

§9 НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Метельков А. Н., Ходырев Т. Б.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОВМЕСТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ И АДМИНИСТРАЦИЙ АЭРОПОРТОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

***Аннотация.** Предметом исследования является обоснование необходимости исследования правовых и организационных основ совместной деятельности правоохранительных органов, в том числе территориальных органов федеральной исполнительной власти в сфере внутренних дел, включая полицию, и администрации российских аэропортов по обеспечению безопасности в области гражданской авиации. Авторы стремятся обозначить потребность в гармонизации взаимоотношений между различными субъектами обеспечения авиационной безопасности, развитии соответствующей нормативной правовой базы и создании организационных условий, способствующих совершенствованию государственной системы противодействия терроризму, защиты жизни и здоровья людей на объектах воздушного транспорта. Методом исследования является сравнительный анализ международных правовых актов, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации и постановлений Правительства Российской Федерации, нормативной правовой базы федеральных органов исполнительной власти. В статье предпринята попытка проведения комплексного анализа различных направлений, форм и методов совместной деятельности федеральных органов исполнительной власти и администраций аэропортов по обеспечению авиационной безопасности. Делается обобщающий вывод о том, что цельной и четкой организационно-правовой основы профилактики и реагирования на акты незаконного вмешательства, включая террористические акты, в Российской Федерации пока не выработано.*

Ключевые слова: терроризм, акты незаконного вмешательства, взаимодействие, охрана, полиция, авиационная безопасность, законодательство, обеспечение защиты, гражданская авиация, международное право.

Review. *The subject of this research is substantiation of the need to research legal and organizational basis for joint actions of law enforcement agencies, as well as territorial branches of federal executive authority in the area of internal affairs, including police, and administration of Russian airports on ensuring safety in the area of civil aviation. The authors emphasize the need for harmonization of relations between various subjects of aviation safety, development of corresponding normative legal base, and creation of organizational environment that would help perfecting the government system of terrorism counteraction, and protection of life and health of the people using air travel. A generalizing conclusion is made that in the Russian Federation there is currently no complete and precise organizational-legal foundation for prevention and response to acts of illegal interference, including terrorist acts.*

Keywords: *Terrorism, Acts of illegal interference, Cooperation, Safety, Police, Aviation security, Legislation, Security service, Civil aviation, International law.*

Одной из основных задач обеспечения защиты гражданской авиации от актов терроризма и иных актов незаконного вмешательства следует считать создание адекватной нормативной правовой базы, регулирующей эту деятельность.

На международном уровне защита гражданской авиации осуществляется на основе базового источника международного права — Чикагской конвенции 1944 года, которая положила начало деятельности Международной организации гражданской авиации — ИКАО (ICAO). Приложение 17 к Чикагской конвенции «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, направленные на обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации. Юридической базой для принятия и применения данного приложения явился ряд международных конвенций по борьбе с актами незаконного вмешательства. К таким Конвенциям можно отнести Токийскую (1963 год), Гаагскую (1970 год), Монреальскую (1971 год) и другие. Международные конвенции явились универсальной правовой базой для формирования российского законодательства. Практическая помощь государствам в создании систем безопасности была оказана путем создания Руководств по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, первое из которых было издано 1 ноября 1971 г.

Правовое обеспечение деятельности по защите гражданской авиации от актов незакон-

ного вмешательства в России происходит путем принятия нормативных правовых актов разной юридической силы. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года является основой для конструктивного взаимодействия органов государственной власти, организаций и общественных объединений для защиты национальных интересов Российской Федерации и обеспечения безопасности личности, общества и государства [1]. Общее правовое регулирование общегосударственной системы борьбы с наиболее опасным направлением посягательств на общественную безопасность — терроризмом, ее принципы, задачи и направления дальнейшего развития определяются Концепцией противодействия терроризму в Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 5 октября 2009 г.

