

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

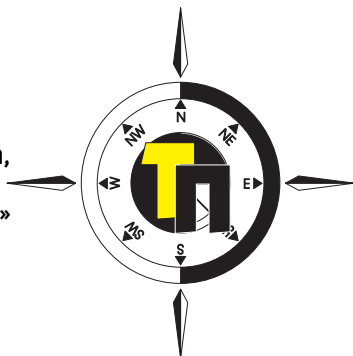
ПРАКТИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ

Зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия. ПИ № ФС77-30079 от 8 ноября 2007 г. Издается 2 раза в полугодие.

№ 3'14

Издательская группа «ЮРИСТ»

Учредители:
Институт
морского права,
Издательская
группа «ЮРИСТ»



Редакционный совет:

Елисеев Б.П., Франк С.О., Гетман Н.И.,
Колодкин А.Л., Лебедев С.А.,
Маковская А.А., Целуйко А.В.

Главный редактор журнала:
Покровский И.Ф.

Главный редактор ИГ «ЮРИСТ»:
Гриб В.В.

Заместители главного редактора ИГ «ЮРИСТ»:
Белых В.С., Платонова О.Ф., Ренов Э.Н.,
Трунцевский Ю.В.

Выпускающий редактор номера:
Морозов С.Ю.,
д.ю.н., доцент, заведующий кафедрой
гражданского права и процесса юридического
факультета Ульяновского
государственного университета

Научное редактирование и корректура:
Швечкова О.А., к.ю.н.

Адрес для корреспонденции:
115035, г. Москва,
Космодамианская наб., д. 26/55, стр. 7
E-mail: avtor@lawinfo.ru
Тел./факс (495) 953-91-08
Плата с авторов за публикацию статей не взимается

Центр редакционной подписки:
Тел./ф.: (495) 617-18-88 (многоканальный)

Подписной индекс по агентствам:
Роспечать — 47638
Объединенный каталог — 85485

Формат 60х90/8. Печать офсетная.
Физ. печ. л. — 4,0. Усл. печ. л. — 4,0.
Общий тираж 4000 экз.

Отпечатано в типографии
«Национальная полиграфическая группа».
Тел.: (4842) 70-03-37
Подписано в печать 03.06.2014
ISSN 1812-3937

Внимание!

Полная или частичная перепечатка авторских материалов
без письменного разрешения авторов статей
или редакции преследуется по закону.
Цена свободная

В НОМЕРЕ:

Абдрахманов А.И. Отражение состояния
железнодорожного транспорта в конце
1917 – начале 1918 годов в материалах НКВД
Советской России.....3

Харитонов А.Н., Шаталкина Н.А.
Общие принципы организации авиаперевозок.....7

Кашкина Е.В., Хандогина А.В.
К вопросу о договоре перевозки грузов:
понятие, виды, особенности применения.....9

Моховиков О.В., Комов А.А.
Международный опыт обеспечения
авиационной безопасности..... 14

Прибавина Т.А., Полесико Н.Н.
Основные транспортные проблемы России 17

Требенок А.А. К вопросу о специфике
обеспечения безопасности на железнодорожном
транспорте в приграничных регионах
Российской Федерации
(на примере Брянской области) 19

Целуйко А.В. Перспективный опыт
взаимодействия ВИПК МВД России
с ассоциациями охранных структур
по повышению профессионального уровня
их сотрудников 21

Михайлов А.В., Бойко О.С.
Перспективные системы охраны
периметра аэропорта 23

Минкин В.А., Целуйко А.В.
Практические результаты применения систем
технического профайлинга для обеспечения
безопасности на транспорте 27

TRANSPORT LAW

PRACTICE AND INFORMATION JOURNAL

Registered at the Federal Service for the Monitoring in the Sphere of Mass Communications, Communication and Protection of Cultural Heritage. PI № FS77-30079 of 08.11.2007. Published quarterly.

№ 3'14

Publishing Group «JURIST»

Founders:
Institute of Maritime Law,
Publishing Group «JURIST»



Editorial Board:

Eliseev B.P., Frank S.O., Getman N.I., Kolodkin A.L.,
Lebedev S.A., Makovskaya A.A., Tselujko A.V.

Editor in Chief of the journal:

Pokrovskij I.F.

Editor in Chief of Publishing Group «JURIST»:

Grib V.V.

Deputy Editors in Chief of Publishing Group «JURIST»:

Bely'kh V.S., Platonova O.F., Renov E' N.,
Truntsevskij Yu.V.

Executive Editor of the issue:

Morozov S.Yu.,
doctor of juridical sciences, assistant professor,
Head of the Chair of Civil Law and Procedure
of the Law Faculty of Ul'yanovsk State University

Scientific editing and proofreading:

Shvechkova O.A.

Correspondence address:

Bldg. 7 26/55 Kosmodamianskaya Emb.,
115035, Moscow
E-mail: avtor@lawinfo.ru Tel./fax (495) 953-91-08
Authors shall not pay for publication of their articles.

Editorial Subscription Centre:

Tel./fax: (495) 617-18-88 (multichannel)

Subscription :

Rospechat' — 47638 Unified Catalogue— 85485

Size 60x90/8.

Offset printing. Printer's sheet — 4,0.

Conventional printing sheet — 4,0.

Circulation 4000 copies.

Printed by LLC «National Polygraphic Group».

Tel.: (4842) 70-03-37

Passed for printing 03.06.2014

ISSN 1812-3937

Attention!

Complete or partial reproduction
of authors' materials without a written permission
of authors of the articles or the editorial stuff shall be
prosecuted in accordance with law.

Free market price

CONTENTS

Abdrakhmanov A.I. Reflection of the state
of railway transport at the end of 1917 — beginning
of 1918 in the materials of the NKVD
of the Soviet Russia.....3

Kharitonov A.N., Shatalkina N.A.
General principles of organization
of aviation operations.....7

Kashkina E.V., Khandogina A.V.
On the issue of the contract of transportation
of cargos: concept, types, peculiarities of application9

Mokhovikov O.V., Komov A.A.
International experience of ensuring aviation security ... 14

Pribavina T.A., Polesiko N.N. Main transport
problems of Russia 17

Trebenok A.A. On the issue of the specifics
of ensuring security on the railway transport
in boundary regions of the Russian Federation
(as exemplified by the Bryansk Region)..... 19

Tselujko A.V. Perspective experience
of interaction of the All-Russia Institute
of Advanced Training of the Ministry of Internal Affairs
of Russia with associations of security structures
with regard to improvement of professional level
of employees thereof 21

Mikhajlov A.V., Bojko O.S. Perspective systems
of guardianship of the perimeter of the airport 23

Minkin V.A., Tselujko A.V. Practical results
of application of the systems of technical profiling
for ensuring security on the transport 27

Отражение состояния железнодорожного транспорта в конце 1917 — начале 1918 годов

Абдрахманов Альберт Ильдусович,
старший преподаватель кафедры подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
кандидат юридических наук, доцент
Albert_A19@mail.ru

В статье рассмотрен опыт народного комиссариата внутренних дел в области обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте в конце 1917 — начале 1918 годов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, охрана железнодорожных путей, всероссийская чрезвычайная комиссия по охране путей сообщения.

Problems of ensuring transport security of port infrastructure

Abdrahmanov Ildusovich Albert,
a senior lecturer in training in the field
of transport safety training center
for employees in the field of transport safety
the All-Russian Institute of Advanced Police Academy Russia,
PhD, associate professor

The article describes the experience of the People's Commissariat of Internal Affairs in the area of rail safety at the end of 1917 — beginning of 1918.

Key words: trains, protection of railways, all-Russian extraordinary commission for the protection of the communication paths.

Наличие эффективной транспортной системы — одно из условий существования современного государства. Особенно явно возросшее значение транспортного механизма для жизнеобеспечения цивилизованного общества проявилось под влиянием потрясений первой четверти XX века. В условиях Первой мировой войны, под влиянием испытаний революционного периода, сбои в работе железных дорог приводили к катастрофическим последствиям, грозя углублением переживаемой Россией трагедии. В этом отношении серьезный интерес представляет период с осени 1917-го по апрель 1918 года. Это время характеризовалось уникальной ситуацией, когда железнодорожная система страны функционировала в формате множества самоуправляемых субъектов (различных профессиональных союзов, отделений политических партий и пр.). Как отметил Д.Ю. Лысков: «На тот момент, по итогам двух революций и множества реорганизаций управляющих структур, железнодорожным сообщением руководили все, кто имел в этом хоть какую-то заинтересованность — местные Советы, организации рабочего контроля, смежные наркоматы, военные. Отдельную (и весьма существенную, если судить по материалам того периода) проблему составляли разнообразные проходимцы, которые разъезжали

в салон-вагонах, с охраной и пулеметами, неизвестно кем выданными мандатами, и от имени Советской власти командовали на местах»¹.

Начало данного периода (в хронологических рамках нашей статьи) определяет победа Октябрьской революции, а завершение — постановления, означавшие начало поворота большевистской политики в отношении организации транспорта. Здесь прежде всего имеются в виду Декрет СНК от 23 марта 1918 года «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» и утвержденное в его исполнение народным комиссариатом путей сообщения «Положение о Всероссийской чрезвычайной комиссии по охране путей сообщения» от 27 марта 1918 года.

Общеизвестным фактом можно считать тот факт, что в 1917 году железнодорожная система нашей страны оказалась в глубочайшем кризисе. Однако характер, содержание данного кризиса до сегодняшнего дня не получили ни должного освещения в литературе, ни соответствующей, обоснованной, исследовательской

¹ Лысков Д.Ю. Великая русская революция: 1905–1922. М.: Книжный дом «Либроком», 2012. С. 367.

оценки. Так, до настоящего момента не сформировано общепризнанного объяснения причин охватившего железнодорожную систему упадка. Здесь высказывались различные мнения, существует несколько подходов. Так, по версии ряда революционных деятелей, а также разделяющих данную позицию более поздних авторов, упадок поразил железные дороги еще при царизме. Затем кризис еще более углубился в результате просчетов Временного правительства². В то же время некоторые современные исследователи, напротив, утверждают, что вплоть до Октября 1917 года железная дорога довольно эффективно функционировала³. Согласно приведенной позиции следует умозаключение, что транспортная система страны начала приближаться к параличу лишь в результате прихода к власти большевиков. Однако имеющиеся факты свидетельствуют, что подобный подход страдает явной идеологической ангажированностью и не соответствует реальной сложности ситуации тех лет.

На наш взгляд, ни одну из вышеприведенных версий нельзя признать достаточно обоснованной и аргументированной. Наиболее же убедительной выглядит позиция, сформулированная исследователем А.С. Сениным. Всесторонне изучив состояние Министерства путей сообщения, данный автор пришел к выводу, что кризис железнодорожной системы был порожден прежде всего последствиями Февральской революции и усугублен просчетами революционных властей. Буквально, по утверждению А.С. Сенина, развитие большинства разрушительных явлений на российских железных дорогах стало возможным «...в связи с серьезным ослаблением власти, всей правоохранительной системы. Но в любом случае (разрушение транспорта. — Прим. авт.) было следствием политики Временного правительства»⁴. В этом отношении, а именно относительно ситуации с транспортом, пришедшие к власти большевики оказались «лицом к лицу» с последствиями ошибочных решений свергнутого ими режима. В значительной степени кризис усугублялся и результатами реализуемой ленинцами марксистской идеологии.

В любом случае на сегодняшний день положение железнодорожного транспорта в 1917–1918 годах нельзя признать глубоко и всесторонне освещенным. Причем до настоящего момента не рассматривалось не только состояние собственного транспорта, но и целый ряд «внешних» факторов, это состояние определявших. Означенная малоизученность и определила основные задачи нашей статьи: прежде всего осветить ранее не затрагиваемые исследователями реалии, определявшие положение железнодорожной системы в первые месяцы становления советского государства.

Кроме того, означенная исследовательская задача позволяет обратиться к одной из ранее нерассматриваемых сторон деятельности Народного комиссариата внутренних дел. А именно: обозначить ту роль, которая была выполнена наркоматом внутренних дел в сфере поддержания функционирования железнодорожного транспорта в чрезвычайно сложных исторических условиях.

Отметим, что деятельность данного наркомата по поддержанию функционирования железных дорог уже затрагивалась отечественными исследователями⁵. Однако необходимо признать, что, для того чтобы сколько-нибудь содержательно раскрыть означенную тему, уделенного ранее внимания явно недостаточно.

Приступая к освещению деятельности наркомата внутренних дел в означенной области, отметим, что главным источником информации здесь могут служить публикации ведомственного издания, а именно — «Вестника Отдела местного управления НКВД» («Вестника НКВД»). В силу ряда причин, на протяжении рассматриваемого периода, именно в названном издании сосредоточивался основной объем обнародуемых материалов деятельности центрального аппарата данного народного комиссариата.

Итак, о глубине транспортного кризиса говорит уже тот факт, что уже с первых номеров «Вестника» можно видеть, насколько плотно наркомат обращается к задачам поддержания и восстановления железнодорожного сообщения. Практически в каждом номере «Вестника» обнародовалось несколько «транспортных» постановлений. В первую очередь отметим позицию комиссариата внутренних дел в оценке положения дел на транспорте. Так, во втором номере «Вестника» (8 января 1918 г.) отмечалось, что «начавшаяся демобилизация армии вызвала широкую солдатскую войну на железных дорогах. Начались разгромы станций, вагонов и бесчинства со служащим персоналом...»⁶. Заметим, что в данном случае материал публикации явно «отстает от жизни», — творимые массами дезертирующих солдат «разгромы и бесчинства» распространились не в конце 1917 г., а несколькими месяцами раньше. Еще летом семнадцатого года повсеместное насилие, исходящее со стороны покидающих фронт солдат, превратилось в одну из острейших «болезней» железных дорог⁷. Хотя к 1918 году масштабы данного вида насилия чрезвычайно расширились.

Заметим, что данной публикации предшествовало рассмотрение транспортной ситуации на заседании коллегии наркомата внутренних дел 23 декабря 1917 года. На данном заседании обсуждался вопрос: «О скоплении солдат на станциях железных дорог и о беспорядках от этого скопления». Коллегией было решено, что если не будет принято немедленных мер, то дорога подвергнется разрушению и «поставленная во главе распорядительного движения Транспортная Комиссия Никол. ж. д. не имея должного содействия от военной власти будет

² Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 7, 254; Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году. Изд. 2-е, перераб. и доп. М.: Книжный дом «Либроком», 2009. С. 37, 65.

³ Конотопов М.В., Сметанин С.И. История экономики: учебник для вузов. М.: Академический Проект, 2000, С. 204–205; Орешкин Д. Железнодорожная фантазия // Новая газета. № 138, 5 декабря 2012 года.

⁴ Сенин А.С. Указ. соч. С. 74.

⁵ Абдрахманов А.И. Факторы кризиса железнодорожного транспорта в условиях революционного переустройства российского общества 1917–1918 годов // Вестник ВИПК МВД России. № 3 (23), 2012. С. 88–89; Скоркин К.В. НКВД РСФСР: 1917–1923 // МВД России: Люди структура, деятельность. Т. II. М., 2008. С. 74, 211, 255.

⁶ Вестник Отдела местного управления Комиссариата внутренних дел. № 2. 8 января 1918 г. С. 2.

⁷ Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Д. Развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной и советской России // Правоохранительная деятельность на транспорте: итоги и перспективы: материалы международной научно-практической конференции. Орел: Орловский юридический институт МВД. 1999. С. 180; Реден Н. Сквозь ад русской революции. Воспоминания гардемарины 1914–1919. М.: Центрполиграф, 2006. С. 97; Сенин А.С. Указ. соч. С. 14 [и др.].

вынуждена сложить с себя всякую ответственность...»⁸. Как видим, принимаемые наркоматом меры нашли свое отражение в ведомственном «Вестнике».

Тем временем ситуация требовала энергичных действий, и уже в следующем, третьем, выпуске «Вестника» публикуется циркуляр, в котором общее положение железных дорог расценивается не иначе, как катастрофическое⁹. В циркуляре нашли отражение следующие проблемы:

- фактическое отсутствие какой-либо службы по охране и поддержанию порядка на станциях, вокзалах, остальных объектах транспортной инфраструктуры;

- утеря контроля за перемещением пассажиров и багажа, массовый безбилетный проезд, в том числе перемещение угрожающего числа спекулянтов;

- утрата управляемости транспортной системой, факты некомпетентного вмешательства в ее деятельность, в числе прочего выражающиеся в безудержном, угрожающем функционированию дороги, выписывании местными властями документов на право проезда. Характерно, что данная проблема усугублялась идеологическими причинами, а именно широкой официальной демократизацией всех сфер жизни страны;

- отсутствие сил и средств для поддержания путей в исправности, в том числе для расчистки таковых от снежных заносов, угрожающих полной остановкой движения¹⁰.

