетов и поддержание летной годности» прошел семинар «Аспекты технического обслуживания и поддержания летной годности, влияющие на безопасность полетов»; в апреле 2016 года состоялся семинар-практикум «Анализ полетной информации»);

- *доведение до сведения соответствующей информации* (например, 5 апреля 2016 года Ространснадзором была размещена информация о принятых мерах Федеральной службой по надзору в сфере транспорта по авиационным событиям, связанным с нарушениями порядка использования воздушного пространства Российской Федерации иностранными авиакомпаниями, имевшими место с 2014 по 2016 год; 31 марта 2016 года – информация о мерах, принятых Ространснадзором по авиационным событиям, связанным с нарушениями порядка использования воздушного пространства Российской Федерации иностранными авиакомпаниями в 2014, 2015 и первом квартале 2016 года);

- *организация и проведение совещаний* (например, 28 сентября 2015 года заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток провел совещание с представителями МАК по исполнению поручения Правительства Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № СП-П2-4939);

- *организация повышения квалификации сотрудников, специальное обучение* (например, в октябре 2015 года в штаб-квартире МАК инспекторы Ространснадзора прошли обучение по конструкции семейства самолетов А320);

- *составление аналитических материалов, заключений, итоговых документов, справок* (например, 17 марта 2016 года Ространснадзором была представлена справка по работе в Международной морской организации (ИМО) за 2015 год);

- *координация, организация, консультативная помощь* (например, 16 марта 2016 году было проведено очередное заседание Подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии) и другие.

В Российской Федерации нормативно определен и круг *специализированных органов федерального контроля (надзора), уполномоченных к его осуществлению в отдельных сферах международного взаимодействия и сотрудничества*, например:

- в Постановлении Правительства Российской Федерации от 16 октября 2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

- в Постановлении Правительства Российской Федерации от 7 февраля 2015 г. № 104 «Об уполномоченном органе Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

Контрольные вопросы

1. Дайте определение понятий «взаимодействие» и «сотрудничество».
2. Охарактеризуйте принципиальные различия между взаимодействием и сотрудничеством.
3. Дайте понятие сущности и особенностям международного взаимодействия.
4. Перечислите основные направления международного взаимодействия и сотрудничества Российской Федерации в сфере транспортной безопасности.
5. Охарактеризуйте нормативную основу Российской Федерации в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности.
6. Назовите основные задачи Департамента международного сотрудничества Минтранса России.
7. Перечислите наиболее крупные формы международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности между Российской Федерацией и странами Евросоюза.
8. Охарактеризуйте основные формы международного сотрудничества Российской Федерации со странами Азиатско-Тихоокеанского региона в сфере транспортной безопасности.
9. Дайте характеристику форм взаимодействия Российской Федерации в области безопасности международных грузовых и пассажирских морских перевозок.
10. Перечислите формы международного взаимодействия и сотрудничества Российской Федерации в области железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок.
11. В чем заключается контроль в области международного взаимодействия и сотрудничества в сфере транспортной безопасности?

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

ААД – азиатские автомобильные дороги
АДИС – автоматизированная дактилоскопическая информационная система
АНВ – акт незаконного вмешательства
АПКБИ – автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации
АРМ – автоматизированное рабочее место
АС – Арктический совет
АСЕАН – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
АСЕМ – Форум «Азия – Европа»
АСУДП – автоматизированные системы управления движения поездов
АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион
АТЭС – Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество
АЦБДП – автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств
БД – база данных
БЕАТА – Баренцево/Евроарктическая транспортная зона
БНТБ – бортовые навигационные телематические терминалы
БППГ – борьба с преступными посягательствами на грузы
ВВС – военно-воздушные силы
ВИСП – ведомственный информационно-справочный портал
ВОПОГ – Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ВТО – Всемирная торговая организация
ГАТС – Генеральное соглашение по торговле услугами
ГИАЦ МВД России – Главный информационно-аналитический центр МВД России
ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации
ГЛОНАСС – Глобальная навигационная спутниковая система
ГО – гражданская оборона
ГПК РФ – Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации
ГУТ МВД России – Главное управление на транспорте МВД России
ДНЦ – поездной участковый (узловой) диспетчер
ДОПОГ – дорожная перевозка опасных грузов
ДОСААФ – Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту
ДЦ – диспетчерская централизация
ЕАИС ЭКП – сервис экспертно-криминалистической деятельности
ЕАТС – евро-азиатские транспортные связи
ЕАЭС – Евразийский экономический союз
ЕГИС ОТБ – единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности

ЕГРИП – Единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей
ЕГРЮЛ – Единый государственный реестр юридических лиц
ЕДДС – единая дежурно-диспетчерская служба города
ЕИТКС – Единая информационно-телекоммуникационная система органов внутренних дел
ЕКМТ – Европейская конференция министров транспорта
ЕС – Европейский союз
ЕСТР – Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные перевозки
ЕТТ – Единый таможенный тариф
ЕЭК – Евразийская экономическая комиссия
ЕЭП – Единое экономическое пространство
ЗАО – закрытое акционерное общество
ИБД – интегрированный банк данных
ИБП – источник бесперебойного питания
ИДК – инспекционно-досмотровый комплекс
ИКАО – Международная организация гражданской авиации
ИМКО – Межправительственная морская консультативная организация
ИМО – Международная морская организация
ИМТС – интегрированная мультисервисная телекоммуникационная система
ИРДП – интервальное регулирование движения поездов
ИСОД МВД России – Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России
ИТС – интеллектуальные транспортные системы
КВТ ЕЭК ООН – Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН
КГД – Конференция генеральных директоров
КЗМС – Комитет по защите морской среды
ККПП – Консультативный комитет постоянных представителей при ЭСКАТО
КПК – карманный персональный компьютер
КПП – контрольно-пропускной пункт
КСАУДП – комплексная система автоматического управления движения поездов
КТС СНГ – Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ
КУСП – книга учета сообщений о преступлениях
ЛО – линейный отдел
ЛУ – линейное управление
МАК – Межгосударственный авиационный комитет
МАРПОЛ – Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
МВД – Министерство внутренних дел
МДП – таможенная конвенция о международных дорожных перевозках
МИД – Министерство иностранных дел
МИДК – мобильный инспекционно-досмотровый комплекс

МоРе – информационная система безопасности мореплавания Российской Федерации

МОСТ – сервис статистической отчетности МВД России

МПК – межправительственная комиссия

МПОГ – правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам

МТК – международный транспортный коридор

МТТ – международный таможенный транзит

МТФ – Международный транспортный форум

МЧС России – Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий

ОАО «РЖД» – открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

ООН – Организация Объединенных Наций

ООО – общество с ограниченной ответственностью

ОПГ – организованная преступная группировка

ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог

ОТИ – объекты транспортной инфраструктуры

ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития

ПАО – публичное акционерное общество

ПДД – правила дорожного движения

ПК – персональный компьютер

ПО – программное обеспечение

ПРООН – Программа развития Организации Объединенных Наций

ПСИТЛ – Партнёрство «Северного измерения» в области транспорта и логистики

ПТК – программно-технический комплекс

РК – руководящий комитет

РМ – рыночные меры

РОСТО – Российская оборонная спортивно-техническая организация

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

РСЧС – единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций

САБ – служба авиационной безопасности

САВП – системы автоматизированного ведения поездов

СБЕР – Совет Баренцева/Евроарктического региона

СВКС-М – система видеоконференцсвязи МВД России

СГБМ – Совет государств Балтийского моря

СДЛ – старшие должностные лица

СЗФО – Северо-Западный федеральный округ

СИ – «Северное измерение»