В действующем законодательстве и доктрине уголовного права для обозначения уголовно-правовых посягательств на безопасность используются понятия государственной безопасности, национальной безопасности, внутренней безопасности и общественной безопасности. Общественная безопасность выдвигается на одно из первых мест в перечне основных объектов правовой охраны в системе задач Уголовного кодекса Российской Федерации, сформулированных в статье 2 Кодекса, так как, согласно статьи 2 Конституции Российской Федерации, человек, его права и свободы являются высшей ценностью, а признание, соблюдение и защита его прав и свобод — обязанностью государства.

В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации указывается на основные источники угроз национальной безопасности в сфере внутренней общественной безопасности, направленных на нанесение ущерба безопасности России, среди которых называются такие преступления, как: деятельность террористических организаций, группировок и отдельных лиц, направленная на насильственное изменение основ конституционного строя России, дезорганизацию нормального функционирования органов государственной власти, уничтожение промышленных объектов, предприятий и учреждений, обеспечивающих жизнедеятельность общества, устрашение населения; экстремистская деятельность националистических, религиозных, этнических и иных организаций и структур, направленная на нарушение единства и территориальной целостности Российской Федерации, дестабилизацию внутриполитической и социальной ситуации в стране; деятельность транснациональных преступных организаций и группировок, связанная с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ, оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, а также преступные посягательства, направленные против личности, собственности, государственной власти, общественной и экономической безопасности [2, с.36].

Правовой основой безопасного функционирования транспортного комплекса является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [3], в котором сформулированы цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности, обозначены направления по категорированию и оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, а также закреплено информационное обеспечение в области транспортной безопасности, предусматривающее, в том числе необходимость создания Единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности. В наименовании Закона законодатель использовал общий собирательный термин, вводя в нормативный оборот многозначительное понятие без раскрытия его точного содержания. Закон охватывает только соци-

альный компонент регулируемой области общественных отношений. С учетом действия базового отраслевого закона в законодательных актах о транспорте продолжают сосуществовать различные виды безопасности: транспортная безопасность, авиационная безопасность, безопасность полетов воздушных судов, безопасность воздушного движения, антитеррористическая безопасность и др. Под транспортной безопасностью в Законе понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (пункт 10 статьи 1). Содержание анализируемого понятия в нем сужено до технического обустройства объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, прежде всего с точки зрения их антитеррористической защищенности и контрольно-надзорной деятельности в этой сфере.

Детальная разработка правил обеспечения авиационной безопасности на разных уровнях осуществляется постановлениями Правительства Российской Федерации или актами уполномоченных органов в области гражданской авиации.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 1994 г. № 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» определяет основные принципы обеспечения безопасности аэропортов.

Приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142 утверждены Федеральные авиационные правила «Требования авиационной безопасности к аэропортам» (Правила), разработанные на основе Воздушного кодекса Российской Федерации, Положения о федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, а также с учетом Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

Действие Правил в обеспечении авиационной безопасности распространяется на аэропорты и аэродромы. Они обязательны для администрации этих аэропортов, руководителей авиапредприятий, эксплуатантов, а так-

же других физических и юридических лиц, которые осуществляют свою деятельность на территории аэропорта. В Правилах, как и в Стандартах ИКАО, подтверждается, что авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэропортов, службами авиационной безопасности эксплуатантов. Правила допускают привлечение к обеспечению авиационной безопасности органов внутренних дел, подразделений ведомственной охраны Минтранса России. Привлечение к обеспечению авиационной безопасности большого количества субъектов требует более четкой регламентации их деятельности в части разделения функций и обеспечения взаимодействия, особенно при чрезвычайных обстоятельствах, включая предотвращение и пресечение террористических актов. В разделах Правил подробно описаны процедуры по организации и обеспечению: авиационной безопасности в аэропорту; пропускного внутриобъектового режима в аэропорту; охраны воздушных судов и объектов аэропорта; предполетного и послеполетного досмотра; предполетного досмотра воздушных судов. Отдельно рассмотрено обеспечение мероприятий по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

В соответствии со статьей 83 Воздушного кодекса Российской Федерации авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел.

Организация охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры возлагается на лиц, осуществляющих эксплуатацию аэропортов и объектов их инфраструктуры. Порядок охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры в целях обеспечения авиационной безопасности определяют Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 42. Из пункта 4 данных Правил, следует, что охрана границ территории международных

аэропортов осуществляется подразделениями вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации; в отношении иных аэропортов — подразделениями ведомственной охраны Минтранса России.