Четвертый номер «Вестника Отдела местного управления Комиссариата внутренних дел» увидел свет 24 января. И в данном выпуске нашло отражение бедственное состояние железнодорожного транспорта. Так, в одном из опубликованных распоряжений главы отдела местного управления М.И. Лациса упомянута практика «самочинной реквизиции жителями продовольственных грузов, следующих к Петрограду и Петроградскому району» на Николаевской железной дороге¹¹. Заметим, что в приведенном примере «самочинная реквизиция» фактически означает разграбление транспортируемого продовольствия. С весны 1917 года этот вид преступления отмечался не только на Николаевской линии, но и угрожающе широко распространился по всем железным дорогам страны.

Следующее распоряжение М. Лациса опубликовано по поводу того, что «со станции Шарья Северной телеграфируют о случаях избиения железнодорожных служащих»¹². Как уже отмечалось выше, упомянутое безобразие получило распространение еще до прихода власти большевиков, а также отмечалось не только на одной из станций, но и практически повсеместно.

Далее, все в том же четвертом номере приведено показательное сообщение о ситуации в Иркутске. В числе прочего в опубликованном сообщении говорится: «Железнодорожный транспорт дошел до последней степени упадка и грозит гибелью, так как дорога переживает острый угольный голод. Население края испытывает жесточайшую нужду в продовольствии. Некоторые железнодорожные организации признали власть Советов, но ряд сообщений из района станции Черемково-Инокентиевская и др. свидетельствует о самочинных

захватах паровозов, учреждений надзора, ареста железнодорожников и пр. Главный комитет в Томске решительно протестует против самочинного вмешательства в железнодорожное дело посторонних организаций»¹³. Как видим, и в Иркутске ситуация на транспорте характеризовалась потерей управляемости и неправомерным вмешательством сторонних учреждений.

В следующем, пятом, номере «Вестника» приводится информация об остром конфликте на Забайкальской железной дороге, управление которой «перешло в руки Главного ж. д. комитета. Управленцы бастуют, линия за власть Советов»¹⁴. Кроме того, упомянутый комитет сообщал, что ждет от Петрограда (центральной советской власти) «подкреплений, нужных для оплаты железнодорожникам»¹⁵. Здесь также отражена относительно давняя проблема стремительного сокращения возможностей для обеспечения условий жизни и труда железнодорожников.

В очередном (шестом) выпуске «Вестника» народный комиссариат внутренних дел вновь обращается к проблеме широко практикуемого на местах «выписывания» Советами разрешений на бесплатный проезд по железным дорогам. Как отмечается в соответствующем циркуляре: «При нашей широкой Советской сети это поведет к перегрузке железных дорог бесплатными пассажирами и окончательно добьет наше железнодорожное хозяйство»¹⁶.

С наступлением весны 1918 года продолжается нарастающее ухудшение ситуации на транспорте. В числе множества источников, это можно видеть и по публикациям «Вестника НКВД». Так, из Витебской губернии сообщалось, что в результате действий шек громил, «производивших под видом обыска дерзкие грабежи, железнодорожники Витебск. узла, опасаясь за участь и имущества, бросали работу и отказывались сопровождать поезда»¹⁷. Наряду с самой ситуацией, показательное, что в публикации отмечено намерение железнодорожников приступить к акциям протеста.

Разумеется, приведенным материалом число свидетельствующих о серьезности переживаемых транспортом трудностей публикаций не ограничивается. В мартовских материалах «Вестника» сообщается о «расхищении по пути северных дорог продовольственных грузов»¹⁸, вызванном провокацией выдвижением эшелонов с военнопленными¹⁹. Публиковались сведения и о том, что станция Гудермес «горит; ограблена туземцами и оставлена рабочими и служащими»²⁰, о крайнем затруднении железнодорожного движения «по линиям, прилегающих к Московскому узлу в который входит и Курская железная дорога»²¹ и пр.

Означенные материалы имеют ведомственный характер и не являются исчерпывающими, т. е. не дают воз-

⁸ ГАРФ. Ф. 393. Оп. 1. Д. 6 Б. Л. 15, об. 16.

⁹ Вестник Отдела местного управления Комиссариата внутренних дел. № 3. 18 января 1918 г. С. 3.

¹⁰ Там же.

¹¹ Вестник Отдела местного управления Комиссариата внутренних дел. № 4. 24 января 1918 г. С. 1.

¹² Там же. С. 2.

¹³ Там же. С. 7.

¹⁴ Вестник Комиссариата внутренних дел. № 5. 14 февраля 1918 г. С. 6.

¹⁵ Там же. С. 6.

¹⁶ Вестник Комиссариата внутренних дел. № 6. 22 (9) февраля 1918 г. С. 3.

¹⁷ Вестник Комиссариата внутренних дел. № 7. 1 марта (16 февраля) 1918 г. С. 12.

¹⁸ Вестник Комиссариата внутренних дел. № 8. 8 марта (23 февраля) 1918 г. С. 1.

¹⁹ Там же. С. 1.

²⁰ Там же. С. 3.

²¹ Вестник Комиссариата внутренних дел. № 9. 8 (22) апреля 1918 г. С. 4.

возможности для полного раскрытия темы транспортного кризиса 1917–1918 годов. Тем не менее приведенные в статье сведения все же позволяют сделать определенные выводы. Прежде всего рассмотренные реалии дополняют картину катастрофы, разразившейся в сфере железнодорожного транспорта в результате революционных событий 1917 года. Уже сам объем внимания, уделяемого наркомвнуделом данной отрасли хозяйства, показывает, насколько в ней были утрачены ее собственные, «традиционные», ведомственные механизмы управления. Фактически железнодорожная система переставала быть таковой, т. е. именно системой. Лишенный единства управления, с нарушенной иерархией административных институтов, раздираемый взаимоисключающими влияниями, транспорт стремительно утрачивал дееспособность.

Хуже того, в условиях отсутствия каких-либо механизмов защиты транспорта от любых форм внешнего вмешательства данная сфера подвергалась множеству различных влияний разрушительного характера. Как можно видеть, обнародованные за три месяца материалы НКВД фиксируют самые разные формы насилия, криминала и прочих видов вторжения в рассматриваемую сферу. Именно бедственное состояние транспорта заставило Народный комиссариат внутренних дел взять на себя не свойственную для этого ведомства функцию, а именно — значительный объем обязанностей по преодолению кризиса железнодорожной системы. Значение означенного комиссариата в восстановлении железнодорожного хозяйства страны — одна из малоизученных страниц истории отечественной социально-экономической системы, ее политического и хозяйственного устройства.

Литература

1. Абдрахманов А.И. Факторы кризиса железнодорожного транспорта в условиях революционного переустройства российского общества 1917–1918 годов // Вестник ВИПК МВД России. № 3 (23), 2012. С. 88–89.
2. Вестник Отдела местного управления Комиссариата внутренних дел. № 3. 18 января 1918 г. С. 3.
3. Вестник Отдела местного управления Комиссариата внутренних дел. № 4. 24 января 1918 г. С. 1, 2, 7.
4. Вестник Комиссариата внутренних дел. № 5. 14 февраля 1918 г. С. 6.
5. Вестник Комиссариата внутренних дел. № 6. 22 (9) февраля 1918 г. С. 3.
6. Вестник Комиссариата внутренних дел. № 7. 1 марта (16 февраля) 1918 г. С. 12.
7. Вестник Комиссариата внутренних дел. № 8. 8 марта (23 февраля) 1918 г. С. 1, 3.
8. Вестник Комиссариата внутренних дел. № 9. 8 (22) апреля 1918 г. С. 4.
9. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 7, 254.
10. Конотопов М.В., Сметанин С.И. История экономики: учебник для вузов. М.: Академический Проект, 2000, С. 204–205.
11. Лысков Д.Ю. Великая русская революция: 1905–1922. М.: Книжный дом «Либроком», 2012. С. 367.
12. Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Д. Развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной и советской России // Правоохранительная деятельность на транспорте: итоги и перспективы: материалы международной научно-практической конференции. Орел: Орловский юридический институт МВД. 1999. С. 180.
13. Орешкин Д. Железнодорожная фантазия // Новая газета. № 138, 5 декабря 2012 года.
14. Реден Н. Сквозь ад русской революции. Воспоминания гардемарина 1914–1919. М.: Центрполиграф, 2006. С. 97.
15. Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году. Изд. 2-е, перераб. и доп. М.: Книжный дом «Либроком», 2009. С. 14, 37, 65.
16. Скоркин К.В. НКВД РСФСР: 1917–1923 // МВД России: Люди структура, деятельность. Т. II. М., 2008. С. 74, 211, 255.

Общие принципы организации авиaperевозок

Харитонов Александр Николаевич,
профессор кафедры подготовки сотрудников
в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
доктор юридических наук
vipk-kafedra11@yandex.ru

Шаталкина Наталья Александровна,
доцент кафедры подготовки сотрудников
в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России
vipk-kafedra11@yandex.ru

В статье рассмотрены основополагающие международные нормативные правовые акты, регулирующие организацию авиационных перевозок.

Ключевые слова: внутренняя воздушная перевозка, международная воздушная перевозка, перевозка багажа, перевозка пассажиров.

General principles of organization of aviation operations

Kharitonov Alexander Nikolaevich,
professor of training in the field of transport safety of Russian Institute of Advanced Police Academy Russia,
Doctor of Law

Shatalkina Natalya Aleksandrovna,
assistant professor of training in the field of transport safety of Russian Institute of Advanced Police Academy in Russia

The article describes the basic international legal acts governing the organization of air transport.

Key words: domestic air transport, international air transport, transportation of baggage, transportation of passengers.

Воздушная перевозка представляет собой транспортировку пассажиров и багажа, выполняемую авиационными предприятиями на воздушных судах за установленную плату, а также наземными транспортными средствами перевозчика.

Внутренняя воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории одного государства.

Международная воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территории двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Период перевозки включает в себя: при перевозке пассажира — период времени с момента входа пассажира на перрон аэропорта для посадки на воздушное судно и до момента, пока он не покинет перрон под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика; при перевозке багажа — период времени с момента принятия багажа к перевозке и до выдачи получателю или передачи его согласно установленным правилам другой организации. При этом под перроном понимается часть летного поля

гражданского аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, груза и почты, а также для других видов обслуживания.

Регулирование перевозок воздушным транспортом осуществляется в соответствии с международным законодательством (если перевозка носит международный характер) или национальным законодательством (если перевозка носит внутренний характер)¹.

Основными документами, регулируемыми международными воздушными перевозками, являются международные глобальные и двусторонние конвенции.

Двусторонние соглашения заключаются, как правило, между двумя государствами, чье сотрудничество определено рамками других договоров (рамками СНГ, ЕС и т. д.).

В международных соглашениях широкого значения участвует большой круг государств, которые разрабатывают международные нормы и правила, регулирующие полеты, а также принципы организации воздушных перевозок над территориями этих государств.

¹ Авиационная безопасность: учеб. пособие. М.: НОУ НУЦ «АБИНТЕХ», 2007. С. 35–36.

Одним из первых правовых документов в области международной гражданской авиации явилась Варшавская конвенция «Соглашение для унификации основных правил² международных воздушных перевозок» от 12 октября 1929 года с изменениями и дополнениями 1955 и 1975 гг. (далее — Конвенция). Условия данной Конвенции применяются по всем перевозкам пассажиров и багажа по воздуху, предоставляемым перевозчиком как за полное вознаграждение, так и с учетом различных льгот (включая бесплатные перевозки), если перевозчик не предусматривает иное в своих Правилах. Кроме того, такие Правила регулируются национальными законами, правительственными постановлениями, кодексами.

Впоследствии Варшавская конвенция нашла развитие в дополнениях и изменениях, внесенных Гаагским протоколом 1955 года, Гватемальским протоколом 1971 года и Монреальским протоколом 1975 года.

Важным пунктом Варшавской конвенции является пункт об ответственности перевозчика за смерть или нанесение ущерба здоровью пассажира и за утрату и повреждение багажа. Согласно этому документу ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров на международных рейсах в большинстве случаев ограничивается суммой 10 000 \$ США.

Ответственность за утрату и повреждение багажа для большинства международных перевозок (включая внутренние отрезки международной перевозки) ограничивается суммой 20 \$ США за килограмм зарегистрированного багажа и 400 \$ США за незарегистрированный багаж в отношении каждого пассажира.

4 ноября 2003 года вступила в силу Монреальская конвенция (заключенная под эгидой ИКАО в 1999 году), которая отменила лимиты, установленные Варшавской конвенцией, по выплатам пострадавшим в авиакатастрофе и их родственникам. Более того, эта конвенция ввела двухуровневую систему ответственности. На первом уровне, сразу же после наступления страхового случая, авиакомпания (или ее страховщик) должна выплатить около 135 000 \$ США каждому пострадавшему — даже если вина перевозчика не доказана. Если же авиакомпания будет признана виновной в происшествии, наступит второй уровень ответственности, при котором сумма выплат ущерба вообще не ограничивается. Увеличена также ответственность перевозчика за багаж пассажиров.

К моменту вступления в силу Монреальской конвенции ее подписало 31 государство (Барбадос, Бахрейн, Белиз, Ботсвана, Македония, Греция, Иордания, Камерун, Канада, Кения, Кипр, Колумбия, Кувейт, Мексика, Намибия, Нигерия, Новая Зеландия, Танзания, ОАЭ, Панама, Парагвай, Перу, Португалия, Румыния, Сирия, Словакия, Словения, США, Чешская Республика, Эстония, Япония). Официально Казахстан не присоединился к новому документу, поэтому в нашей стране при реализации международных авиаперевозок пока действует Варшавская конвенция. Тем не менее некоторые перевозчики, особенно частные, уже начали увеличивать свои расходные статьи в соответствии с новыми веяниями международных стандартов. Естественно, что позволить себе это в состоянии только стабильные и крупные авиакомпании, которые могут предоставлять большие гарантии и страхующие самолеты на суммы 750 млн — 1 млрд \$ США (за такие деньги возмещение может быть более чем достаточным). Остальные компании будут ждать правительственных решений³.

² Далее — Правила.

³ Костеников М.В. *Авиационная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения*: учеб. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2008. С. 29.

Другим важным документом международного воздушного права в области регулярного воздушного сообщения является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.). Чикагской конвенцией был заложен ряд принципов осуществления полетов в мировом воздушном пространстве, согласно которым каждое договаривающееся государство предоставляет другим договаривающимся государствам следующие права:

- пролетать над его территорией без посадки;
- приземляться с некоммерческими целями (для заправки, смены экипажа, технических целей и др.);
- выгружать пассажиров, почту и груз, взятые на борт на территории государства, национальную принадлежность которого имеет воздушное судно;
- брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории государства, национальную принадлежность которого имеет воздушное судно;
- брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории любого другого договаривающегося государства и право выгружать пассажиров, почту и груз, прибывшие с любой такой территории.

Позднее эти принципы были расширены правом осуществлять перевозки пассажиров, почты и грузов между партнерами по соглашению и третьей стороной в обоих направлениях через свою территорию или по воздушной линии, не проходящей над территорией своей страны, а также правом осуществлять перевозки пассажиров и грузов по внутренним линиям другой страны — участницы соглашения.

Несмотря на то что принятые Чикагской конвенцией права государств по осуществлению международных полетов на практике ограничиваются некоторыми рамками, они создают необходимые условия для осуществления воздушных сообщений между государствами, обеспечивают безопасность полетов, а также способствуют благоприятным отношениям между странами и развитию туризма.

Среди правовых документов, регламентирующих международное воздушное сообщение, важное значение имеют также: Соглашение о международном воздушном транспорте (Чикаго, 1944 г.); Соглашение о транзите по международным воздушным линиям (Чикаго, 1944 г.); Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Рим, 1952 г.); Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 1963 г.) и др.⁴.

Каждая авиакомпания определяет правила перевозки людей и грузов самостоятельно. Эти правила должны соответствовать национальному законодательству стран, по которым проходит маршрут поездки, и международным двухсторонним и многосторонним договорам. Если они вступают в противоречие с национальным законодательством какого-либо государства, то на территории этого государства они имеют силу лишь в части, не противоречащей законам.

Литература

1. Авиационная безопасность: учеб. пособие. М.: НОУ НУЦ «АБИНТЕХ», 2007.
2. Белов П.Г. *Методологические основы обеспечения транспортной безопасности* // Транспортная безопасность и технологии. 2006. № 3(8).

⁴ Организационно-правовые основы пассажирских авиаперевозок: учебное пособие / В.В. Мотин, А.В. Целуйко [и др.]. Домодедово: ВИПК МВД России, 2011. С. 100.

3. Демидов Ю.Н., Анисимова Н.Н. Особенности визуальной психодиагностики личности террориста. Обнаружение криминального искажения информации: учеб.-метод. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2006.
4. Жуков С.И. Использование международного опыта в обеспечении безопасности и правопорядка на территории аэропорта (на примере МВД Италии) // Юрист-правовед. 2006. № 5.
5. Козлов В.И. Авиационная безопасность и права граждан // Юридич. консультант. 2006. № 5.
6. Костенников М.В. Авиационная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения: учеб. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2008.
7. Мотин В.В., Муханов Н.В. Организация предполетного досмотра авиапассажиров: учеб. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2009.
8. Организационно-правовые основы пассажирских авиаперевозок: учебное пособие / В.В. Мотин, А.В. Целуйко [и др.]. Домодедово: ВИПК МВД России, 2013.
9. Организация психологического обеспечения контртеррористической деятельности: метод. пособие. М.: ЦОКР МВД России, 2009.
10. Терроризм и безопасность на транспорте: сб. матер. межд. науч.-практ. конф. М.: Юриспруденция, 2011.
11. Целуйко А.В. История создания и развития системы правоохранительных органов России. Домодедово, 2008.
12. Шевченко С. Проблемы борьбы с терроризмом на транспорте // Мир и безопасность. 2004. № 2.