СКС – совместный комитет сотрудничества

СМВП – Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения

СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

СМИ – средства массовой информации

СМИС – системы мониторинга инженерных систем

СМПО – системы мониторинга подвижных объектов

СМПС – Соглашение о международном пассажирском сообщении

СНГ – Содружество Независимых Государств

СНиП – строительные нормы и правила

СОДИ – сервис Национального Бюро Интерпола

СОДЧ – сервис обеспечения деятельности дежурных частей

СОКД – сервис обеспечения кадровой деятельности

СОМТО – сервис обеспечения деятельности подразделений материально-технического обеспечения

СООП – сервис обеспечения охраны общественного порядка

СОПД ГУСБ – сервис Главного управления собственной безопасности

СОПС – сервис оформления проезда сотрудников

СОЭБ – сервис обеспечения экономической безопасности

СПГУ – сервис предоставления государственных услуг

СПРК – совместный планово-распорядительный комитет

СРК – система рентгеновского контроля

СССР – Союз Советских Социалистических Республик

СТРАС ОВДТ – специализированная территориально-распределенная автоматизированная система органов внутренних дел на транспорте

СУДИС – система управления доступом к информационным системам и ресурсам

СУОГЗ – сервис обеспечения государственной защиты лиц

СЦБ – сигнализация, централизация и блокировка (на железной дороге)

СЦУО – система централизованного учета оружия

США – Соединенные Штаты Америки

СЭД – сервис электронного документооборота

СЭП – сервис электронной почты

ТАЖД – трансазиатские железные дороги

ТК РФ – Трудовой кодекс Российской Федерации

ТС – транспортное средство

ТУ – телеуправление

ФИО – фамилия, имя, отчество

ФИС ГИБДД-М – федеральная информационная система ГИБДД МВД России

ФМС – Федеральная миграционная служба

ФСБ – Федеральная служба безопасности

ХЕЛКОМ – Хельсинкская Комиссия по защите морской среды района Балтийского моря

ЦДП – центральный диспетчерский пункт объекта транспортной инфраструктуры
ЦИАДИС МВД – банк отпечатков пальцев
ЦКСР – Центральная комиссия судоходства по Рейну
ЦОУ – центр обработки и управления
ЦСАП – централизованная система автоведения поездов
ЦУКС – центр управления в кризисных ситуациях
ЧС – чрезвычайная ситуация
ЧЭС – Черноморское экономическое сотрудничество
ШОС – Шанхайская организация сотрудничества
ЭВМ – электронно-вычислительная машина
ЭКАДВ – Экономическая комиссия ООН для Азии и Дальнего Востока
ЭКОСОС – Экономический и социальный совет ООН
ЭСКАТО – Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
ЮНКТАД – Конференция ООН по торговле и развитию
BASREC – Baltic Sea Region Energy Cooperation – форум сотрудничества в области энергетики
EPPR – Emergency Prevention, Preparedness and Response – рабочая группа по предотвращению, готовности и реагированию на чрезвычайные ситуации
PAME – Protection of Arctic Marine Environment – рабочая группа по Программе защиты арктической морской среды
SafeSeaNet – информационная система безопасности мореплавания Евросоюза
SCPAR – Standing Committee of the Parliamentarians of the Arctic Region – Постоянный Комитет парламентариев Арктического региона
SDWG – Sustainable Development Working Group – рабочая группа по устойчивому развитию
UNEP – United Nations Environmental Program – программа ООН по окружающей среде
UNECE – United Nations Economic Commission for Europe – Европейская экономическая комиссия ООН

Библиографический список

Устав Организации Объединенных Наций (принят в г. Сан-Франциско 26 июня 1945 г.; ратифицирован Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 августа 1945 г.; вступил в силу для СССР 24 октября 1945 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций: принята резолюцией 2625 (XXV) Генеральной Ассамблеи ООН от 24 октября 1970 г. // СПС «Консультант-Плюс».

Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года). // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 31. Ст. 4398.

Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 35. Ст. 3648.

Федеральный закон от 21 ноября 1995 г. № 170-ФЗ «Об использовании атомной энергии» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 48. Ст. 4552.

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 18. Ст. 1720.

Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст.ст. 169, 170.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7. Ст. 837.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5555.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5557.

Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 27. Ст. 3881.

Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни,

здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 25. Ст. 3257.

Федеральный закон от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 6. Ст. 566.

Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 32. Ст. 3301.

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. Ст. 4532.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (часть 1). Ст. 3.

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ст. 61) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001.

Основы государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан (утв. Президентом Российской Федерации 28 апреля 2011 г. № Пр-1168) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 19. Ст. 2680.

Концепция внешней политики Российской Федерации: утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://archive.mid.ru>

Указ Президента Российской Федерации от 2 октября 1998 г. № 1175 (ред. от 22.10.2015) «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 40. Ст. 4941.

Указ Президента Российской Федерации от 11 августа 2003 г. № 960 «Вопросы Федеральной службы безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 33. Ст. 3254.

Указ Президента Российской Федерации от 11 июля 2004 г. № 868 «Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 28. Ст. 2882.

Указ Президента Российской Федерации от 15 февраля 2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму» // Российская газета. 2006. № 34.

Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 10. Ст. 1334.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 37. Ст. 4303.

Постановление Правительства Российской Федерации от 29 ноября 1999 г. № 1309 «О Порядке создания убежищ и иных объектов гражданской обороны» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 49. Ст. 6000.

Постановление Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2003 г. № 547 «О подготовке населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 37. Ст. 3585.

Постановление Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 24. Ст. 2429.

Постановление Правительства Российской Федерации от 20 июня 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 32. Ст. 3342.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 31. Ст. 3261.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 374 «Об утверждении Положения о Федеральном дорожном агентстве» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 31. Ст. 3264.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 32. Ст. 3342.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 32. Ст. 3343.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 32. Ст. 3334.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 32. Ст. 3345.

Постановление Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2007 г. № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5585.

Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 50. Ст. 5964.

Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 г. № 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. № 14. Ст. 1672.

Постановление Правительства Российской Федерации от 3 июня 2013 г. № 466 «Об утверждении Положения о Министерстве образования и науки Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 23. Ст. 2923.

Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 18 (ч. III). Ст. 2165.

Постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1208 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 47. Ст. 6565.

Постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2015 г. № 1110 «О мерах по обеспечению выполнения Российской Федерацией обязательств, предусмотренных Базельской конвенцией о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 43. Ст. 5969.

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 43. Ст. 5967.

Постановление Правительства Российской Федерации от 7 февраля 2015 г. № 104 «Об уполномоченном органе Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 7. Ст. 1044.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2016 г. № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охранным зонам земель транспорта, и о внесении изменений в положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 5. Ст. 698.

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2010. № 3.

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 50. Ст. 5977; Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 52 (ч. 2).

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. № 46. Ст. 5516.

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 32. Ст. 4359.

Распоряжение Правительства России от 20 октября 2010 г. № 1815-р «О государственной программе Российской Федерации «Информационное общество (2011-2020 годы)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 46. Ст. 6026.

Приказ МВД СССР от 2 июля 1971 г. № 406 «О создании подразделений милиции и следствия на воздушном транспорте» (утратил силу).

Приказ МВД России от 1 декабря 1999 г. № 980 «О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте» // СТРАС «Юрист».

Приказ МВД России от 22 декабря 1999 г. № 1070 «Целевая программа внедрения ПТК «Розыск-Магистраль» в ОВД на транспорте МВД России» // СТРАС «Юрист».