В них под охраной аэропортов и объектов их инфраструктуры понимается комплекс мероприятий, обеспечивающих защиту аэропортов и объектов их инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Задачей в области охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры является предотвращение несанкционированного прохода (проезда) лиц и транспортных средств, проноса оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств, предметов, веществ на территорию аэропортов. Организация охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры возлагается на лиц, осуществляющих эксплуатацию аэропортов и объектов их инфраструктуры. Охрана периметра аэропорта осуществляется в отношении международных аэропортов — подразделениями вневедомственной охраны полиции, в отношении иных аэропортов — подразделениями ведомственной охраны Минтранса России. Охрана периметра аэропорта производится на основании возмездного договора с лицами, осуществляющими его эксплуатацию.

На территории международного аэропорта создаются непрерывно функционирующие посты (пункты) управления охраной аэропорта и объектов его инфраструктуры, оборудованные техническими средствами для сбора, обработки и хранения в электронном виде данных со всех инженерно-технических систем охраны, с автоматической передачей этих данных в режиме реального времени органам федеральной службы безопасности и органам внутренних дел, а также Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Согласно российскому законодательству полиция обязана участвовать в обеспечении авиационной безопасности в области гражданской авиации. Система территориальные органы МВД России на региональном уровне является автономная часть общей системы обеспечения авиационной безопасности.

Поэтому особое значение приобретает создание надёжного правового механизма,

ориентированного на участие органов внутренних дел Российской Федерации в обеспечении авиационной безопасности.

Федеральный закон «О полиции» в полной степени соответствующий международным стандартам, призван стать тем актом, который должен послужить связующим звеном между международными авиационными стандартами и сложившейся практикой обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта Российской Федерации [4]. Так, несмотря на то, что согласно Правилам охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, устанавливающим зоны ответственности органов внутренних дел и служб авиационной безопасности (САБ), организация безопасности аэропорта возлагается на его владельцев, органы внутренних дел обязаны обеспечивать безопасность граждан и общественный порядок в аэропортах, вокзалах, в морских и речных портах и на других объектах транспортной инфраструктуры [5].

Полицейские обязаны: а) участвовать в обеспечении авиационной безопасности в области гражданской авиации; б) охранять аэропорты и объекты их инфраструктуры; в) выносить заключения о возможности допуска к работе в службе авиационной безопасности в случаях, если эта работа связана с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни и здоровья граждан, а также для окружающей среды. В случае чрезвычайных ситуаций полицейские обязаны принимать неотложные меры по спасению граждан, охране имущества, оставшегося без присмотра, содействовать в этих условиях бесперебойной работе спасательных служб, а также обеспечивать общественный порядок при проведении карантинных мероприятий [6, с.54].

Выполняя функции охраны, полиция охраняет не только объекты, подлежащие обязательной охране (по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации), но и обеспечивает оперативное реагирование на сообщения о срабатывании охранно-пожарной и тревожной сигнализации на подключенных к пультам централизованного наблюдения объектах. Также полицейские осуществляют в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, ин-

спектирование подразделений охраны юридических лиц с особыми уставными задачами и подразделений ведомственной охраны, если иной порядок не установлен федеральным законом.

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов [7, с.36]. Компетентными органами в этой сфере являются: службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов, подразделения ведомственной охраны Минтранса России, органы внутренних дел, службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также иные уполномоченные органы, наделенные этим правом федеральными законами [8, с.92].

Правила содержат требования к проектам вновь строящихся или реконструируемых аэропортов. Указанные проекты аэропортов регионального значения подлежат обязательному согласованию с территориальными управлениями государственного авиационного надзора (территориальные органы) Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а федерального значения — с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

САБ аэропорта подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта. САБ эксплуатантов обеспечивает выполнение требований по авиационной безопасности своими силами или за счет привлечения для этих целей САБ аэропортов на договорной основе.