К вопросу о договоре перевозки грузов: понятие, виды, особенности применения

Кашкина Екатерина Валерьевна,
заместитель начальника кафедры подготовки сотрудников полиции по охране общественного порядка
ВИПК МВД России, кандидат юридических наук, подполковник полиции
000049@bk.ru

Хандогина Анастасия Викторовна,
преподаватель кафедры подготовки сотрудников полиции по охране общественного порядка
ВИПК МВД России, майор полиции
xandogina@yandex.ru

В работе авторы провели анализ действующего законодательства в области перевозки грузов, актуализировали понятия и виды транспортных документов, необходимых для организации перевозки грузов различными видами транспорта. Обращено внимание на особенности оформления пакета сопроводительных документов, кратко изложен механизм приема-передачи грузов, обозначен ряд проблемных вопросов, связанных с оформлением договоров и сопроводительных документов, а также приведена судебная практика применения транспортного законодательства.

Ключевые слова: перевозка груза, грузоотправитель, грузоперевозчик, грузополучатель, договор, железнодорожная накладная, товарно-транспортная накладная, грузовая накладная, дорожная ведомость, коносамент.

On the contract of carriage: concept, types, application features

Kashkina Ekaterina Valeryevna,
Deputy Chief of police training on policing VIPK Russian Ministry of Internal Affairs, PhD, Police Lieutenant Colonel

Khandogina Anastasia Viktorovna,
Teacher training for the police department for the protection of public order VIPK Russian Ministry of Internal Affairs, Police Major

The authors conducted an analysis of the current legislation in the field of transportation of goods, accumulated concepts and types of transport documents required for the organization of transportation of goods by various modes of transport. Attention is paid to features of registration package of accompanying documents, summarized the mechanism of transfer and acceptance of goods, identified a number of problematic issues related to registration of contracts and supporting documents, as well as given the judicial practice of the transport legislation.

Key words: shipping, shipper, freight forwarder, the consignee, contract, railway bill, bill of lading, bill of lading, freight bill, bill of lading.

На современном этапе развития экономики большое внимание со стороны Правительства Российской Федерации уделяется предпринимательской деятельности¹, ключевым фактором которой, несмотря на разнообразие видов, является перевозка грузов. Перевозку грузов можно классифицировать и как самостоятельный вид предпринимательской деятельности, и как часть нескольких производственных процессов, например при осуществлении любого производства необходима доставка сырья и готовой продукции для реализации. Крупные предприниматели имеют возможность создания своих транспортных цехов, но у предпринимателей так называемого малого и среднего бизнеса возникает необходимость пользоваться услугами транспортных компаний.

Также следует отметить, что потребность перевозки грузов возникает не только у юридических лиц, но и у физических. Это прежде всего переезды на новое место жительства, покупка-продажа крупногабаритных товаров и т. д.

Основной проблемой при осуществлении перевозки грузов является юридически неграмотно составленный договор перевозки грузов. В соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки, при этом общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами, издаваемыми в соответствии с ними правилами (ст. 784 ГК РФ)². Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон.

Вид договора перевозки грузов зависит от вида транспортного средства, предназначенного для перевозки, исходя из чего выделяют следующие виды перевозок грузов:

- *железнодорожные перевозки*, особенностью которых являются высокая провозная способность, регулярность перевозок и независимость от погодных условий;
- *автомобильные перевозки* (самый распространенный вид перевозки грузов), отличающиеся особой маневренностью, возможностью прямой доставки груза, сравнительно высокой скоростью доставки;
- *морские перевозки* характеризуются малой энергоемкостью, что, естественно, говорит о низкой себестоимости перевозки грузов;
- *речные перевозки*, недостатком которых является сезонность их применения;
- *воздушные (авиа-) перевозки*, составляющие 1 % от всех видов перевозок, отличающиеся высокой себестоимостью перевозки груза, а также ограничением габаритов и веса перевозимого груза, зависимостью от погодных условий.

Все виды транспорта предполагают свою технологию перевозки, обеспечение безопасности, а также индивидуальный подход в правовом регулировании деятельности.

Согласно п. 2 ст. 421 ГК РФ договор является источником возникновения гражданских прав и обязанностей, причем независимо от того, предусматривает действующее законодательство данный вид сделки или нет, — при

условии, что она не является противозаконной. Принято считать, что договорная работа должна отвечать следующим основным условиям — соблюдение и выполнение требований законодательства, положений локальных актов, эффективность, актуальность, экономическая целесообразность, правовая грамотность составляемых документов и проводимых мероприятий, финансовая обеспеченность проектов.

В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

При заключении договора перевозки грузов недостаточно лишь соглашения сторон, необходим также факт передачи груза, с момента передачи которого договор признается заключенным, однако это правило не распространяется на договор морской перевозки грузов.

Перевозкой груза, в правовом смысле, можно признать лишь такое перемещение материальных объектов в пространстве, которое осуществляется с помощью самоходных транспортных средств на основании возмездного гражданско-правового договора. В соответствии с п. 1 ст. 408 ГК РФ договор перевозки грузов может быть прекращен в связи с надлежащим исполнением, а также в соответствии со ст. 416 ГК РФ в связи с невозможностью исполнения обязательства, если она вызвана обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает.

Транспортные уставы и кодексы предусматривают ряд случаев невозможности исполнения договора перевозки грузов, не регламентированной ГК РФ.

В соответствии со ст. 785 ГК РФ в качестве доказательства заключения договора перевозки груза грузоотправитель передает транспортную накладную (коносамент или иной документ на груз, предусмотренный соответствующим транспортным уставом или кодексом) перевозчику груза. Такой документ подтверждает факт приема груза к перевозке и одновременно является формой договора перевозки груза.

Рассмотреть типовое оформление договора перевозки груза не представляется возможным, т. к. вид договора на перевозку груза напрямую зависит от вида транспорта. Например, формой договора железнодорожной перевозки является железнодорожная накладная, морской — коносамент или чартер, автомобильной — товарно-транспортная накладная, воздушной — авианакладная³. В связи с этим мы рассмотрим типовое оформление договора перевозки груза конкретными видами транспорта.

При осуществлении перевозки груза **железнодорожным транспортом** пакет документов состоит из:

1) *железнодорожной накладной*, которая составляется грузоотправителем на бланках установленной формы, каждый из которых зависит от количества перевозимого груза по одной накладной. Акцентируем внимание на недопустимости внесения в одну накладную:

- скоропортящихся грузов с другими грузами, за исключением грузов, следующих в сопровождении проводника;
- грузов, которые имеют свойства, не позволяющие совместной перевозки;
- грузов, которые требуют соблюдения особых мер предосторожности при перевозке, с грузами, не требующими таких мер;

³ Ст. 785 ГК РФ.

¹ Материалы заседания Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 34 [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/meetings/6625>

² Гражданский кодекс Российской Федерации с изменениями и дополнениями (далее — ГК РФ).

— грузов, которые требуют соблюдения санитарных, ветеринарных или других административных правил, с грузами, не требующими таких мер;

— грузов с разными сроками хранения после выгрузки, за исключением выгрузки в местах общего пользования.

В накладной, которая подписывается грузоотправителем, указываются грузополучатель, станции отправления и назначения, наименование и масса перевозимого груза, тип вагонов и другие условия договора перевозки груза⁴.

Необходимо принять во внимание, что моментом вступления в силу договора перевозки груза признается факт приема груза к перевозке, а не оформление и визирование накладной. Тем не менее именно оформлению и визированию накладной необходимо уделить большое внимание, так как это является гарантией передачи груза, последующей его доставки и передачи грузополучателю. Заполненная накладная грузоотправителем передается в товарную контору станции отправления перед ввозом груза на станцию или до погрузки на подъездном пути. Уполномоченный сотрудник товарной конторы делает отметку о разрешении ввезти или погрузить груз в накладной с указанием даты ввоза или погрузки. На подъездных путях накладная вручается приемосдатчику до начала погрузки;

2) **дорожной ведомости**, состоящей из трех бланков одинаковой формы с одинаковыми номерами, каждый из которых расположен на отдельных листах —

- дорожная ведомость;
- корешок дорожной ведомости;
- квитанция о приеме груза к перевозке.

Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю после приема груза, а корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. Дорожная ведомость сопровождает груз до станции назначения, в которой грузополучатель после получения груза делает соответствующую отметку. Стоит обратить внимание, что данная отметка является доказательством получения груза уполномоченным лицом, тем самым подтверждается факт выполнения обязательств по перевозке груза, что является в соответствии со ст. 785 ГК РФ гарантией уплаты за перевозку груза установленной платы.

Для осуществления грузоперевозки грузоотправитель обязан также представить следующие документы:

- сертификат качества на перевозимый груз;
- карантинный сертификат;
- ветеринарное свидетельство;
- удостоверение о качестве скоропортящегося груза;
- качественный паспорт на нефтепродукты;
- таможенное разрешение и др.

Перечень сопроводительных документов зависит от вида и характера груза, отсутствие необходимых документов будет являться нарушением правил перевозки грузов.

При перевозке груза товарного характера на **автомобильном транспорте** оформляется товарно-транспортная накладная, сопровождающая груз на всем пути его следования⁵. В отличие от железнодорожной наклад-

ной товарно-транспортная накладная служит, помимо прочего, документом учета товарно-материальных ценностей у грузоотправителя и грузополучателя, по которому списывается и оприходуется груз. Товарно-транспортная накладная выписывается в четырех экземплярах, которые имеют следующее назначение:

— первый экземпляр — для списания товарно-материальных ценностей организации, отпустившей груз (грузоотправителя);

— второй экземпляр — для оприходования товарно-материальных ценностей организаций, получивших их;

— третий экземпляр — для расчетов автотранспортного предприятия с заказчиком — является приложением к счету за перевозку этих товарно-материальных ценностей;

— четвертый экземпляр — для учета транспортной работы, прилагается к путевому листу⁶.

Особое внимание также следует уделить оформлению данных накладных: отсутствие визы водителя (экспедитора) или иного представителя грузоперевозчика влечет за собой факт признания данной грузоперевозки не состоявшейся, что, соответственно, будет признано нарушением договора с соответствующими последствиями.

В соответствии с Общими правилами перевозок грузов автомобильным транспортом⁷ автотранспортное предприятие или организация заключает с грузоотправителями или грузополучателями годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом, за исключением случаев вывоза грузов со станции железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов, а также перевозок сельскохозяйственных продуктов и сырья на заготовительные пункты, перерабатывающие предприятия и места длительного хранения, когда договор заключается с грузополучателями.

Законодательство Российской Федерации предусматривает два вида договоров для автотранспортных предприятий.

Первый вид договора — это годовой договор на осуществление автомобильной перевозки груза, так называемые разовые договоры или заявки, которые направлены на организацию транспортного процесса. Второй вид договора — это договор перевозки конкретного груза. Оба этих договора являются транспортными договорами, а значит, регулируют отношения в сфере транспортной деятельности.

При заключении договора на перевозку грузов с грузополучателем, а также при принятии от него разового заказа грузополучатель пользуется правами, несет обязанности и ответственность, предусмотренные для грузоотправителя⁸.

Тем не менее наличие договора или заявки не является действительным без передачи груза и товарно-транспортной накладной, если это не предусмотрено вышеуказанными документами. Поэтому стоит отметить, что при составлении договора или заявки грузоперевозчик следует фиксировать ответственность грузоотправителя, грузоперевозчика и грузополучателя о сроках

⁴ Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ). Ст. 25.

⁵ Федеральный закон от 8.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее — УАТ). Ст. 47.

⁶ Транспортное право: учебное пособие / С.Ю. Морозов. М.: Волтерс Клувер, 2010. С. 60–61.

⁷ Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозки грузов автомобильным транспортом».

⁸ Новые правила оказания транспортных услуг: постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ / Е.И. Никифорова. М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2008. С. 53.

погрузки-разгрузки, подачи автотранспорта и груза и др. Нарушение указанных в договоре пунктов при срыве перевозки будет являться основанием для взыскания штрафов пострадавшей стороной.

Для осуществления **воздушных перевозок** грузов формой договора является грузовая накладная⁹. При перевозке воздушным транспортом грузоотправитель при сдаче груза заполняет один экземпляр авианакладной. Аэропорт на основании данных, внесенных отправителем в первый экземпляр, составляет еще три экземпляра накладной, снабженные печатным номером. Подготовленные три накладные имеют одинаковый печатный номер и заполняются перевозчиком при приеме груза к перевозке. Эти документы являются грузовой накладной, квитанцией о приеме груза и корешком грузовой накладной. Все бланки грузовой накладной имеют одинаковую силу и применяются по назначению, в них указанному.

Квитанция о приеме груза выдается отправителю, что подтверждает факт заключения договора о перевозке груза. Накладная отправителя вместе с грузом выдается грузополучателю и сопровождает груз до места назначения. Грузовая накладная остается в аэропорту назначения груза, а корешок грузовой накладной в аэропорту отправления.

Особенностью оформления перевозки опасного груза воздушным транспортом является форма грузовой накладной, которая имеет отличительную особенность — красную полосу, расположенную по диагонали бланка. Тогда как, например, при перевозке опасных грузов автотранспортными средствами форма договора не имеет отличительных особенностей, за исключением сопроводительного пакета документов, а также предъявляемых требований к водителю и транспортному средству.

Не отличается своеобразием оформления договорных отношений и перевозка груза на внутреннем **водном транспорте**. В соответствии со ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная, а также оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

В соответствии со ст. 115 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления всего судна, части или определенных судовых помещений (чартер), либо без таких условий.

Чартер применяется при нерегулярном судоходстве, а при регулярном судоходстве судоходное предприятие заключает договор на объявленных им условиях по линейному коносаменту с каждым, кто к нему обратится.

При перевозке морским видом транспорта линейным судоходством договором является простая письменная форма договора. Однако при заключении такого вида договора необходимо заключение и по коносаменту. Он является одновременно и обязательством по договору, а также служит подтверждением имущественного права.

Существуют следующие разновидности коносамента:

— сквозной коносамент — выписывается на порт назначения, в который данное судно следует, предусматривается перевалка груза в промежуточном порту на

другое судно. Обязательно указание порта перевалки, а если возможно, то и указание второго судна;

— долевой коносамент — выписывается в порту назначения на часть коносаментной партии, в составе которой груз был погружен. Сумма долевых коносаментов должна равняться первоначальному. Комплект долевых коносаментов выдается только в обмен на первоначальный;

— служебный коносамент МЕМО — коносамент без оплаты, по которому перевозятся грузы, принадлежащие самому перевозчику. Нужен только для таможни.

В международных морских перевозках, в случаях если для интересов торговли не требуется оборотный документ, альтернативой коносаменту служит морская накладная.

Договор по коносаменту имеет особенность. При заключении данного договора грузовладельцам не предоставляется возможность выбора необходимого времени доставки груза, т. к. грузоперевозчик, выполняя регулярные рейсы по определенному графику, предлагает грузоотправителям перевезти груз по условиям и в сроки, которые определены графиком судоходства.

Коносамент является доказательством наличия договора морской перевозки, а также ценной бумагой, и служит распиской в приеме груза к перевозке.

Коносамент содержит реквизиты, которые вносятся как грузоотправителем, так и перевозчиком. Отсутствие одного из реквизитов может лишить коносамент свойства товарораспределительного документа, хотя и не делает его ничтожным.

К сожалению, как показывает судебная практика, несмотря на нормативное регламентирование механизма перевозки грузов, существуют различного рода споры между грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками, в независимости от вида транспорта, осуществляющего перевозку. Сложившаяся практика доказывает, что обязательные положения договоров не всегда являются гарантом правовой защиты участников перевозки грузов.

Рассмотрим некоторые проблемные вопросы, возникающие в применении транспортного законодательства.

1. Транспортные предприятия по-разному интерпретируют понятие «отказ от оформления и неправильное оформление товарно-транспортного документа».

По данному вопросу Президиум Высшего Арбитражного суда Российской Федерации дает вполне четкое разъяснение следующего порядка:

«В соответствии с параграфом 4 раздела 6 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом товарно-транспортная накладная на перевозку грузов автомобильным транспортом составляется грузоотправителем на имя каждого грузополучателя в четырех экземплярах с обязательным заполнением следующих реквизитов: наименование получателя, наименование груза, количество, вес перевозимого груза, способ определения веса (взвешивание, по тарифу, стандарту, обмеру), род упаковки, способ погрузки и разгрузки, время подачи автомобиля под погрузку и время окончания погрузки.