Приказ МВД России от 2 февраля 2008 г. № 100 «О внедрении программно-технического комплекса для доступа сотрудников уголовного розыска к АИС "Розыск-Магистраль"» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mvd.ru>

Приказ МВД России от 4 апреля 2009 г. № 280 «Об утверждении Концепции информатизации органов внутренних дел РФ и внутренних войск МВД России до 2012 года» // СТРАС «Юрист».

Приказ МВД России от 31 декабря 2010 г. № 908 «Об утверждении устава Федерального государственного бюджетного учреждения «Главный центр связи и защиты информации МВД России» // СТРАС «Юрист».

Приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 680 «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации» // СТРАС «Юрист».

Приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 681 «Об утверждении положения о Департаменте информационных технологий, связи и защиты информации МВД РФ» [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.пф/мвд/structure1/>

Приказ МВД России от 30 июля 2011 г. № 891 «О мероприятиях по созданию единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России» // СТРАС «Юрист».

Приказ МВД России от 30 марта 2012 г. № 205 «Об утверждении Концепции создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в 2012-2014 годах» // Экономический вестник МВД России. 2012. № 10. С. 68-85.

Приказ МВД России от 23 сентября 2015 г. № 926 «Об утверждении структуры и системы адресации интегрированной мультисервисной телекоммуникационной сети МВД России» // СТРАС «Юрист».

Приказ Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mintrans.ru/documents>

Приказ Минтранса России от 20 сентября 2005 г. № 112 «О функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» (вместе с «Положением о функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций», «Положением о Комиссии Министерства транспорта Российской Федерации по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mnogozakonov.ru/>

Приказ Минтранса России от 18 апреля 2008 г. № 62 «Об утверждении программы авиационной безопасности гражданской авиации Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/>

Приказ Минтранса России от 29 января 2010 г. № 22 «О Порядке ведения Реестра категоризированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2010. № 72.

Приказ Минтранса России от 5 февраля 2010 г. № 27 «О Порядке ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2010. № 72.

Приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2010. № 72.

Приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2010. № 78.

Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2010. № 118.

Приказ Минтранса России от 6 сентября 2010 г. № 194 «О Порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» // Российская газета. 2010. № 231.

Приказ Минтранса России от 15 ноября 2010 г. № 248 «Об утверждении Отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 11.

Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» // Российская газета. 2011. № 54.

Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» // Российская газета. 2011. № 54.

Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» // Российская газета. 2011. № 54.

Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 43 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 14.

Приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56 «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 16.

Приказ Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 15.

Приказ Минтранса России от 9 июля 2012 г. № 211 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта» // Российская газета. 2012. № 254.

Приказ Минтранса России от 9 июля 2012 г. № 214 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» // Российская газета. 2012. № 194.

Приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных» // Российская газета. 2012. № 221.

Приказ Минтранса России от 9 августа 2012 г. № 292 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности» // Российская газета. 2012. № 251.

Приказ Минтранса России от 6 мая 2013 г. № 171 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» // Российская газета. 2013. № 177.

Приказ Минтранса России от 7 мая 2013 г. № 178 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости

объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности» // Российская газета. 2013. № 247.

Приказ Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.gov.ru>

Приказ МЧС России от 15 декабря 2002 г. № 583 «Об утверждении и введении в действие Правил эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 21.

Приказ Росморречфлота от 18 ноября 2011 г. № 230 «Об утверждении форм документов, необходимых для осуществления процедуры аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2011. № 296.

Приказ Росавтодора от 14 сентября 2011 г. № 257 «Об утверждении форм документов, необходимых для осуществления процедуры аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 50.

Приказ Генерального директора ОАО «РЖД» от 12 декабря 2011 г. № 183 «Об утверждении Положения об организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО "РЖД"» [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/>

Определение Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2012 г. № КАС12-13 «О частичной отмене решения Верховного Суда РФ от 05.12.2011 № ГКПИ11-1718 и признании частично недействующими Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утв. приказом Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40» [Электронный ресурс]. URL: <http://online.lexpro.ru/document/>

Постановление Совета Министров Союзного государства от 21 ноября 2007 г. № 33 «Об утверждении Положения о Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства» // СПС «КонсультантПлюс».