Организация и обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту. Пропускной и внутриобъектовый режим в аэропорту организуется в соответствии с инструкцией, которая утверждается администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подразделением вневедомственной охраны, осуществ-

ляющим охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры [9, с.9].

Территория аэродромов совместного базирования или использования должны быть огорожена, въезды (выезды) находятся под контролем САБ и подразделений, осуществляющих охрану аэропортов и их инфраструктуры, и иметь средства принудительной остановки автотранспорта.

Контрольно-пропускные пункты (КПП) аэропортов оборудуются средствами связи, освещением, турникетами, металлическими воротами с автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми в действие с помощью средств дистанционного управления, системой видеонаблюдения и видеозаписи, тревожной сигнализацией, стационарными техническими средствами досмотра физических лиц, а также смотровыми площадками, специальными устройствами для досмотра транспортных средств и грузов и принудительной остановки. В периметровом ограждении территории аэропорта предусматривается необходимое количество запасных выездов, оборудованных запираемыми воротами и системой охранной сигнализации.

Организация и обеспечение охраны воздушных судов и объектов аэропорта. В контролируемой зоне аэропорта под постоянной охраной находятся: воздушные суда; территории отдельно стоящих объектов и транспортные средства с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами; почтово-грузовые терминалы; цеха бортового питания; коммерческие склады; склады хранения опасных грузов; КПП аэропортов.

Территория аэропорта и особо важных объектов гражданской авиации должна иметь сплошное ограждение высотой 2,13–2,44 метра по всему периметру с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемую зону. В ограждении в качестве средства обеспечения безопасности могут быть использованы системы защитной сигнализации, системы видеонаблюдения и видеозаписи, охранное освещение, а также иные инженерные и технические средства охраны, типы и виды которых согласуются с подразделением охраны аэропорта и объектов его инфраструктуры.

Поверх периметрового ограждения устанавливаются металлические конструкции различного профиля (козырьки из угловых консолей с несколькими рядами колючей проволоки, армированной колючей ленты и др.). На привокзальных площадях создаются зоны безопасности шириной не менее 50 метров от зданий аэровокзальных комплексов и других объектов аэропортов.

Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел [10, с.207].

В аэропорту предусматриваются помещения (пункты досмотра), которые оборудуются стационарными техническими средствами досмотра (рентгенотелевизионным интроскопом, стационарным металлоискателем, портативными (ручными) металлоискателями, средствами обнаружения взрывчатых веществ), а также системой видеонаблюдения и видеозаписи, информация которой сохраняется в течение 1 месяца, аварийным освещением и электроснабжением, тревожной сигнализацией, телефонной связью.

Организация и обеспечение предполетного досмотра воздушных судов. Воздушные суда подлежат обязательному предполетному досмотру. Его проводят специально подготовленные для этой цели сотрудники САБ. Воздушные суда после досмотра должны находиться под постоянной охраной сотрудников САБ до момента закрытия всех дверей и отхода трапа.

Обеспечение мероприятий по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Администрацией аэропорта разрабатывается и согласовывается с территориальными органами (подразделениями) соответствующих федеральных органов исполнительной власти план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятель-

ность гражданской авиации. В плане определяются функции и полномочия оперативного штаба, задачи подразделений, задействованных в мероприятиях по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства, предотвращению и пресечению захватов и угонов воздушных судов; схема оповещения и связи; расчет сил и средств, необходимых для урегулирования чрезвычайной ситуации. План не реже одного раза в квартал уточняется в оперативных аспектах с руководителями подразделений аэропорта, участвующих в урегулировании чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

Особенности обеспечения авиационной безопасности в аэропортах Московского аэроузла, международных аэропортах и аэропортах федерального значения. В аэропортах Московского аэроузла с целью выявления взрывчатых веществ создаются кинологические подразделения. КПП аэропортов оборудуются автоматизированными системами контроля и управления доступом персонала. Транспортные КПП оборудуются средствами принудительной остановки автотранспорта. Обязательно использование трехуровневой системы предполетного досмотра багажа: а) на первом уровне осуществляется досмотр 100% багажа с использованием высокоскоростного рентгенотелевизионного интроскопа с функцией автоматической (без участия оператора) диагностики взрывчатых веществ; б) на втором уровне осуществляется досмотр на компьютерном томографе или иной аппаратуре, обеспечивающей достоверное выявление взрывчатых веществ, подозрительного багажа, не пропущенного в стерильную зону на первом уровне; в) на третьем уровне осуществляется ручной досмотр багажа, не пропущенного в стерильную зону на втором уровне. Ручной досмотр осуществляется в присутствии пассажира, сотрудника милиции и взрывотехника. На входах в аэровокзал пункты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа оснащаются рентгенотелевизионными интроскопами, металлоискателями.