Поэтому под отказом от оформления и неправильным оформлением товарно-транспортного документа следует понимать отказ от заполнения или неправильное название реквизитов. Нечеткое и небрежное заполнение грузоотправителями товарно-транспортных накладных не является основанием для штрафа, предусмотренного ст. 145 УАТ.

⁹ Федеральный закон от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации». Ст. 105.

Отказ от оформления товарно-транспортного документа может быть зафиксирован в акте, составленном в соответствии с разделом 10 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»¹⁰.

2. При осуществлении перевозки смешанными видами транспорта (например, железнодорожным и автотранспортом) возникают проблемы, связанные с оплатой за хранение груза. Могут ли быть взысканы в претензионно-исковом порядке сборы за хранение груза в случае частичного отказа заказчика от оплаты платежного требования?

По данному вопросу мы также обратимся за разъяснениями Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации, который поясняет: «...если в договоре, заключенном автопредприятием с заказчиком, предусмотрено, что расчеты производятся платежными требованиями либо плановыми платежами, то в названные расчетные документы включаются плата за перевозку грузов, сборы за выполнение автопредприятием связанных с перевозкой операций и услуг. Поэтому сборы за хранение груза, уплаченные автопредприятием другим видам транспорта, должны включаться в счета, предъявляемые для оплаты заказчику.

В случае необоснованного включения, по мнению заказчика, в платежное требование сборов за хранение заказчик вправе частично отказаться от оплаты счета. В этом случае сборы за хранение должны взыскиваться в претензионно-исковом порядке»¹¹.

3. Согласно ст. 103 УАТ автотранспортные предприятия и организации до внесения провозной платы грузы к перевозке не принимают. В виде исключения, до внесения провозной платы, грузы могут быть приняты к перевозке автотранспортным предприятием или организацией по разрешению вышестоящего по отношению к ним органа.

Однако Президиум Высшего Арбитражного суда Российской Федерации разъяснил, что «положения этой статьи УАТ были рассчитаны на ситуацию, когда автотранспортные предприятия (организации) являлись государственными и перевозки грузов автомобильным транспортом планировались.

При перевозке грузов автоперевозчиками, действующими в форме обществ и товариществ, а также индивидуальных предпринимателей, вопрос о сроках внесения провозной платы и ответственности за их нарушение решается сторонами при заключении договора перевозки»¹².

Таким образом, договор перевозки груза многогранен, имеет свои особенности, преимущества, а также недостатки, что необходимо учитывать при его составлении, принимая во внимание различные нюансы, существующие в зависимости от вида транспортного средства, особенностей условий перевозки, характера и свойства перевозимого груза, формы оплаты и стоимости перевозки и ряда других факторов.

Особо заслуживает внимания тот факт, что при подписании договора сторона, не принимавшая участия в составлении договора, халатно (безответственно) соглашается с прописанными в нем условиями, не вдаваясь в подробности, а ведь, как показывает практика, сторона, составляющая договор, прописывает условия, в большей степени выгодные для себя. Как видно из вышесказанного, сопровождение юриста при заключении договора на перевозку грузов необходимо, иначе и у компании, и у заказчика могут возникнуть различного рода проблемы. Однако далеко не каждая организация может себе позволить штатную единицу юриста.

К сожалению, в рамках одной работы невозможно охватить все проблемные стороны оформления сопровождающих груз документов, которые могут как заменять договор, так и быть его дополнением. Тем не менее особое внимание необходимо уделять правильности и полноте составления всех перевозных документов, что позволит избежать многих судебных претензий и исков, так как законодательство Российской Федерации носит гибкий характер, а судебные органы при рассмотрении споров по данному направлению не всегда однозначны в своих решениях.

Литература

1. Коробова С.Р. Сборник договоров с приложением судебной практики. М.: Проспект, 2009. 720 с.
2. Лукаш Ю.А. Договоры. Общие правила, особенности и способы обеспечения: учебное пособие. М.: Издательство «Дело и сервис», 2008. 288 с.
3. Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие. М.: Волтерс Клувер, 2010. 320 с.
4. Никифорова Е.И. Новые правила оказания транспортных услуг: постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ. М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2008. 192 с.
5. Подхолзин Б.А. Договоры, обязательства, сделки: Юридический комментарий. Судебная практика. Образцы договоров. М.: Издательство «Ось-89», 2011. 592 с.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».
7. Федеральный закон от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
8. Федеральный закон от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
9. Федеральный закон от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
10. Федеральный закон от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
11. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
12. Федеральный закон от 8.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изменениями и дополнениями).

¹⁰ Договоры, обязательства, сделки: Юридический комментарий. Судебная практика. Образцы договоров / Б.А. Подхолзин. М.: Издательство «Ось-89», 2011. С. 342.

¹¹ Договоры, обязательства, сделки... С. 343.

¹² Сборник договоров с приложением судебной практики / С.Р. Коробова. М.: Проспект, 2009. С. 454.

Международный опыт обеспечения авиационной безопасности

Моховиков Олег Вячеславович,
начальник кафедры подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
полковник полиции
vipk-kafedra11@yandex.ru

Комов Анатолий Анатольевич,
преподаватель кафедры подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
майор полиции
vipk-kafedra11@yandex.ru

В статье рассмотрен опыт крупнейших международных аэропортов в области обеспечения авиационной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность, терроризм на транспорте, предполетный досмотр.

International experience of ensuring aviation security

Mokhovikov Oleg Vyacheslavovich,
head of the department of training in the field of transport safety of Russian Institute
of Advanced Police Academy Russian Police Colonel

Komov Anatoly Anatolyevich,
lecturer training in the field of transport safety Russian Institute Advanced Police Academy Russia, Police Major

The article describes the experience of the largest international airports in the aviation security.

Key words: transport safety, terrorism in transport, preflight inspection.

Понятие безопасности — это целый комплекс мероприятий. Службы авиационной безопасности аэропорта находятся на последнем рубеже антитеррористической защищенности. Сначала работают спецслужбы, которые на предварительном этапе пытаются выявить террористов среди пассажиров. В качестве примера рассмотрим зарубежный опыт обеспечения авиационной безопасности. В зарубежных странах проблема безопасности полетов на воздушном транспорте впервые заявила о себе к началу 1950-х годов. Официально первым угоном пассажирского самолета считается захват лайнера в 1931 году в Перу. Второй случай, уже с человеческими жертвами, был зарегистрирован в 1948 году. Четыре гражданина Китая захватили самолет ОА-10 Catalina, выполнявший рейс Гонконг — Макао. Угонщики убили пилотов, и самолёт с 26 пассажирами на борту разбился.

Всплеск международного терроризма в 60–70-е годы (захваты и взрывы самолетов) вызвал ответную реакцию властей: в течение непродолжительного времени родилась и выросла прежде невиданная система авиационной безопасности. В аэропортах появились приборы, просвечивающие багаж, металлоискатели, собаки, на-taskанные на поиск взрывчатки, и многое другое¹.

В аэропорту Хитроу (Лондон) запрещено класть в чемоданы режущие и колющие предметы. В случае сраба-

тывания металлоискателя власти допускают ручной обыск пассажира. Перед вылетом авиакомпании проводят двойной контроль ручной клади. Весь багаж просвечивают на специальном оборудовании. Во время полета британские авиакомпании требуют от пилотов постоянно держать дверь в кабину плотно закрытой. Аналогичные меры безопасности действуют в немецких, итальянских, греческих авиакомпаниях.

В ранее спокойном мире американских систем обеспечения безопасности авиaperевозок сегодня появилось много модных слов. Идет ли речь о шумовом оружии пилотов, биометрических системах идентификации личности или же детекторах взрывчатых веществ для проверки багажа, все говорят об этих высокотехнологичных устройствах как о потенциальных «затычках» в несовершенной системе безопасности авиaperевозок.

После террористических атак 2001 года в США радикально изменились схемы обеспечения безопасности пассажиров, пользующихся воздушным транспортом. Однако вместе с этим системы и структуры безопасности самих аэропортов оставляют желать лучшего. В настоящее время в США функционируют 429 коммерческих аэропортов, службы безопасности лишь немногих из них способны предотвратить теракт.

12 сентября 2003 года, ровно через два года после терактов 11 сентября, 20-летний американский студент Натаниэль Хитвол намеренно пронес через контрольно-пропускной пункт аэропорта Роли-Дарем в штате Север-

¹ Авиационная безопасность: учеб. пособие. М.: НОУ НУЦ «АБИТЕХ», 2007. С. 23.

ная Каролина ножи для резки картона (аналогичные тем, которые использовали угонщики 11 сентября 2001 года), спички, отбеливатель в тубиках из-под тонального крема. Он пронес эти предметы на борт самолета авиакомпании Southwest Airlines и оставил пакет в одной из уборных. Успешно выполнив эту «миссию», Хитвол повторил то же самое трое суток спустя в международном аэропорту Балтимор/Вашингтон. После этого Хитвол послал письмо в ФБР/FBI, где рассказал обо всем, что сделал, и о том, где можно найти спрятанные пакеты. Он подписался собственным именем и оставил контактный номер телефона. Журнал American Daily, рассказавший об эпопее Хитвола, прокомментировал, что уровень безопасности в аэропортах США даже в период, когда все правоохранительные службы находятся в состоянии боевой готовности, находится на низком уровне².

Сеть аэропортов США представляет собой критически важную национальную инфраструктуру, себестоимость которой составляет несколько сотен миллиардов долларов. Несмотря на это, большинство финансовых ресурсов, выделяемых государством для обеспечения авиационной безопасности, достаются авиакомпаниям, а не самим аэропортам.

Для того чтобы обеспечить более «безболезненный» переход пассажиров через контрольные точки, средства массовой информации активно распространяют материалы с правилами поведения во время посадки на самолет. Пассажирам советуют не носить обувь с металлическими пряжками и снимать драгоценности и бижутерию во время прохождения через контрольно-пропускной пункт. Также не рекомендуется перевозить сыр и плитки шоколада, так как они больше всего похожи на взрывчатку на экранах рентгеновских аппаратов и могут стать причиной нежелательных осложнений. В соответствии с новыми правилами на борт самолетов не позволяется проносить режущие предметы и приспособления, которые могут быть применены как холодное оружие, — ножи любых размеров, ножницы, бейсбольные биты, клюшки для хоккея и гольфа, большие ключи, отвертки, топоры и молотки, бритвенные лезвия, игрушечные пистолеты и даже игрушечные роботы-трансформеры. Только в 2003 году в правила были внесены небольшие послабления и пассажирам разрешили оставлять в личной клади пинцеты, пилки для ногтей и бритвенные приборы.

Наказания за подобные нарушения варьируются от 1,1 тыс. долларов штрафа до тюремного заключения, продолжительностью в несколько лет. Пассажирам также не рекомендуется шутить на темы подготовки терактов: за последние три года было зафиксировано несколько инцидентов, когда пассажиры приговаривались к значительным штрафам и даже условному тюремному заключению за шутки, которые вызывали беспокойство пассажиров и служб безопасности.

Однако признанные эксперты в вопросах безопасности предупреждают, что одними технологическими новшествами угрозы захвата террористами гражданского самолета устранить невозможно.

Многоуровневый подход должен полагаться в первую очередь на работу с пассажиром, а уже затем — на оборудование. Например, если пассажир определяется как представляющий угрозу (числится ли он на соответствующем учете в госорганах или же ведет себя странным

образом у пунктов контроля), то он должен быть подвергнут более пристальному осмотру с использованием большего числа персонала и самого сложного оборудования. У пассажиров, которые, как предполагается, представляют меньшую угрозу (например, если они участвуют в программе для часто летающих пассажиров), проверят только багаж с помощью рентгеновского аппарата.

В Китае действует 3-уровневая система безопасности. Но там за почти 50 лет не было ни одного теракта в самолете или в аэропорту.

Считается, что в США контролирующий персонал одинаково относится ко всем пассажирам. Ассоциация воздушного транспорта США доказала Конгрессу, что служащих учат смотреть на вещи, а не на людей. Это правило действует даже в том случае, если компьютерная система Федеральной авиационной администрации, предваряющая досмотр пассажиров (Computer Assisted Passenger Prescreening System, CAPPS), установленная в 20 крупнейших аэропортах страны, определяет пассажира как представляющего угрозу.

CAPPS «прочесывает» систему резервирования авиабилетов и отбирает тех, кто, по ее мнению, может представлять потенциальную угрозу. Если человек обозначается системой как «представляющий угрозу», то персонал должен обследовать вещи этого пассажира оборудованием, определяющим наличие взрывчатых веществ. Эффективной работе CAPPS пока мешает то, что сегодня она не связана с базами данных правоохранительных органов и федеральных структур, однако ситуация может измениться после того, как государство возьмет на себя контроль за системой безопасности.

И, хотя после 11 сентября CAPPS и другие меры безопасности были усилены в аэропортах и в них теперь несут дежурство вооруженные части Национальной гвардии, пока не ясно, будет ли найдено их оптимальное сочетание со свободой путешествий, а тем временем очереди у контрольно-досмотровых пунктов многократно выросли³.

В израильском аэропорту Бен-Гурион такие очереди наблюдались еще четыре года назад, что усложняло работу полицейских, осматривающих пассажиров и багаж, поэтому государству пришлось искать альтернативное решение. Международная компания EDS разработала специальную программу, в которой могли принять участие все граждане Израиля, путешествующие за границу: в обмен на добровольную проверку биографических сведений и персональную беседу с представителями служб безопасности они получали карточку «проверенного» клиента (*trusted traveler card*).

Если личность владельца карточки подтверждается при проверке в аэропорту, он рассматривается как «представляющий небольшую угрозу» и избегается от части проверок при досмотре. Компания EDS зашифровывает в карточки более чем 90 параметров руки пассажира, а представители компании утверждают, что и другие биометрические показатели, такие как отпечатки пальцев или рисунок радужной оболочки глаз, могут быть записаны в карточку.

Усиление террористической угрозы вызвало хаос в Великобритании. Террористический заговор, к счастью предотвращенный британскими спецслужбами, заставил задуматься о безопасности полетов практически каждого. Поскольку террористы, как теперь известно, планировали пронести взрывные устройства на самолеты в ручной клади и привести их в действие в воздухе, вопрос:

² Демидов Ю.Н., Анисимова Н.Н. Особенности визуальной психодиагностики личности террориста. Обнаружение криминального искажения информации: учеб.-метод. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2006. С. 34

³ Терроризм и безопасность на транспорте: сб. матер. междунауч.-практ. конф. М.: Юриспруденция, 2011. С. 57–59.

что можно, а что нельзя брать с собой в полет — стал по-настоящему актуальным. Пассажиры, желая добраться до пункта назначения побыстрее и без проблем, согласны терпеть некоторые неудобства. Сотрудники служб безопасности в свою очередь желают предотвратить малейший риск попадания на борт самолета чего-либо опасного, и подчас даже слишком перестраховываются. В результате о том, что можно взять с собой в полет, ходят совершенно невероятные слухи — вплоть до того, что на пункте контроля изымают лекарства, косметику и зубную пасту.

Чрезвычайные меры были объявлены в лондонском аэропорту Хитроу, оказавшемся в центре скандала. Запрет, спровоцировавший огромные очереди, коснулся именно провоза ручной клади, она была фактически отменена. Пассажиры имели право взять с собой на борт только документы и бумажник, предварительно упакованные в прозрачные пластиковые пакеты. Все жидкое запрещалось, кроме детского питания и жизненно необходимых лекарств. Кстати, детское молоко перед посадкой заставляли попробовать. Нельзя было ввозить ни гели, ни парфюмерию, ни косметику, ни электронные приборы. Последний запрет был продиктован тем, что террористы якобы планировали взорвать самодельные бомбы с помощью взрывателей из деталей радиотелефона. Особенно тяжело пришлось пассажирам, желающим вылететь в США. Их обязывали снимать обувь (а вдруг бомба спрятана в ботинках!), лишали напитков из Duty Free (а вдруг ром или Baileys где-нибудь в укромном уголке заменили на взрывчатку!), проверяли по всевозможным черным спискам. Все это привело к тому, что более трети рейсов из Лондона оказались отменены, а пассажиры остальных сутками толпились в переполненных залах ожидания.

Во всем мире одной из наиболее эффективных считается система авиационной безопасности Израиля. По прибытии в аэропорт Бен-Гурион пассажиры, участвующие в программе, направляются в зону, где расположена кабинка со сканерами руки. Если система подтверждает совпадение биометрических данных, записанных в карту, с рукой пассажира, он направляется в пункт осмотра для «знакомых» пассажиров, где проводится досмотр по сокращенной программе. А «незнакомые» пассажиры, без карты или же те, чьи карты не были опознаны системой, должны пройти полный цикл процедуры досмотра, отличающийся своей строгостью.

Основная особенность этой программы — 15-минутная проверка биографических данных и персональное собеседование, предназначенные для того, чтобы отделить большинство добропорядочных пассажиров от небольшой группы тех, кто может вызвать проблемы. «Люди, принявшие участие в программе, проводят меньше времени в общении с представителями служб безопасности, чем те, кто проходит все процедуры аэропортового досмотра», — заметил Джеф Пуулсон, старший консультант подразделения компании по контролю доступа. По словам Брета Кидда, вице-президента по стратегии группы EDS, программа, доступная для всех граждан Израиля, дает персоналу пунктов досмотра больше времени для работы с «незнакомыми» пассажирами, которые могут вызвать неприятности.