Постановление заседания Коллегии Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.securitymedia.ru/>

Постановление Правительства Москвы от 10 апреля 2014 г. № 170-ПП «О Международном экспертном совете по транспортным вопросам при Правительстве Москвы» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/>

Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России) [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/>

Государственная концепция транспортной безопасности России [Электронный ресурс]. URL: dpchs.donland.ru/

ОК 013-2014 (СНС 2008). Общероссийский классификатор основных фондов: принят и введен в действие Приказом Росстандарта от 12 декабря 2014 г. № 2018-ст (в ред. от 25.12.2015) // СПС «КонсультантПлюс».

Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 34. Ст. 4476.

Методика оценки систем безопасности и жизнеобеспечения на потенциально-опасных объектах, зданиях и сооружениях, аттестованная Правительственной комиссией по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности, протокол от 19 декабря 2003 г. № 9: комментарий к Федеральному закону от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент безопасности зданий и сооружений [Электронный ресурс]. URL: <http://gostrf.com/>

Методика мониторинга состояния несущих конструкций зданий и сооружений (общие положения), аттестованная Правительственной комиссией по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности, протокол от 18 марта 2009 г. № 3: комментарий к Федеральному закону от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент безопасности зданий и сооружений [Электронный ресурс]. URL: <http://basis-ic.ru/>

Методические рекомендации по организации и осуществлению государственного надзора в области, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (утв. МЧС России 20.03.2009) [Электронный ресурс]. URL: <http://03.mchs.gov.ru/document>

ГОСТ Р 22.1.12-2005 «Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Структурированная система мониторинга и управления инженерными системами зданий и сооружений» [Электронный ресурс]. URL: <http://ohranatruda.ru/>

Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. – Москва: Госюриздат, 1952. – 300 с.

Амиров М.Ш., Амиров С.М. Единая транспортная система: учебник. – 2-е изд., стер. – Москва: КноРус, 2012. – 177 с.

Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / под ред. С.Ю. Морозова // СПС «КонсультантПлюс».

Белокрылова Е.А., Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» (постатейный) // СПС «КонсультантПлюс».

Белякова А.М. Имущественная ответственность за причинение вреда. – Москва, 1979. – 112 с.

Босхамджиева Н.А. Роль милиции в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации // Административное право и процесс. 2008. № 1. С. 28-31.

Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. – Санкт-Петербург, 2002. – 372 с.

Борисов А.Б. Большой экономический словарь. – Москва: Книжный мир, 2003. – 895 с.

Бочкарев А.Н., Бочкарев И.А. Специальная техника и многоуровневые системы досмотра багажа авиапассажиров // Специальная техника. 2012. № 1.

Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. – Москва: Статут, 2001. – 848 с.

Васильев Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов. – Москва, 1967. – 275 с.

Гацко М. О соотношении понятий «угроза» и «опасность» // Обозреватель. 1997. № 7. С. 24-29.

Гончарова М. Неосторожный потерпевший // ЭЖ-Юрист. 2013. № 9. С. 53.

Голубев Г.Е., Анджелини Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. – Москва, 1967. – 207 с.

Даль В. Толковый словарь. – Москва, 1991. Т. 4.

Дмитриев С.Н. Проблемы обеспечения транспортной безопасности портовой инфраструктуры // Транспортное право. 2014. № 1. С. 2-6.

Дмитриев С.Н. Потемкинские деревни транспортной безопасности // Транспортное право. 2015. № 2. С. 14-18.

Егоров Н. Понятие источника повышенной опасности // Советская юстиция. 1980. № 11.

Жерновой М.В., Сухаренко А.Н. Проблемы борьбы с организованной преступностью в СНГ // Российская юстиция. 2012. № 6. С. 37-40.