При проведении предполетного досмотра: применяются технические средства с использованием различных физических методов (рентгеновского, газоаналитического, ядерно-квадрольного резонанса, нейтронного и др.) для

обнаружения взрывчатых веществ и взрывных устройств на теле и в одежде, в ручной клади и багаже пассажиров, производится их личный, ручной (контактный) досмотр в местах возможного нахождения взрывного устройства, в качестве альтернативы которому может использоваться метод просвечивания на рентгенографическом сканере; проводится психологическое тестирование пассажиров^[11, с.15].

В целях осуществления мониторинга за состоянием авиационной безопасности, реализации постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 18 октября 2004 г. № АН-225-фс в составе Управления транспортной безопасности создана и функционирует единая Дежурно-диспетчерская служба транспортного комплекса с функциями центра управления в кризисных ситуациях, обеспечивающая круглосуточный мониторинг транспортной безопасности, своевременное принятие незамедлительных мер в случае чрезвычайных ситуаций при возникновении происшествий в транспортном комплексе^[12, с.22].

Она обеспечивает: выполнение функций координационного центра авиационной безопасности Российской Федерации в рамках ИКАО; информационное обеспечение ответственного дежурного Минтранса России, оперативного штаба Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, созданного в соответствии с распоряжением от 30 сентября 2004 г. № НА-54-р; сбор, обработку, обмен и предоставление оперативной информации о чрезвычайных ситуациях и происшествиях на воздушном транспорте.

Между тем, рядом зарубежных экспертов, которые на базе изучения практики создания системы обеспечения безопасности рядом ведущих стран мира, осуществили некоторые выводы об эффективности системы обеспечения безопасности, предложены: классификация организаций, принимающих участие в обеспечении безопасности аэропортов; определение функций организаций и должностных лиц по обеспечению безопасности; разделение ответственности между участниками обеспечения безопасности; изложение особенностей организации обеспечения безопасности ряда

ведущих стран; перечень содержания полномочий и ответственность подразделений и некоторых должностных лиц, участвующих в обеспечении безопасности^[13, с.46].

Они считают, что наиболее эффективная система обеспечения безопасности аэропортов может быть создана только на основе принципа единоначалия, когда систему безопасности обеспечивает единая организация, имеется четкая и ясная система управления, одна из организаций имеет абсолютную власть и эта организация несет полную ответственность за все функции по обеспечению безопасности аэропорта.

Вместе с тем, следует констатировать, что ныне реализовать в системе обеспечения безопасности в условиях международных аэропортов Российской Федерации этот принцип в полной мере принцип на практике не представляется возможным, ввиду сложностей, в первую очередь структурного характера. В создании и обеспечении эффективного функционирования системы обеспечения безопасности принимают участие несколько организаций, с одной стороны — сугубо объектовых, а с другой — относящихся к правоохранительным ведомствам. Последние, в частности, представлены линейными отделами

(отделениями) МВД России на транспорте (обеспечение правопорядка в аэропортах), представляющими транспортную подсистему органов внутренних дел, и подразделениями вневедомственной охраны полиции (охрана международных аэропортов), которые подчинены территориальным органам МВД России на региональном уровне.

Следует отметить, однако, что целью и четкой организационно-правовой основы профилактики и реагирования на акты незаконного вмешательства, включая террористические акты, пока не выработано.