Кидд заявил, что в программе проверенных пассажиров сейчас участвуют примерно 15 % пассажиров, проходящих через аэропорт Бен-Гурион, и она сокращает потерю времени на прохождение досмотра с двух часов до пятнадцати минут. Компания EDS обслуживает схожую систему, установленную в девяти аэропортах США для пассажиров, совершающих международные перелеты, а также проводит испытания системы для пассажиров

региональных маршрутов в международном аэропорту Чикаго О'Хара. Похоже, такая концепция систем безопасности усиливает свои позиции в США, где Ассоциация воздушного транспорта (ATA) подтвердила поддержку электронной системы идентификации пассажиров, а Национальная авиатранспортная ассоциация (National Air Transport Association) запустила добровольную программу «Небесное удостоверение» (Sky-ID) в партнерстве с FAA и другими организациями. Дальнейшим развитием этой системы является оказание предполетных услуг на дому.

Предполетные услуги на дому позволяют пассажирам Эль Аль пройти досмотр багажа и отправить его в грузовой отсек самолета из дома за 6–24 часа до вылета. Услуга является платной.

Предполетные услуги на дому существенно сокращают время, проведенное в аэропорту перед полетом, в т. ч. время, необходимое для прохождения досмотра служб безопасности. Это позволяет прибыть в аэропорт с удобством, без багажа, имея при себе лишь ручную кладь.

Пассажиры, воспользовавшиеся данными услугами, получают посадочный талон дома и могут прибыть в аэропорт непосредственно к пункту прохождения паспортного контроля. В соответствии с правилами служб безопасности, во время прохождения предполетного досмотра должны присутствовать все пассажиры.

Удобное время прохождения предполетного досмотра, согласовываемое заранее по телефону, проверка паспортов и авиабилетов, досмотр багажа, взвешивание багажа, вручение пассажирам посадочных талонов, транспортировка багажа в аэропорт — данный сервис предоставляется на всех рейсах, вылетающих из Израиля⁴.

Литература

1. Авиационная безопасность: учеб. пособие. М.: НОУ НУЦ «АБИНТЕХ», 2007.
2. Белов П.Г. Методологические основы обеспечения транспортной безопасности // Транспортная безопасность и технологии. 2006. № 3(8).
3. Демидов Ю.Н., Анисимова Н.Н. Особенности визуальной психодиагностики личности террориста. Обнаружение криминального искажения информации: учеб.-метод. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2006.
4. Жуков С.И. Использование международного опыта в обеспечении безопасности и правопорядка на территории аэропорта (на примере МВД Италии) // Юристы-правоведы. 2006. № 5.
5. Козлов В.И. Авиационная безопасность и права граждан // Юридик. консультант. 2006. № 5.
6. Костенников М.В. Авиационная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения: учеб. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2008.
7. Организационно-правовые основы пассажирских авиоперевозок: учебное пособие / В.В. Мотин, А.В. Целуйко [и др.]. Домодедово: ВИПК МВД России, 2013.
8. Организация психологического обеспечения контртеррористической деятельности: метод. пособие. М.: ЦОКР МВД России, 2009.
9. Терроризм и безопасность на транспорте: сб. матер. межд. науч.-практ. конф. М.: Юриспруденция, 2011.
- 10) Целуйко А.В. История создания и развития системы правоохранительных органов России. Домодедово, 2008.
11. Шевченко С. Проблемы борьбы с терроризмом на транспорте // Мир и безопасность. 2004. № 2.

⁴ Организационно-правовые основы пассажирских авиоперевозок: учебное пособие / В.В. Мотин, А.В. Целуйко [и др.]. Домодедово: ВИПК МВД России, 2013. С. 110.

Основные транспортные проблемы России

Прибавина Татьяна Александровна,
заместитель начальника отдела изучения проблем информационных технологий
Центра информационных и компьютерных технологий
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
подполковник полиции
vipk_main@mail.ru

Полесико Наталья Николаевна,
научный сотрудник отдела изучения проблем информационных технологий
Центра информационных и компьютерных технологий
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
капитан полиции
vipk_main@mail.ru

Статья затрагивает вопросы организации дорожного движения как одну из основных проблем современной России, причем не только внутри страны, но и в масштабах мирового сообщества. В частности, рассматриваются и анализируются основные транспортные проблемы крупных городов, удаленных территорий страны, вопросы безопасности дорожного движения, нормативно-правовая база регулирования указанных вопросов. Статья может быть интересна специалистам в области транспортного сообщения страны, в том числе сотрудникам подразделений органов внутренних дел, отвечающих за организацию безопасности дорожного движения, а также рядовым участникам дорожного движения.

Ключевые слова: транспортные проблемы России, государственная транспортная политика России, безопасность дорожного движения, транспортная полиция, суверенитет Российской Федерации.

The main transport problems of Russian

Pribavina Tatyana Aleksandrovna,
deputy head of Studies Information Technology Center of Information
and Computer Technology All-Russian Institute for Advanced Studies Russian MVD,
police Lieutenant Colonel

Polesiko Natalya Nikolaevna,
researcher at the Department of Information Technology Studies Center of Information
and Computer Technology All-Russian Institute for Advanced Studies Russian MVD,
Police Captain

The article touches upon the issues of organization of road traffic as one of the main problems of modern Russia, not only in the country but throughout the world community. In particular, the author considers the main transportation problems of big cities, to the remote areas of the country, issues of road safety, normative-legal base of regulation of these issues. Article may be interesting for specialists in the field of transport of the country, including the employees of the departments of the interior, responsible for the organization of road safety, as well as ordinary participants of traffic.

Key words: transport problems of Russian, state transport policy of Russia, road safety, transport police, the sovereignty of the Russian Federation.

Россия в настоящее время испытывает те же проблемы в области дорожного движения, что и другие развитые страны мира, — это низкая пропускная способность дорожной сети, ее качество, которое ниже всякой критики, неграмотное стратегическое планирование развития, в первую очередь в крупных городах. К тому же, если внимание проблемам организации дорожного движения в Европе начали уделять значительно раньше, чем в России, — достаточно вспомнить, что 20–25 лет назад для СССР слово «пробка» обозначало явление «не из нашей жизни»: в силу малого количества личного автотранспорта улицы и дороги были достаточно свободны даже в Москве.

Но одновременно с общими цивилизационными проблемами, с которыми сталкиваются все страны мира

в области транспорта, у России есть специфические проблемы, доставшиеся нам из 90-х годов XX века, когда кардинальное реформирование всех сфер жизни государства наложилось на разрушение сложившихся за советское время механизмов управления и хозяйствования, устойчивых производственных, торговых, инфраструктурных, и в их числе транспортных, связей.

Как верно отмечает в своем диссертационном исследовании Ю.Ф. Голиусов, «утрата статуса супердержавы обернулась для России значительным упадком ее международного влияния, резким повышением рисков и угроз ее национальной безопасности, снижением возможностей защиты и продвижения за рубежом национальных интересов. Возрастание геополитических рисков

проявилось и в приближении государственных границ к жизненно важным центрам России. Возникли множественные потенциальные угрозы сухопутным, воздушным, морским транспортным каналам. На политическое позиционирование страны стали оказывать существенное влияние экономически мало освоенные и удаленные российские территории. Плохо связанные транспортно или вообще оторванные от индустриального центра они вызывают нездоровый интерес у перенаселенных соседей. Целостность экономического пространства страны, крепость связей между ее регионами в гораздо большей мере, чем ранее, стали зависеть от уровня развития транспорта. В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт все больше становится инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе» [1; 2–3].

Таким образом, государственная транспортная политика является важнейшим фактором в том числе и национальной безопасности России.

Конечно же, для России основные транспортные проблемы — это проблемы транспортной доступности удаленных территорий страны, состояние качества дорог и принимающие иногда почти катастрофические размеры транспортные трудности больших городов.

Так, Москва — это огромный мегаполис, с большим количеством разнообразных транспортных средств, людей, плотной застройки и нехваткой дорожного полотна и тротуаров для пешеходов, которые в будни, как правило, заставлены машинами. В последнее время набирают силу процессы, связанные с тем, что работающее население переселяется в пригороды, что приводит к объединению их транспортно-дорожных сетей с пространством «основного» города.

Что же касается общей ситуации на дорогах, то она, к сожалению, по-прежнему остается довольно сложной. Но, несмотря на все трудности, нам удастся сохранять контроль над обстановкой и добиваться дальнейшего снижения числа ДТП. Большую роль, конечно же, сыграла Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» [3], благодаря которой за это время уже удалось сохранить большое число человеческих жизней, в том числе жизней детских.

Готовится к реализации новая национальная стратегия повышения безопасности дорожного движения, которая станет частью профильной Федеральной целевой программы на 2013–2020 годы.

27 октября 2012 года подписано распоряжение Правительства № 1995-р, которым утверждена Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [2]. В ней сказано, что предельный (прогнозный) объем финансирования программы за счет средств федерального бюджета составит 48 700 млн рублей.

Среди проблем транспортных систем городов одной из ключевых в настоящий момент для России является нормативно-правовая база, ибо грамотная и полноценная правовая база — это основа успеха транспортной политики.

Основные проблемы функционирования транспортных систем городов едины для всех. Их можно систематизировать и разделить на объективные и субъективные проблемы.

Среди объективных проблем можно назвать: рост уровня автомобилизации населения; увеличение интенсивности использования индивидуального транспорта; снижение эффективности городского пассажирского транспорта; увеличение потребности жителей города в

перемещениях; диспропорции между уровнем автомобилизации и темпами дорожного строительства; градостроительные и планировочные проблемы развития в первую очередь городских территорий.

Субъективные проблемы — это несовершенство системы организации и управления развитием дорожно-транспортного комплекса; недостаточная законодательная база на местном и региональном уровне в области управления транспортной системой города, региона; недостаточная информационная составляющая при принятии управленческих решений; недостатки финансирования развития дорожных сетей и транспортной инфраструктуры; нерешенность имущественных вопросов и вопросов разграничения прав собственности и управления объектами транспортной инфраструктуры; негативное влияние человеческого фактора.

Все имеющиеся проблемы можно условно разделить на следующие **категории**:

- мероприятия, находящиеся в зоне ответственности транспортной полиции;
- мероприятия в области развития транспортного каркаса столицы;
- мероприятия в области общественного транспорта;
- мероприятия в области системы управления развитием транспортной системы;
- мероприятия в области управления доступом к инфраструктуре;
- мероприятия в области интеграции транспортной системы с другими системами;
- мероприятия в области развития системы управления движением.

Продолжается и набирает свои обороты процесс, когда основные общероссийские транспортные пути, которые формируют опорную транспортную сеть государства, становятся частью международных транспортных сетей. И это дает возможность не только осуществлять выбор оптимальных маршрутов передвижения людей и товаров, повышать скорость их доставки, но и обеспечивать надежность и эффективность названных перевозок, что сейчас становится чрезвычайно актуальным при определении национальной транспортной политики и продвижении российских интересов в общемировое экономическое и политическое пространство и немаловажным фактором защиты территориальной целостности и суверенитета Российской Федерации. В этой связи успешное решение транспортных задач представляется вкладом в превращение России в современное цивилизованное государство, в безопасность общества в целом и конкретных граждан в частности.

Разрешение имеющихся проблем невозможно без согласованных организационных, правовых, экономических и политических усилий всех заинтересованных ведомств, включая МВД, органы федеральной власти, власти субъектов Федерации, органы местного управления, граждан, разнообразные дорожно-строительные, научно-исследовательские и иные учреждения и организации.

Литература

1. Голиусов Ю.Ф. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010.
2. Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=137148>.
3. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/>.

К вопросу о специфике обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте в приграничных регионах Российской Федерации (на примере Брянской области)

Требенюк Анастасия Анатольевна,
стажер по должности начальника кабинета специальных дисциплин кафедры подготовки сотрудников
в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России
nastja1988@mail.ru

В настоящей статье рассмотрена специфика обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта в приграничных регионах России. В качестве примера проанализирован и обобщен опыт правоохранительных органов Брянской области.

Ключевые слова: транспортная безопасность, транспортный комплекс, железнодорожный транспорт, координация правоохранительных органов и силовых структур.

On the issue of the specifics of ensuring security on the railway transport in boundary regions of the Russian Federation (as exemplified by the Bryansk Region)

Trebenok Anastasia Anatolyevna,
intern as chief cabinet special training of disciplines in the field of transport safety training center
for employees in the field of transport safety of Russian Institute of Advanced Police Academy Russia

This article examines the specifics of security in railway transport in the border regions of Russia. As an example, analyzed and summarized the experience of the law enforcement agencies of the Bryansk region.

Key words: transport safety, transport sector, rail transport, coordination of law enforcement and security agencies.

Российская Федерация, как страна огромных территорий, испытывает объективную потребность в государственном интересе к эффективному функционированию транспортной системы. Транспортный комплекс России выступает одним из стратегических сегментов национальной экономики, выполняет широкий круг задач социально-экономического, промышленного, оборонного характера.

Очевидно, что транспорт является важной «артерией» в сложном государственном организме, в результате его функционирования становится возможным ежедневное перемещение огромных потоков людей и материальных ценностей.

Являясь стратегически важным объектом государственного значения, транспортная система России неоднократно потенциально и реально становилась местом совершения преступлений с наибольшей общественной опасностью. Еще свежи в памяти людей трагические события подрыва поезда «Невский экспресс» (27 ноября 2009 года), двойной террористический акт в Московском метрополитене (29 марта 2010 года), теракт в аэропорту Домодедово (24 января 2011 года) и три теракта на объ-

ектах транспортной инфраструктуры в г. Волгограде в 2013 году.

В этой связи особое значение приобретает транспортная безопасность, на что неоднократно указывал Президент Российской Федерации В.В. Путин¹. При этом важно учитывать, что доминирующей криминологической тенденцией последнего десятилетия и сегодняшних реалий является рост преступности в мире как в целом, так и в отдельных странах с одновременным отставанием социально-правового контроля от растущей криминализации общественных отношений².

Особая актуальность данной проблемы обусловлена, как представляется, тем обстоятельством, что борьба с терроризмом, незаконным оборотом наркотических

¹ Путин В.В. Избранные речи и выступления. М.: Книжный мир, 2008. 480 с.

² Арестов А.И. Уголовно-правовые и криминологические проблемы борьбы с организованной преступностью: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 186 с.

и психотропных веществ, контроль за миграционными процессами самым непосредственным образом связаны с транспортными потоками.

В структуре транспорта основным видом выступает железнодорожный транспорт. Именно на него ложится основная нагрузка по перевозке людей и грузов. Соответственно, самое пристальное государственное внимание уделяется объектам железнодорожного транспорта.

Известно, что 10 февраля 2011 года Президент Российской Федерации Д.А. Медведев в сопровождении руководителей правоохранительных органов и силовых структур внепланово проинспектировал Киевский вокзал Москвы, в результате чего глава государства пришел к выводу, что состояние обеспечения безопасности находится в неудовлетворительном состоянии. Назвав железнодорожный вокзал «критическим объектом транспортной инфраструктуры», руководитель страны в числе выявленных недостатков отметил недопустимо низкую численность сотрудников органов внутренних дел, обеспечивающих безопасность на вокзале (всего 4 человека), отсутствие службы кинологов и рамок металлоискателя. При этом президент признал, что ситуация на данном вокзале «к сожалению, типичная, она не хуже и не лучше, чем в других местах»³.

В 2010 году государство взяло на себя обязательство создать к 2014 году комплексную систему обеспечения безопасности населения на транспорте, определив ответственным за реализацию данной задачи федеральный орган исполнительной власти — Министерство транспорта России⁴. В свете реализации данного указа в августе 2010 года была утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте.

На сегодняшний день справедливым является вопрос о том, в какой степени решена задача по созданию системы безопасности населения на транспорте и достаточно ли принятых государством мер. Очевидно, что данная задача решена не в полной мере, свидетельством чему стали прошлогодние теракты в г. Волгограде. Наряду с этим важно отметить, что ситуация меняется в лучшую сторону, что подтверждается опытом Брянской области, граничащей с Республикой Беларусь и Украиной.

По данным Управления МВД России по Брянской области, в структуре преступности, существующей на объектах железнодорожной инфраструктуры, преобладают преступления имущественного характера (как правило, мелкие кражи). Приграничное положение региона способствует осложнению оперативной обстановки — нелегальные мигранты пытаются пересечь государственную границу Российской Федерации, провезти различные товары и продукцию (валюту, оружие, раритетные предметы, наркотические средства и т. п.).

Транспортная безопасность в условиях приграничного региона обеспечивается Пограничной службой ФСБ России, органами внутренних дел, Федеральной таможенной службой. Наряду с этим безопасность населения на объектах железнодорожного транспорта обеспечивает охрана ОАО «Российские железные дороги».