Иоффе О.С. Ответственность по советскому гражданскому праву. – Ленинград, 1954. – 310 с.

Иоффе О.С. Советское гражданское право: курс лекций. Т. 2: Отдельные виды обязательств. – Ленинград: ЛГУ, 1961. – 531 с.

Иоффе О.С. Обязательственное право. – Москва, 1975. – 880 с.

Кардашова И.Б. Современная система обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Административное право и процесс. 2013. № 9. С. 30-32.

Ковалев А.А., Ковалев А.В. Технические средства антитеррористической и криминалистической диагностики: учебное пособие / под общ. ред. В.В. Ключева. – Москва: Российское общество по неразрушающему контролю и технической диагностике (РОНКТД), 2011. – 206 с.

Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности – составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 16.

Корзун С.А. Причинно-следственная связь – необходимое условие ответственности владельцев транспортных средств: вопросы теории и судебной практики // Российский судья. 2004. № 8. С. 26-27.

Коробейников Д. Мертва по прибытии // Правда. RU. 2003. 28 ноября.

Корякин В.М. Концептуальные подходы к созданию системы подготовки специалистов в области обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право. 2012. № 3. С. 7-13.

Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. – Москва: Юридическая литература, 1966. – 200 с.

Кузнецова О.В. Возмещение морального вреда: практическое пособие. – Москва: Юстицинформ, 2009. – 152 с.

Куракин А.В., Адмиралова И.А., Трофимов О.Е. К вопросу о защите прав граждан в сфере обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных государствах // Международное публичное и частное право. 2014. № 3. С. 36-40.

Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет / Россия в окружающем мире. – Москва, 2002.

Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика. – Санкт-Петербург: Питер, 2005. – 312 с.

Матвеев Г.К. Вина в советском гражданском праве. – Киев, 1955. – 307 с.

Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. – Москва, 1970. – 309 с.

Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) // СПС «Консультант-Плюс».

Николаев А.С. Единая транспортная система. – Москва: Лицей, 2001. – 152 с.

Новицкий И.Б., Луниц Л.А. Общее учение об обязательстве. – Москва, 1950. – 416 с.

Ожегов С.И. Словарь русского языка / под ред. Н.Ю. Шведовой. – 2-е изд. – Москва, 1989. С. 673.

Отчет о научно-исследовательской работе «Внедрение автоматизированных информационно-поисковых систем органов внутренних дел в учебный процесс» / П.Н. Жукова, Е.А. Тримасов, А.А. Дрога [и др.]. – Белгород: Бел ЮИ МВД России, 2014.

Панфилова Л.Б. Понятие и сущность общественной безопасности на водном транспорте // Общество и право. 2014. № 3(49).

Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. – Москва, 1998. – 353 с.

Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К. Транспортная безопасность // Транспортное право. 2013. № 2. С. 13-16.

Пуятин В.Д. Взгляд на транспортное право как комплексную отрасль права и вопросы совершенствования методики его преподавания: философско-правовой аспект / В.Д. Пуятин, А.А. Чинчиков, Г.Б. Чинчикова [и др.] // Российская юстиция. 2014. № 6. С. 37-40.

Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2007. – 495 с.

Редин М.П. Понятие источника повышенной опасности и правовая природа (сущность) обязательства из причинения вреда его действием // Российская юстиция. 2008. № 2.

Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / отв. ред. Е.А. Суханов. – Москва: Статут, 2011. – 1208 с.

Салеев В.Н. Транспортная безопасность – категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 106-107.

Собчак А.А., Смирнов В.Т. Понятие источника повышенной опасности // Советская юстиция. 1988. № 18.

Советское гражданское право: учебник / под ред. О.А. Красавчикова. – Москва, 1985. Т. 2. – 520 с.

Соловьева Т.Л. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте // Транспортное право. 2013. № 1. С. 20-23.