Для решения задачи обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте и в соответствии с требованиями Федерального закона «О транспортной

безопасности» в Брянской области проведен комплекс мероприятий, направленных на укрепление защищенности объектов транспортной инфраструктуры.

На транспортных предприятиях (железнодорожные вокзалы, станции) проведена комплексная оценка уязвимости объектов, позволяющая определить степень защищенности от угрозы совершения терактов.

В последние два года установлены досмотровое и инженерно-техническое оборудование, система видеонаблюдения в залах ожидания и на прилегающих к вокзальным комплексам территориях. Закупленные технические средства включают в себя стационарные и ручные металлоискатели.

Современная аппаратура в полной мере способствует осуществлению видеоаналитики — обработке информации, которая поступает с работающих камер.

Особое значение в обеспечении безопасности на объектах железнодорожного транспорта Брянской области уделяется функционированию кинологовической службы, которая осуществляет свою деятельность по двум направлениям — обнаружение потенциально опасного объекта и его обезвреживание.

Положительным примером по работе в рассматриваемом направлении является функционирование координационных советов правоохранительных органов, осуществляющих транспортную безопасность.

Таким образом, правоохранительные органы и силовые структуры Брянской области к 2014 году в целом решили задачу, поставленную президентом России о создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на объектах транспорта.

В качестве важной меры обеспечения транспортной безопасности, в том числе на объектах железнодорожного транспорта, представляется принятие региональной программы, в которой будут определены мероприятия по обеспечению безопасности на транспорте и лица, ответственные за их исполнение.

Очевидно, что вопросы обеспечения транспортной безопасности еще долгое время не утратят своей актуальности. Именно поэтому во время посещения Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России Президент России Владимир Путин (17 мая 2012 года) и Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Пан Ги Мун (19 мая 2013 года) обратили особое внимание на важность подготовки высококвалифицированных сотрудников в сфере транспортной безопасности, совершенствование досмотровой техники, систем визуальной диагностики пассажиропотока (профайлинг), использование в учебном процессе инновационных технологий⁵.

В дальнейшем научные исследования в данном направлении предполагается продолжить, осветив их психолого-педагогический аспект.

Литература

1. Арестов А.И. Уголовно-правовые и криминологические проблемы борьбы с организованной преступностью: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 186 с.
2. Путин В.В. Избранные речи и выступления. М.: Книжный мир, 2008. 480 с.
3. Целуйко А.В. Генезис обеспечения безопасности на воздушном транспорте службой досмотра МВД России // Транспортное право. 2013. № 4. С. 25–27.

⁵ Целуйко А.В. Генезис обеспечения безопасности на воздушном транспорте службой досмотра МВД России // Транспортное право. 2013. № 4. С. 25–27.

³ [Электронный ресурс]: Официальный сайт Президента России. URL: Kremlin.ru.

⁴ Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Российская газета. № 70 (5149). 5 апреля 2010 года.

Перспективный опыт взаимодействия ВИПК МВД России с ассоциациями охранных структур по повышению профессионального уровня их сотрудников

Целуйко Андрей Валерьевич,
начальник Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
кандидат юридических наук, майор полиции
andcel1@mail.ru

В статье рассмотрен опыт профессиональной подготовки сотрудников частных охранных организаций, подразделений, обеспечивающих безопасность на объектах транспорта на базе ВИПК МВД России.

Ключевые слова: транспортная безопасность, сотрудники частных охранных организаций, обеспечивающие безопасность на объектах транспорта, учебные занятия-тренинги, взаимодействие МВД России с частными охранными организациями.

Perspective experience of interaction of the All-Russia Institute of Advanced Training of the Ministry of Internal Affairs of Russia with associations of security structures with regard to improvement of professional level of employees thereof

Tseluyko Andrey Valeryevich,
Head of the Center for training in the field of transport safety of Russian Institute
of Advanced Police Academy Russia, PhD in Law, Police Major

The article describes the experience of training of private security organizations, units providing security at transport facilities on the basis of the Russian Interior Ministry VIPK.

Key words: transport safety, employees of private security agencies to ensure safety on transport, training sessions trainings, MOI interaction with private security organizations.

Эффективность работы сотрудников как правоохранительных органов, так и охранных структур во многом зависит от качественной профессиональной подготовки. Одной из форм этой подготовки является система повышения квалификации действующих сотрудников, в том числе осуществляющих свою деятельность на объектах транспорта.

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России» (ВИПК МВД России) является ведущим учебным заведением системы дополнительного профессионального образования МВД России.

Главная задача института состоит в формировании у сотрудников органов внутренних дел знаний

в области новейших достижений и положительного опыта деятельности отечественных и зарубежных правоохранительных органов, а также в приобретении умений и навыков по эффективному исполнению служебных обязанностей.

В институте ежегодно проходят повышение квалификации и профессиональную переподготовку более 6 тысяч сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации, силовых структур стран СНГ и дальнего зарубежья по 152 должностным категориям, в их числе — 300–400 иностранных специалистов. Профессорско-преподавательский состав представлен 60 кандидатами и докторами наук, имеющими большой практический опыт работы.

В составе института функционируют различные специализированные центры. В декабре 2006 года,

в соответствии с приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации, в структуре Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России образован Центр подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности.

Основной задачей центра является повышение квалификации сотрудников органов внутренних дел, обеспечивающих безопасность на объектах транспорта.

Центр подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности представляет собой учебный комплекс, оборудованный в соответствии с технологической схемой обеспечения безопасности действующего транспортного комплекса, позволяющей моделировать ситуацию с момента приезда пассажиров до непосредственной посадки на транспорт. (Также предусмотрено обучение сотрудников полиции, обеспечивающих правопорядок на объектах метро.) Центр обладает развитой инфраструктурой и учебно-материальной базой, куда входят: учебные аудитории, оснащенные специальными техническими средствами досмотра; конференц-зал — ситуационный центр; учебно-практическое пособие «Вагон метрополитена» и планер самолета ТУ-154Б; интерактивный лазерный тир «Рубин», — общая площадь учебно-полигонной территории более 1 000 кв. м.

Учебный процесс построен так, чтобы знания, умения и навыки, полученные в ходе обучения, могли быть оперативно реализованы в практической деятельности обучаемых сотрудников. Этому способствует применение активных видов обучения, тренингов, а также новейших педагогических и компьютерных технологий.

По распоряжению руководства МВД России, сотрудники Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности провели подготовку сотрудников органов внутренних дел МВД Российской Федерации, задействованных на досмотровых мероприятиях в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в г. Сочи.

В настоящее время в Российской Федерации существует недостаток учебных заведений, занимающихся подготовкой и тренингами сотрудников, обеспечивающих транспортную безопасность.

Обучение и организация взаимодействия сотрудников транспортной полиции с сотрудниками подразделений транспортной безопасности является важнейшей задачей, решение которой необходимо для качественного обеспечения транспортной безопасности.

В марте 2013 года в соответствии с приказом министра внутренних дел Российской Федерации Владимира Александровича Колокольцева создан Координационный совет по взаимодействию с частными охранными организациями и частными детективами, также утверждено положение о вышеуказанном совете и его составе. Качественно пересмотрена роль в общей системе безопасности как государства, так и личного имущества граждан. По сути, частные охранные предприятия и детективные агентства перестают рассматриваться как коммерческие конкуренты полиции.

ВИПК МВД России с 2013 года начал сотрудничество с некоммерческой организацией ассоциации частных охранных организаций «АЭРОГВАРД».

По согласованию с Департаментом государственной службы и кадров МВД России подписано соглашение о творческом сотрудничестве, а также договор об обучении на базе Института руководителей служб частных охранных предприятий. Совместно разработаны учебные программы повышения профессионального уровня сотрудников охраны. В соответствии с учебной программой проводятся практические занятия и тренинги, направленные на предотвращение угроз жизни и здоровья пассажиров.

Занятия направлены на отработку практических навыков, в частности на методы тактильного досмотра и досмотра с применением ручных металлодетекторов, а также профайлинг (методику выявления потенциально опасных пассажиров и ситуаций в пассажиропотоке).

В августе 2013 года некоммерческой организацией ассоциации частных охранных организаций «АЭРОГВАРД» произведена реставрация учебно-полигонного пособия Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности ВИПК МВД России — «Вагон метрополитена». Учебные занятия-тренинги, проводящиеся на вышеуказанном полигоне, способствуют отработке практических навыков у обучаемых сотрудников, а также позволяют моделировать кризисные и чрезвычайные ситуации, которые могут возникнуть на объектах транспорта.

Опыт ВИПК МВД России весьма ценен в связи с вступлением в силу Федерального закона от 3 февраля 2014 года № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», которым введены: «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; а также «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 [1].

Сотрудничество и взаимодействие сотрудников транспортной полиции с сотрудниками подразделений транспортной безопасности является важнейшей задачей, решение которой необходимо для качественного обеспечения безопасности на транспорте.

Литература

1. Федеральный закон от 03.02.2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс».

Перспективные системы охраны периметра аэропорта

Михайлов Андрей Владимирович,
старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки и оперативного планирования
Международного межведомственного центра подготовки и переподготовки специалистов
по борьбе с терроризмом и экстремизмом ВИПК МВД России, полковник полиции
andr.mihajlov2013@yandex.ru

Бойко Олег Станиславович,
старший преподаватель-методист Центра подготовки сотрудников
в сфере транспортной безопасности ВИПК МВД России, майор полиции
andr.mihajlov2013@yandex.ru

В статье рассматриваются новейшие охранные системы периметров аэропортов, разработанные российскими учеными. Рассматриваются принципы работы, их преимущества и особенности. Статья может использоваться сотрудниками МВД России, задействованными в охране спортивных мероприятий.

Ключевые слова: система, периметр, проникновение, охрана аэропорта.

Perspective systems of guardianship of the perimeter of the airport

Mikhaylov Andrey Vladimirovich,
a senior lecturer in the tactical and special training and operational planning
International Interagency Center for training and retraining of specialists in the fight against terrorism
and extremism VIPK Russian Ministry of Internal Affairs, Police Colonel

Boyko Oleg Stanislavovich,
Senior Lecturer Methodist Training Center staff in the area of transport security VIPK Russian Ministry of Internal Affairs,
Police Major

The article discusses noveshie surveillance perimeters developed by Russian scientists. Discusses the principles of their benefits and features. Article can be used MUP involved in the protection of sporting events.

Key words: system, perimeter, penetration, airport security.

Защита значительной территории (территории большой площади) таких объектов, как нефтехранилища, аэропорты, склады готовой продукции, большие автостоянки — задача достаточно сложная. Сложность заключается в протяженности охраняемого периметра. Даже при патрулировании территории не всегда возможно обнаружение факта проникновения в охраняемую зону. Поэтому для охраны периметров используются различного вида инженерные сооружения.

Система охраны периметра — это первый рубеж охраны, которой отведена значительная роль в построении комплексной системы охраны объекта.

Задача оборудования периметра системой безопасности гораздо сложнее аналогичной задачи для помещений:

— система охраны периметра должна работать в условиях пересеченной местности, не оставляя при этом «мертвых зон»; на систему охраны периметра оказывает влияние большое количество помех: погодные условия, мелкие животные, ветки деревьев и кустарников, автотранспорт, радиопередатчики;

— требования к техническим параметрам технических средств охраны периметра выше ввиду более сложного алгоритма обработки сигналов; система охраны периметра работает в более сложных климатических условиях.

К вопросу проектирования систем охраны периметра необходим индивидуальный подход, т. е. при этом учитывается множество факторов, таких как:

- месторасположение охраняемого объекта;
- характер и тип инженерного заграждения;
- наличие вблизи зон обнаружения линий электропередач и растительности;
- характер рельефа местности и т. д.

Проект системы охраны периметра должен быть индивидуален, и его необходимо разрабатывать для каждого объекта отдельно¹.

¹ Охрана периметра. Типы периметровых технических средств охраны [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sb-78.ru/article/okhrana-perimetra-tipy-perimetroykh-tekhnicheskikh-sredstv-okhrany>.

Сложность системы охраны периметра напрямую связана со степенью важности объекта. При оценке периметра учитываются: степень сложности конфигурации забора, размер площади территории, наличие или отсутствие в ее пределах деревьев, а также особенности рельефа территории — наличие рек, скал, приближенность к жилому сектору и т. д. Перед проектированием систем безопасности проводится анализ потенциальных угроз с участием лиц, ответственных за безопасность объекта. Специалисты по безопасности, опираясь на свой опыт, выявляют наиболее вероятные лазейки, а сотрудники охраны объекта высказывают свое видение по идеологии защиты: что именно прежде всего требуется защитить и чему уделить особое внимание.

К новым системам безопасности предъявляют все более высокие требования, и связано это с возросшим числом преступлений и значимостью охраняемых объектов. Поэтому при их разработке необходимо руководствоваться соответствующими требованиями Федеральных законов — № 130-ФЗ «О борьбе с терроризмом», № 390-ФЗ «О безопасности», № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» (от 21.07.1997 г.), № 77-ФЗ «О ведомственной охране» (от 14.04.1999 г.); Указом Президента РФ № 537 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года»; Законом РФ от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»; постановлением Правительства Российской Федерации от 14.08.1992 г. № 587 «Вопросы частной детективной и охранной деятельности»; руководящим документом МВД РФ РД 78.36.003-2002 «Инженерно-техническая укрепленность»².

Первым шагом в обеспечении авиационной безопасности и защиты международных аэропортов от террористических актов и иных противоправных посягательств является устройство ограждений по периметру основной территории аэропорта и периметрам его жизненно важных центров.

Ограждения представляют собой инженерно-технические сооружения, препятствующие умышленному или непреднамеренному проникновению людей и транспорта на территорию охраняемого объекта либо на отдельные его участки.

Ограждения следует выполнять в виде прямолинейных участков, с минимальным количеством изгибов и поворотов, затрудняющих применение технических средств охраны и ограничивающих контроль за состоянием периметра и прилегающей территории стационарными и подвижными (включая моторизованные) нарядами охраны. Ограждения не должны иметь лазов, проломов и других повреждений, а также незапертых дверей, ворот и калиток. К ограждениям нельзя пристраивать какие-либо сооружения, кроме зданий, являющихся продолжением периметра.

Для защиты аэропортов следует устраивать основное, дополнительные и предупредительные ограждения.

Основное ограждение предназначено для защиты объекта или отдельных его участков (сооружений) от несанкционированного проникновения на территорию нарушителя, и для объектов всех категорий должно иметь класс защиты не ниже «второго».

Дополнительные ограждения устраивают для повышения устойчивости основного ограждения к его преодолению. Верхнее дополнительное ограждение препятствует «перелезанию» через основное ограждение и ограничивает возможность переброса на объект или с объекта каких-либо предметов. Его, как правило, выполняют в виде козырька, состоящего из 3–4 рядов колючей проволоки. Нижнее дополнительное ограждение предназначено для защиты от подкопа. Оно устанавливается под основным ограждением с заглублением в грунт на 40–50 см и выполняется из бетонированного цоколя или решетки (например, из арматурной стали диаметром 18–25 мм с ячейками размером до 200 мм). В настоящее время промышленность производит специальные железобетонные плиты с «юбкой», обеспечивающей защиту от подкопа.

Предупредительные ограждения могут быть расположены с внешней и внутренней стороны основного ограждения.

Основным назначением внешнего предупредительного ограждения является ограничение случайного входа людей в зону охраняемого объекта извне.

Внутреннее предупредительное ограждение устанавливают для организации зоны отторжения, предназначенной для размещения средств периметровой сигнализации, телевизионного наблюдения, связи и оповещения, охранного освещения, тропы наряда и постовых грибков.

Зона отторжения должна быть тщательно спланирована и расчищена. В ней не должно быть строений и предметов, затрудняющих применение технических средств охраны и действия работников охраны. Зона отторжения может быть использована также для организации охраны периметра с помощью собак. В этом случае внутреннее предупредительное ограждение должно иметь высоту не менее 2,5 м. Ширина зоны отторжения, в которой размещены средства периметровой сигнализации, должна превышать ширину их зоны обнаружения.

Для визуального (без применения технических средств) обнаружения проникновения нарушителя в зону отторжения оборудуют контрольно-следовую полосу шириной не менее 3 м (при ограниченных участках зоны — не менее 1,5 м), представляющую собой разрыхленный и выровненный участок земли. Устройство указанной полосы на заснеженных и песчаных участках местности не требуется.

Для создания труднопреодолимого препятствия в зоне отторжения следует применять средства инженерной защиты типа «Спираль АКЛ» или аналогичные. Изделия такого типа можно разворачивать по верху основного ограждения или по земле вдоль него как дополнительное ограждение либо прокладывать в несколько рядов (в вертикальной и горизонтальной плоскостях) для сооружения самостоятельного ограждения.

Все ограждение разбивают на участки протяженностью не более 100 м для обеспечения принятия мер оперативного противодействия нарушителем. С этой целью

² Руководящий документ МВД РФ РД 78.36.003-2002 «Инженерно-техническая укрепленность. Технические средства охраны. Требования и нормы проектирования по защите объектов от преступных посягательств» (утв. МВД РФ 6 ноября 2002 г.).

на каждом участке ограждения оборудуют запираемую калитку.

На предупредительных ограждениях должны быть вывешены запрещающие таблички типа: «Не подходить! Запретная зона».

Служебные КПП аэропортов для авиационного персонала, работников авиационных предприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта, должны иметь шлюзовые кабины с встроенными автоматизированными системами контроля и управления доступом, противокумулятивными ограждениями, средствами противопулевой защиты персонала КПП³.

Для защиты стационарных объектов в НПО Специальных материалов разработана система инженерной защиты «Лоза», которая представляет собой быстро разворачиваемое инженерное заграждение в виде металлических рам с металлической сеткой, устанавливаемое на местности путем скрепления рам между собой.

Система «Лоза» создана на базе современного представления о процессах формирования кумулятивной струи и ее воздействия на преграду, а также с учетом анализа боевых действий в локальных конфликтах и практики терактов. Установленные в результате комплекса исследований и испытаний конфигурация и прочностные характеристики входящих в систему специальных сетчатых экранов обеспечивают надежное срабатывание взрывателя гранаты при контакте с экраном. Принцип действия системы «Лоза» основан на том, что с увеличением расстояния от точки срабатывания заряда кумулятивная струя сначала усиливается, а затем теряет устойчивость, разрывается, расширяется и ее пробивающее действие резко падает. Заграждения с выбранными параметрами полностью снимают фугасное воздействие на защищаемые объекты, а воздействие осколков гранаты и кумулятивной струи снижается до безопасного уровня. Кроме того, применяемое ограждение предотвращает несанкционированный проход.

Экранная система «Лоза» обеспечивает надежную защиту опорных пунктов, блокпостов, сторожевых, модульных бронированных постов от воздействия противотанковых гранат типа ПГ-7 и всех видов РПГ. Ее также можно рекомендовать для защиты полевых складов взрывчатых веществ, горюче-смазочных материалов, мест скопления боевой техники, административных зданий (не высотных) и других объектов.

Использование на служебных КПП турникетов и шлагбаумов не допускается из-за их невысокой степени защиты (легко преодолеваются одиночным нарушителем или группой). Дверь или ворота на выход для находящегося внутри шлюзовой кабины человека должны открываться только после блокирования входной двери или ворот шлюза, определения полномочий на проход (идентификация) и количества проходящих (телеконтроль, взвешивание и т. п.). Шлюз рекомендуется оборудовать:

- металлообнаружителями;
- обнаружителями взрывных устройств и взрывчатых веществ;

- обнаружителями отравляющих веществ;
- аппаратами рентгеновского досмотра.

Шлюзовая кабина позволит предотвратить проход по принуждению, например под угрозой применения оружия, проход группы по одному идентификационному признаку и локализовать нарушителя (нарушителей)⁴.

В настоящее время существует множество технических комплексов и систем охраны периметра охраняемого объекта. Одним из примеров перспективных систем является разработанная на базе инновационных опτικο-волоконных технологий система «Сокол». Система успешно прошла испытания, подтвержденные соответствующими протоколами, и имеет сертификаты. Система признана инновационной Министерством транспорта Российской Федерации, и именно ей оснащается периметр аэропорта Домодедово. Система «Сокол» строится на базе интегрированной системы безопасности и управления волоконно-оптической вибрационно-сейсмической системой периметровой охраны совместно с системой тепловидения, видеонаблюдения, управления беспилотными летательными аппаратами, электрошокерной системой, объектовой сигнализацией, системой контроля доступа, охранном освещением, автоматикой и другими системами. В основу работы системы положен принцип отслеживания и контроля цепочки событий на охраняемом периметре — *приближение — нарушение — проникновение*.

Принцип построения системы «Сокол» строится на возможностях раннего обнаружения нарушителя, распознавания типа нарушителя, скрытности системы и ее охранных функций, дистанционного управления и архивирования данных системой; устойчивости и независимости работы системы в сложных погодных условиях, адаптации к воздействию постоянных внешних помех; контроля состояния и самодиагностики системы; дублирования всех подсистем и сохранения работоспособности при обрыве; обеспечения информационной безопасности⁵.

Но, если система «Сокол» представляет собой практически законченную систему безопасности, существуют и другие системы, которые представляют не меньший интерес, но более просты в своей конструкции, а значит, более доступны в производстве и установке. Рассмотрим ряд из них — представляющих законченную систему безопасности периметра. Примером является охранный система, идущая под обозначением «Алмаз».

Система имеет назначение охраны протяженных рубежей и периметров объектов с использованием комбинированного заграждения, приземной частью которого является сигнализационное заграждение из колючей или гладкой стальной проволоки, крепящейся к деревянным, металлическим или железобетонным опорам. Принцип работы заключается в регистрации изменений взаимно-индуктивной связи между проводами сигнализационного заграждения при их перемещении, замыкании или обрыве при попытках нарушителя перелезть (пролезть) через заграждения или разрушить его.

⁴ Андрианов Д.Е. Гаркин О.И. Защита периметра аэропорта / НПЦ «Омега-микродизайн». 2013.

⁵ Охрана периметра... [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sb-78.ru/article/okhrana-perimetra-tipy-perimetroykh-tekhnicheskikh-sredstv-okhrany>.

³ Охрана периметра... [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sb-78.ru/article/okhrana-perimetra-tipy-perimetroykh-tekhnicheskikh-sredstv-okhrany>.

Также интересной, на наш взгляд, является система, оборудованная прибором радиолучевого обнаружения «Контур-М», главным назначением которого является охрана рубежей и периметров сложной конфигурации объектов различного назначения. Принцип работы основан на создании в пространстве между передатчиком и приемником электромагнитного поля и регистрации изменения этого поля при пересечении зоны обнаружения нарушителем⁶.

Спиральные барьеры безопасности из плоского колючего ленточного заграждения полностью выполняют свое предназначение по устройству заграждений и возведению физических препятствий. Нарушитель, попавший в спирали изделия, не имеет возможности освободиться из заграждения самостоятельно. Для изготовления столь прочной и эффективной защиты применяется высокоуглеродистая оцинкованная проволока. Использование данного материала позволяет обеспечить эксплуатацию изделий на открытом воздухе⁷.

Еще одна система, которая, на наш взгляд, усиливает эффективность охраны периметра объекта, это «СМВ-24» — микроволновый сигнализатор. Главное назначение которого радиолокационный метод обнаружения на основе эффекта Доплера. Особенности этого аппарата в том, что зона сигнализатора разбита на три поперечные подзоны. Возможность отключения одной или нескольких подзон позволяет организовать зоны «санкционированных» подходов и допускать на охраняемом участке потенциальные источники помех, например кусты, небольшие деревья. Используемый в сигнализаторе метод временной дискретизации сигналов позволяет получить четкие границы зоны обнаружения, что снимает жесткие ограничения на движение транспорта и групп людей вблизи границ зоны обнаружения, повышает помехоустойчивость к птицам и мелким животным в зоне обнаружения и воздействию метеофакторов⁸.

Выше были приведены системы, охраняющие периметр от проникновения по земле, и если нарушитель пытается преодолеть ограждения под землей, то тоже существуют эффективные способы противодействия. Такие системы, как «Аркан», имеют главной целью охрану рубежей и периметров объектов от подкопа под заграждениями. Применяются для охраны цокольных частей заграждения от разрушения, трубопроводов и коммуникаций, располагаемых под землей. Принцип работы основан на регистрации изменений взаимно-индуктивной связи между проводами чувствительного элемента, вызванных перемещением проводов, обрывом

любого провода, замыканием между собой любой пары соседних проводов чувствительных элементов во время подкопа⁹.

Помимо охраны периметра объекта от проникновения нарушителей, большое внимание должно уделяться проходам (аварийным проходам) и въездам и выездам на объект. В зависимости от степени важности (категории) охраняемого объекта устанавливаются режим прохода, проезда и выхода, выезда на территорию охраняемого объекта, пропуска, различные электронные системы допуска, контрольно-пропускные пункты¹⁰ и т. д.

На отдельных участках периметра объектов и с внешней стороны ворот на объектах (в соответствии с ведомственными требованиями) устанавливают специальные устройства для ограничения скорости движения автотранспорта, а на особо важных объектах — противотаранные устройства, или так называемую «шлюзовую систему ворот».

Организация автоматического контроля и управления доступом через КПП особо охраняемых промышленных и административных объектов, как правило, осуществляется через турникет полустововой роторный — ТПР и роторный турникет со встроенным монитором радиационных материалов — РТРК. Проводится шлюзование проходящих лиц с их блокированием в зоне контроля при обнаружении фактов нарушения процедур прохода. Приборы способны выделять контролируемые признаки: номер проксимити-карты, персональный код лица (PIN-код), вводимый с кодонаборного устройства, вес проходящего лица. Особенности турникета в том, что существует защита от одновременного прохода двух и более человек.

При обеспечении охраны объекта важно достичь сбалансированности всех важных элементов эффективной системы безопасности. Без дополнительного охранного оборудования группа реагирования не сможет оперативно получить извещение о проникновении или нападении и предпринять необходимые меры.

Литература

1. Технологии защиты: журнал. № 1, 2013.
2. Технологии защиты: журнал. № 5, 2012.
3. Свирский Ю.Н. Рынок периметровых средств охранной сигнализации на пороге третьего тысячелетия // Системы безопасности. № 38, 2001 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bre.ru/>.

⁶ Технологии защиты: журнал. № 5. 2012.

⁷ Технологии защиты: журнал. № 1. 2013.

⁸ Технологии защиты: журнал. № 1. 2013.

⁹ Свирский Ю.Н. Рынок периметровых средств охранной сигнализации на пороге третьего тысячелетия // Системы безопасности. № 38, 2001 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bre.ru/>.

¹⁰ Далее — КПП.

Практические результаты применения систем технического профайлинга для обеспечения безопасности на транспорте

Минкин Виктор Альбертович,
начальник отдела ЦНИИ «Электрон», заместитель директора «ЭЛСИС»
minkin@elsys.ru

Целуйко Андрей Валерьевич,
начальник Центра подготовки сотрудников
в сфере транспортной безопасности Всероссийского института
повышения квалификации сотрудников МВД России,
кандидат юридических наук, майор полиции
andcell@mail.ru

Текущее состояние международной обстановки делает борьбу с терроризмом для развитых стран одной из основных задач транспортной безопасности и при проведении массовых мероприятий. Главным оружием государства в этой борьбе являются биометрические системы, и прежде всего системы и методы, позволяющие определять мысли, намерения и психоэмоциональное состояние (ПЭС) человека. Основной задачей данных биометрических систем (3-го поколения) является выявление личностей, собирающихся совершить террористический акт и представляющих опасность для транспортной инфраструктуры. В данной статье рассмотрены вопросы практической реализации таких систем в США и России на примерах системы SPOT и системы виброизображения (Vibraimage).

Ключевые слова: профайлинг, транспортная безопасность, транспортный комплекс, массовые спортивные мероприятия, координация правоохранительных органов и силовых структур.

Practical results of application of the systems of technical profiling for ensuring security on the transport

Minkin Viktor Al'bertovich,
head of the Department of the Central Scientific Research Institute "Electron", deputy director of "E'LSIS"

Tselujko Andrej Valer'evich,
head of the Center of Training of Employees in the Sphere of Transport Security of the All-Russia Institute of Advanced Training of the Employee of the Ministry of Internal Affairs of Russia, candidate of juridical sciences, police major

The current state of the international situation makes the fight against terrorism in developed countries, one of the major problems of transport and security during mass events. The main weapon of the state in this struggle are the biometric system and, above all, systems and methods to determine the thoughts, intentions and emotional state (PES) man. The main objective of these biometric systems (3-rd generation) is to identify individuals who are going to commit a terrorist act and pose a threat to transportation infrastructure. This article describes the practical implementation of such systems in the United States and Russia, and examples of SPOT system vibraimage (Vibraimage).

Key words: profiling, transport safety, transport sector, mass sports events, coordination of law enforcement and security agencies.

Программа детекции состояния пассажиров (SPOT) в Соединенных Штатах Америки (США)

Известно, что Департамент транспортной безопасности США (TSA, Transportation Security Administration) потратил более 900 млн долларов с 2007 по 2013 год на разработку систем идентификации поведения и состояния пассажиров [11, 12]. Данная программа носит

название SPOT (Screening of Passengers by Observation Techniques — сканирование пассажиров техникой наблюдения) и предназначена для выявления потенциально опасных личностей [9, 10]. Однако в отчете американской Счетной палаты GAO (Government Accountability Office) [12] выражена неудовлетворенность достигнутыми результатами и приведены упреки TSA в субъективности

используемых показателей. При этом американское правительство, по рекомендации Департамента общественной безопасности (DHS — Department of Homeland Security), продолжает финансирование проекта SPOT, что подчеркивает актуальность данной тематики для обеспечения государственной безопасности. На 2014 год DHS запросил от правительства США приблизительно 7,4 млрд долларов на программы по обеспечению безопасности транспортной системы, из этой суммы 5 млрд долларов — на счет TSA, в основном на программу SPOT и поддержку программ детекции и анализа поведения для поиска и идентификации пассажиров, представляющих опасность для авиационной безопасности. SPOT использует для характеристики лояльности человека интегральные поведенческие индикаторы, характеризующие уровни стресса, страха и лжи. Основной действующей силой проекта SPOT являются специалисты по анализу поведения BDO (Behavior Detection Officers), визуально анализирующие психоэмоциональное состояние и намерения человека, выявляя из пассажиропотока людей, поведение которых выделяется из общего уровня. Указанный подход к обеспечению безопасности принят в TSA от секретных служб Израиля [11]. Эти пассажиры направляются на дополнительную проверку багажа, документов и опрос. В случае подтверждения обоснованности задержания пассажира BDO направляет таких пассажиров к представителю полиции или LEO (Law Enforcement Officer). Ниже приведена структурная схема поведенческого контроля и выявления потенциально опасных пассажиров, реализуемая SPOT (рис. 1).

К 2012 году в США было подготовлено более 3 000 специалистов-профайлеров (BDO), которые были направлены в 176 наиболее крупных аэропортов из 450 аэропортов, находящихся в ведении TSA в США. С 2011 по 2012 год пассажиропоток в этих 176 аэропортах составил приблизительно 1,3 млрд человек (2012 год — 657 000 000 человек). Профайлеры (BDO) представляют один из уровней безопасности, в дополнение к ним существуют и другие работники транспортной безопасности TSO (Transportation Security Officers), отвечающие за проверку документов, проверку багажа на рентгеновских установках, контроль посторонних предметов на металлоискателях и других установках. В соот-

ветствии с инструкцией TSA, профайлеру необходимо не более 30 секунд для первичной оценки уровня опасности одного пассажира; при этом инструкция TSA требует обязательный двойной контроль каждого пассажира, т. е. два профайлера контролируют один пассажиропоток. Если один или оба профайлера считают пассажира подозрительным, то его отправляют на более тщательную проверку, которая должна длиться не более 13 минут. Если после этой проверки у профайлера остаются подозрения в лояльности пассажира, то он передается представителю полиции (LEO), по решению которого пассажир может быть арестован, снят с рейса или допущен на рейс.

На основе статистики за 2011–2012 годы, профайлеры (BDO) провели около 61 000 задержаний (2012 год — 37 370 задержаний) в 49 исследованных аэропортах. Из этих задержанных пассажиров 8 700 человек (14 %) (2012 год — 2 214 человек) были переданы представителям полиции, из которых 365 человек (4 %) (2012 год — 199) были арестованы, что составляет всего 0,6 % от начального числа задержанных. База данных SPOT предполагает следующие возможные причины ареста: поддельные документы, нелегальное пребывание, другое, просроченные документы, подозрение на наркотики, незадекларированная валюта.

Относительно низкие показатели отношения первоначальных задержаний профайлеров к результирующему числу арестов вызваны, по мнению GAO, низкими показателями объективности визуальной оценки намерений пассажиров и субъективными методами, применяемыми профайлерами, прежде всего по детекции лжи. GAO призывает TSA использовать более объективные технические системы и средства для оценки намерений, поведения, психоэмоционального состояния человека и уровня его опасности, а до изменения существующей ситуации предлагает законодателям ограничить бюджет TSA по проекту SPOT.

Система виброизображения как средство технического профайлинга

Несмотря на то что на разработку технологии и системы виброизображения (Vibraimage) [2] в России было потрачено в миллионы раз меньше средств (государственные контракты № 02.435.11.6002 «Создание системы дистанционного бесконтактного сканирования и идентификации психофизиологического состояния человека» — 10 млн рублей и № 02.522.11.2010 «Разработка технологии и создание средств обнаружения скрытно переносимых человеком опасных предметов и контроля его психоэмоционального состояния» — 15 млн рублей), данная система показала свою эффективность при обеспечении безопасности проведенных Олимпийских игр в Сочи.