Степаненко Ю.В. Терминологическая проблема транспортной безопасности // Современный юрист. 2014. № 2 (апрель-июнь). С. 47-55.

Степаненко Ю.В. Интерпретационные риски в правовом обеспечении транспортной безопасности // Современный юрист. 2015. № 3. С. 8-20.

Субботин А.А. Проблемы возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности объектам природы и другим правоохраняемым благам: дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 1984. – 239 с.

Сулакишин С.С., Вилисов М.В., Жукова А.В. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации / Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. – Москва: Научный эксперт, 2004.

Тархов С.А. Транспорт и связь. – Москва: Просвещение, 2004.

Украинцев Ю.Г. Транспортная безопасность и современные технологии досмотра пассажира // Мир и безопасность. 2007. № 6.

Ушаков Д.Н. Большой толковый словарь современного русского языка. – Москва, 2008.

Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и неосновательного обогащения. – Москва: Государственное издательство юридической литературы, 1951. – 239 с.

Харитонов А.Н., Моховиков О.В. Полиция как субъект административно-правового контроля на транспорте // Транспортное право. 2013. № 4. С. 21-25.

Целуйко А.В. К вопросу о подготовке квалифицированных сотрудников транспортной полиции к действиям в условиях проведения массовых спортивных мероприятий // Транспортное право. 2013. № 2. С. 2-4.

Чернявский А.Г. Таможенное право: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юстиция, 2016. – 556 с.

Шевченко А.С., Шевченко Г.Н. Деликтные обязательства в российском гражданском праве: учебное пособие. – Москва: Статут, 2013. – 133 с.

Автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации по лицу человека [Электронный ресурс]: URL: <http://ntkprofit.ru/items.html>

Видеоаналитика [Электронный ресурс]. URL: <http://synesis.ru>

Горная энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mining-enc.ru/zh/zheleznodorozhnyj-tonnel>

Досмотровое оборудование [Электронный ресурс]. URL: <http://wekey.ru/>

Материалы центра дистанционного образования Дальневосточного государственного университета путей сообщения [Электронный ресурс]. URL: // <http://edu.dvgups.ru/>

Рентгенотелевизионные интроскопы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.x-rayscan.ru/>

Техника для спецслужб [Электронный ресурс]: URL: <http://www.bnti.ru/>

Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации. URL: <http://www.favt.ru>.

<http://presidentputin.ru/30-01-2015-.html>

http://life-prog.ru/1_6290_transportnaya-bezopasnost.html.

http://egisotb.ru/history_of_egisotb

.

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

Александров Алексей Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент;
Гундаров Алексей Валерьевич;
Жукова Полина Николаевна,
доктор физико-математических наук, доцент;
Карагодин Александр Владимирович,
кандидат юридических наук, доцент;
Катаева Ольга Владимировна,
кандидат юридических наук, доцент;
Колесова Татьяна Станиславовна,
кандидат юридических наук;
Котарев Сергей Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент;
Максименко Александр Владимирович,
кандидат юридических наук, доцент;
Махина Светлана Николаевна,
доктор юридических наук, профессор;
Морозов Сергей Николаевич;
Озеров Игорь Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент;
Прокопенко Алексей Николаевич,
кандидат технических наук, доцент;
Степкин Роман Михайлович,
кандидат юридических наук;
Столбина Любовь Викторовна,
кандидат юридических наук, доцент;
Тетерюк Александр Григорьевич,
кандидат юридических наук;
Шаробаров Дмитрий Владимирович;
Шалайкин Руслан Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Учебник

Под редакцией
кандидата юридических наук, доцента И.Ф. Амельчакова

Редактор
Комп. верстка

О.Н. Тулина
И.Ю. Чернышева

Подписано в печать

2017, 20,38 уч.-изд. л., бумага офсетная, печать трафаретная.
Тираж экз. Заказ №

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71

ISBN 978-5-91776-180-0