В основе технологии виброизображения [3] лежит компьютерный анализ движений и микродвижений человека. Виброизображение человека, получаемое качественной стандартной телевизионной камерой, передается на компьютер и обрабатывается программой Vibraimage. Программа преобразует стандартное черно-белое изображение в виброизображение, отражающее психоэмоциональное состояние человека на основе патентованных алгоритмов [5, 6, 7], разработанных в многопрофильном предприятии «Элсис» (Санкт-Петербург, Россия). Технически виброизображение представляет собой накопленную межкадровую разность в потоке видео [3]. Физиологической основой виброизображения является вестибулярно-эмоциональный рефлекс [4], представляющий связь микродвижений головы человека

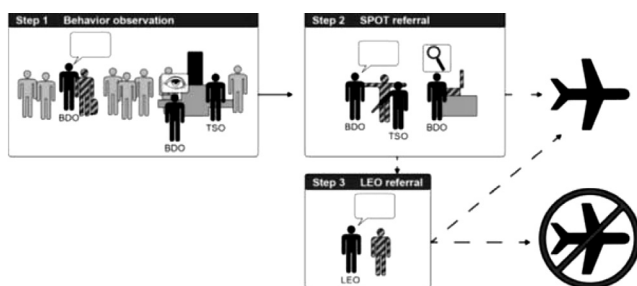


Рис. 1. Схема проведения поведенческого контроля в аэропортах США

Этап 1 — BDO сканирует пассажиров на линии контроля багажа и выявляет пассажиров с повышенными уровнями стресса, страха и лжи. Этап 2 — BDO проводит персональную беседу с выявленными пассажирами, проверку их документов. Если в процессе поведенческого контроля BDO считает, что пассажир не представляет опасности, то он допускается к посадке. В противном случае пассажир передается представителю полиции. Этап 3 — представитель полиции (LEO) определяет, есть ли причины для задержания подозрительного пассажира, или допускает его к посадке.

с его психофизиологическим состоянием. Практически, при правильной организации технологии контроля или технического профайлинга [1], оператор видит на экране компьютера показатель уровня опасности человека, находящегося в кадре, и может не задумываться о том, почему это происходит, так же как мы не думаем о процессах преобразования физических величин, когда включаем свет или говорим по телефону. Данный показатель уровня опасности или лояльности человека определяется по расчету трех поведенческих индикаторов, относительно похожих на индикаторы программы SPOT, включающих уровни агрессии, стресса и тревожности контролируемого человека. Превышение установленных пределов одного из указанных индикаторов или усредненного значения их суммы означает немедленную фиксацию контролируемого человека системой виброизображения и необходимость проведения повторного усиленного контроля зафиксированного человека.

При проведении XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в городе Сочи, в соответствии с принятой концепцией чистой зоны, контроль безопасности посетителей олимпийских объектов осуществлялся при входе на железнодорожные станции для специальных поездов, доставляющих пассажиров в два спортивных кластера. Такой метод контроля позволил снизить скученность посетителей при входе на спортивные объекты и повысить качество контроля, распределив более равномерно контрольные пункты по восьми транспортным узлам, включающим вокзал города Сочи, вокзал Адлера, станции Олимпийская деревня, Альпика-Сервис, Магиста, Хоста и Олимпийский парк.

Проход посетителей Олимпийских игр в Сочи осуществлялся через 262 места контроля, включающего рамку металлоискателя, интроскоп, систему виброизображения и другие технические средства. На 8 транспортных узлах были построены 17 досмотровых павильонов, состоящих из типовых секторов контроля.

Один типовый сектор контроля включал 4 рамки металлоискателя и 4 камеры системы виброизображения, контролирующей уровень опасности человека. Для экономии средств и ресурсов сигналы с двух соседних камер системы виброизображения выводились на один монитор компьютера, при этом на одном столе были установлены два монитора. Таким образом один оператор мог спокойно контролировать все 4 камеры типового сектора контроля, сидя за столом с установленными двумя мониторами, на которых обрабатывались сигналы с четырех проходов посетителей. Система виброизображения была предварительно настроена таким образом, чтобы пороговое значение уровня опасности составляло 60 %. То есть пассажиры с уровнем опасности менее 60 % проходили систему без дополнительного контроля. Однако если уровень опасности пассажира превышал установленный порог в 60 %, то система фиксировала фотографию данного человека и давала звуковой сигнал оператору. Указанный пассажир подвергался усиленному повторному контролю, и работник службы безопасности должен был установить причину аномального психоэмоционального состояния зафиксированного посетителя.

За время проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в городе Сочи (с 07.02.2014 г. по 15.03.2014 г.) через пункты контроля прошло около 2,7 млн человек. Максимальная нагрузка составляла 120 000 человек в день во время пиковой нагрузки на все пункты пропуска и не более 1 400 человек в день на одно место контроля. Время контроля одного

человека и принятие решения о его статусе системой виброизображения составляло 5–10 секунд. В день на одно место контроля приходилось в среднем 5–15 первичных задержаний пассажиров, уровень опасности которых, по показаниям системы виброизображения, превышал 60 %. У большей части людей (92 %), остановленных системой виброизображения, были выявлены определенные нарушения при повторном контроле. Статистика выявленных нарушений выглядит следующим образом: у большей части нарушителей были выявлены запрещенные предметы (76 %), у 12 % пассажиров были выявлены проблемы с оформлением документов, 8 % находились в неадекватном психоэмоциональном состоянии, и 4 % имели другие причины для задержания. Около 8 % людей, остановленных системой, не имели выявленных причин для задержания, и их остановку следует считать ошибочной, т. е. ошибка непропуска своего (FRR) составила 8 %. Так как за время проведения Олимпиады на территории спортивных объектов не было совершено террористических актов, то фактическая ошибка пропуска чужого (FAR) на охраняемые объекты для системы виброизображения равна нулю.

Несмотря на итоговые положительные результаты, массовое применение системы виброизображения в качестве средства технического профайлинга выявило целый ряд проблем в организации процесса контроля. Для устранения этих проблем при реализации следующих проектов следует остановиться на этих вопросах более подробно.

Первой проблемой, с которой столкнулась компания «Элсис», осуществлявшая настройку систем виброизображения на олимпийских объектах, стала вибрация телевизионных камер. Если для большинства стандартных систем видеонаблюдения механическая вибрация телевизионных камер допустима и не оказывает особого влияния на результат работы, то для системы виброизображения вибрация камер практически недопустима. В техническом описании системы виброизображения допустимая вибрация камер должна быть менее 0,01 мм/с в диапазоне (0–50) Гц согласно требованиям ГОСТа 12.1.012-90. Некоторая часть временных павильонов для контроля пассажиров, наскоро возведенных специально к Олимпиаде, была спроектирована без учета данного условия, и балки, на которых были закреплены камеры, имели вибрации в диапазоне от 3 до 5 мм/с в диапазоне частот 0,1–15 Гц. Для существенного уменьшения указанных вибраций пришлось менять конструкцию крепежа камер, устанавливать амортизаторы и проводить ряд программно-аппаратных исследований, что можно избежать при правильном проектировании объектов.

Следующей по значимости проблемой, также связанной с неправильной начальной установкой телевизионных камер, было попадание посторонних объектов (людей, машин, дверей) в поле зрения камер наблюдения. Для повышения точности определения психоэмоционального состояния (ПЭС) человека желательно, чтобы в анализируемом кадре не находилось посторонних движущихся предметов. На большей части объектов данная проблема была решена перемещением камеры вверх и изменением формата кадра.

Одной из проблем контроля ПЭС было отсутствие четкого места фиксации человека, проходящего контроль. Пассажир после прохода рамки металлоискателя останавливался, примерно в метре после рамки, для прохождения ручного контроля одежды на предмет нахождения в ней посторонних предметов. Данный процесс ручного контроля одежды осуществлялся в течение примерно 10 секунд, во время которых пассажир стоял относительно

но неподвижно. Именно этот момент прохождения контроля является оптимальным для определения психоэмоционального состояния человека или статуса его опасности с помощью системы виброизображения. Для фиксации человека, проходящего контроль в четко определенном месте пространства, была дополнительно нанесена яркая желтая полоса скотча на пол, и полицейским, проводящим контроль, было рекомендовано останавливать пассажира непосредственно перед данной полосой. В аэропортах для этого рисуют след человека, что еще более правильно, так как следы фиксируют положение человека в пространстве более жестко, чем ограничительная линия. Для качественного анализа микродвижений человека технологией виброизображения голова человека должна быть видна достаточно крупно, и расстояние в пикселях (элементах изображения) между глазами человека должно составлять не менее 100 пикселей. С другой стороны, возможности использования телевизионных стандартов высокого разрешения для системы виброизображения ограничены необходимостью использования для анализа несжатого видео изображения с частотой кадров не ниже 25. Естественно, что анализ видео высокого разрешения, например формата 1920x1080, требует использования в 4 раза большей мощности компьютера, чем формат 960x520, при тех же частотах считывания, а приобретенные для системы виброизображения в Сочи компьютеры были ограничены следующей конфигурацией: системный блок 6300P MT i32120 500G 2.0G 28 PC Intel Core i3-2120, 500GB HDD 7200 SATA, DVD+/-RW, 2GB DDR3-1600(sng ch), Win 7 Pro 64-bit, Image Recovery 64/32-bit, 3-3-3 Wty, TPM enabled. С учетом данной конфигурации процессора и необходимости поддержания его загрузки в пределах, не превышающих 80 %, был установлен формат работы телевизионных камер 800x450, из которых информативным изображением являлись 500x450 с максимально крупным вписанием головы человека, проходящего контроль.

Следует отдельно выделить проблему подготовки кадров, проводящих контроль [8], так как многие из полицейских, работавших с системой виброизображения, ранее не имели представления о профайлинге, а короткий курс обучения, прочитанный специалистами «Элсис» на месте эксплуатации систем, не мог заменить полноценное обучение. Это приводило к тому, что временами полицейские закрывали проверяемого пассажира от телевизионного контроля, самостоятельно изменяли место установки контролируемого человека и не всегда реагировали на сигнализации системы виброизображения о подозрительном пассажире. Согласно данным, приведенным в отчетах [11 и 12], эта проблема свойственна также недостаточному взаимодействию профайлеров и полиции в проекте SPOT.

Таким образом, несмотря на определенные сложности, после проведения тренингов специалистами «Элсис» совместно с сотрудниками полиции, работавшими с системой виброизображения, удалось добиться баланса точности определения ПЭС пассажиров при обеспечении максимального быстродействия и минимальных финансовых затратах.

Далее представлены: схема типового сектора контроля посетителей на XXII Олимпийских зимних играх и XI Паралимпийских зимних играх 2014 г. в городе Сочи (рис. 2); фото типового сектора контроля (рис. 3); изображение рабочего места оператора системы виброизображения (рис. 4); изображение экрана монитора с работающей системой виброизображения (рис. 5).

Видеопримеры работы системы виброизображения приведены в презентации «Безопасные Олимпийские игры в Сочи вместе с Vibraimage» на сайте предприятия «Элсис»: <http://www.psymaker.com/downloads/VibraSochiEng.ppsm>.

Сравнительный анализ обычного (SPOT) и технического (Vibraimage) профайлинга

Цели у обеих программ одинаковые — выявление людей, которые представляют опасность или могут представлять опасность для транспортной системы и государства. Критерии оценки, или индикаторы ПЭС, в целом так же схожи, — это три интегральных показателя ПЭС. Превышение любого из показателей — повод для остановки пассажира для второго этапа контроля.

Основное и принципиальное различие заключается в методе контроля — с помощью начального наблюдения профайлером (SPOT) или технической системой виброизображения. Условно можно считать, что оба указанных метода имеют близкую эффективность (условно — потому что методы оценки эффективности нуждаются в доработке и стандартизации). Метод технического профайлинга имеет преимущество над человеческим наблюдением за счет объективности оценки и реального измерения психофизиологических характеристик человека. Метод визуального наблюдения проще для развертывания на любом месте, он не предъявляет специальные требования к месту контроля. С точки зрения стоимости, при массовом контроле технический профайлинг значительно дешевле и надежнее, чем визуальный контроль.

Наиболее оптимальным является сочетание технического профайлинга всего потока пассажиров с визуальным профайлингом людей, выявленных системой виброизображения. Такая комплексная организация контроля имеет все преимущества (объективность, производительность, дешевизну) от сочетания технического и визуального профайлинга и должна быть одним из элементов транспортной безопасности Российской Федерации.

Несмотря на имеющиеся различия в подходах и значительно отличающиеся уровни финансирования в системах определения поведенческих и психоэмоциональных индикаторов пассажиров в США и России,



Рис. 2. Типовой сектор контроля досмотрового павильона



Рис. 3. Схема контроля пассажира системой виброизображения



Рис. 4. Рабочее место оператора системы виброизображения

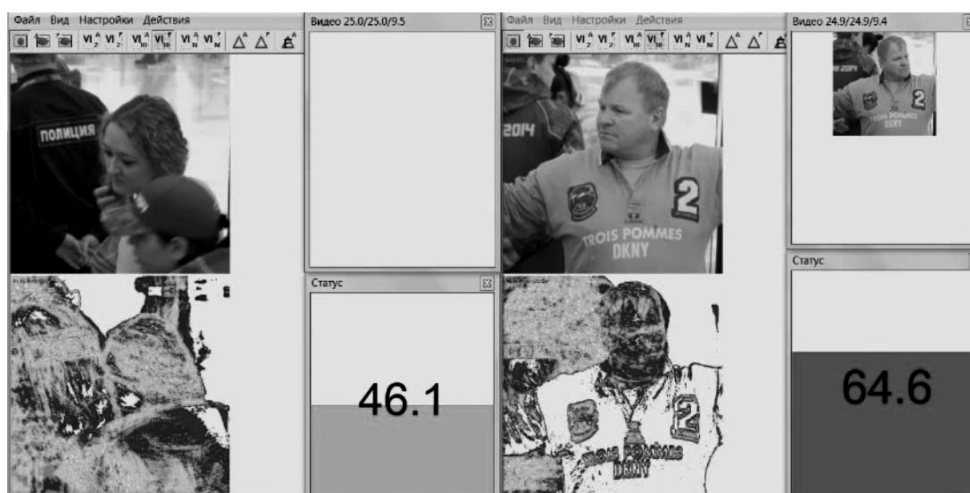


Рис. 5. Изображение экрана монитора системы виброизображения

в целом проекты имеют много общего. Наличие трех интегральных психоэмоциональных индикаторов является основой для заключения о статусе или уровне потенциальной угрозы (опасности) пассажира в обоих проектах. При этом, судя по рекомендациям GAO, американский подход с преобладанием субъективной оценки ПЭС профайлером в ближайшее время будет изменен на российский с более объективной аппаратной оценкой ПЭС человека техническими средствами. На данный момент с помощью системы виброизображения это реализуется достаточно точно и качественно.

Несмотря на несомненные достижения, технологию виброизображения следует усиленно развивать, чтобы и в дальнейшем превосходить конкурентов. Одним из направлений развития должно стать совершенствование алгоритмов, уменьшающих влияние движения посторонних объектов в кадре на результаты анализа.

Другим направлением развития должна быть разработка и стандартизация методов оценки эффективности контроля ПЭС человека.

Практическое использование систем виброизображения на объектах транспортной инфраструктуры и других охраняемых объектах должно существенно повысить безопасность и способствовать улучшению антитеррористической деятельности. Необходимо законодательно обеспечить в Российской Федерации проведение технического профайлинга, как неотъемлемой части обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры.

Литература

1. Анисимова Н.Н., Бирагов И.Л. Правовое и техническое обеспечение профайлинга // Информост. № 1 (54), 2008.
2. Инновационные технологии в сфере транспортной безопасности [экспресс-информация] / Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России. Выпуск 2, декабрь 2007 года.
3. Минкин В.А. Виброизображение. СПб.: Реноме, 2007.
4. Минкин В.А., Николаенко Н.Н. Применение технологии и системы виброизображения для анализа двигательной активности и исследования функционального состояния организма // Медтехника, № 4, 2008.
5. Патент РФ RU 2187904 (приоритет от 19.12.2000) «Способ и устройство преобразования изображения» / В.А. Минкин [и др.].
6. Патент РФ RU 2289310 (приоритет от 16.02.2004) «Способ получения информации о психофизиологическом состоянии живого объекта» / В.А. Минкин [и др.].
7. Патент РФ RU 2510238 (приоритет от 26.10.2009) «Способ получения информации о психофизиологическом состоянии живого объекта» / В.А. Минкин.
8. Целуйко А.В. К вопросу подготовки квалифицированных сотрудников транспортной полиции в условиях проведения массовых спортивных мероприятий // Транспортное право. №2 (2), 2013.
9. Privacy Impact Assessment for the Screening of Passengers by Observation Techniques (SPOT): Program / US Department of Homeland security, August 5, 2008.
10. Privacy Impact Assessment Update for the Screening of Passengers by Observation Techniques (SPOT): Program / US Department of Homeland security, August 5, 2011, DHS/TSA/PIA-016(a).
11. Transportation Security Administration's Screening of Passengers by Observation Techniques, OIG-13-91, May 2013 / OFFICE OF INSPECTOR GENERAL, Department of Homeland Security.
12. United States Government Accountability Office, AVIATION SECURITY: TSA Should Limit Future Funding for Behavior Detection Activities, GAO-14-159, November 2013.