Для эффективности обеспечения безопасности требуется четкое определение задач каждого субъекта авиационной безопасности, ответственности каждой организации за порученную часть деятельности, определения сферы и методов их взаимодействия. Лишь устранив трения и конфликты интересов, объективно оценив возможности участников обеспечения безопасности, можно создать должную, но, безусловно, объективно необходимую систему безопасности в области гражданской авиации. А это, в свою очередь, потребует устранения пробелов и нестыковок в законодательстве, а также адекватных мер организационного характера.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года: Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537 (ред. 01.07.2014 № 483) // СЗ РФ, 18.05.2009, № 20, ст. 2444.
2. Елагин А. Г. Безопасность (теория, обеспечение, управление) / под ред. доктора юридических наук, профессора С. А. Капитонова. М.: ИПК «ПресСто». — 328с.
3. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. 23.07.2008 № 160-ФЗ, 29.06.2010 № 131-ФЗ, 07.02.2011 № 4-ФЗ) // ИПС Консультант-Плюс (дата обращения 20.03.2012).
4. О полиции: Федеральный закон РФ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. 03.12.2012 № 244-ФЗ) // СЗ РФ, 10.12.2012, № 50 (ч. 5), ст. 6967.
5. Об утверждении правил охраны аэропортов и объектов их инфра-структуры: постановление Правительство Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 42 (ред. 16.02.2013 № 127) // ИПС КонсультантПлюс (дата обращения 22.02.2013).
6. Герасимчук Ю. Милиция стала полицией. В чем разница? // Практический бухгалтерский учет. 2011. № 3.
7. Пятаков С. Вневедомственная охрана должна активнее работать с собственниками аэропортов // сайт Общественного совета при ГУ МВД Рос-сии по г. Москве / www.os-guvd.ru дата обращения 20.04.2011).
8. Авиационная безопасность: учебное пособие / под общ. ред. Ю. М. Вольнского-Басманова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Научно-учебный центр «Авиационная безопасность и новая

техника», 2005. — 800с.

9. Москалев М. А. Права сотрудников полиции в обеспечении авиационной безопасности // Закон и право. 2011. № 9.
10. Требования авиационной безопасности к аэропортам: Новые Федеральные авиационные правила. Некоторые положения // Транспортная безопасность и технологии. № 2 (7). 2006.
11. Власов Б. Е. Вопросы нормативно-правовой и организационной регламентации досмотра в деятельности полиции Российской Федерации // Проблемы совершенствования организационно-правовых основ управления органами внутренних дел. Материалы научно-практической конференции. М.: Академия управления МВД России. 2011.
12. Обеспечение авиационной безопасности в Российской Федерации. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта // Транспортная безопасность и технологии. № 1 (10). 2007.
13. Соловьева Т. П. Влияние международных организаций гражданской авиации на формирование нормативной правовой базы обеспечения безопасности воздушного транспорта // Транспортное право. 2008. № 4.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. O Strategii natsional'noi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii do 2020 goda: Ukaz Prezidenta Rossiiskoi Federatsii ot 12 maya 2009 g. № 537 (red. 01.07.2014 № 483) // SZ RF, 18.05.2009, № 20, st. 2444.
2. Elagin A. G. Bezopasnost' (teoriya, obespechenie, upravlenie) / pod red. doktora yuridicheskikh nauk, professora S. A. Kapitonova. M.: IPK 'PresSto'. — 328s.
3. O transportnoi bezopasnosti: Federal'nyi zakon ot 09 fevralya 2007 g. № 16-FZ (red. 23.07.2008 № 160-FZ, 29.06.2010 № 131-FZ, 07.02.2011 № 4-FZ) // IPS Konsul'tantPlyus (data obrashcheniya 20.03.2012).
4. O politsii: Federal'nyi zakon RF ot 7 fevralya 2011 g. № 3-FZ (red. 03.12.2012 № 244-FZ) // SZ RF, 10.12.2012, № 50 (ch. 5), st. 6967.
5. Ob utverzhdenii pravil okhrany aeroportov i ob'ektov ikh infra-struktury: postanovlenie Pravitel'stvo Rossiiskoi Federatsii ot 1 fevralya 2011 g. № 42 (red. 16.02.2013 № 127) // IPS Konsul'tantPlyus (data obrashcheniya 22.02.2013).
6. Gerasimchuk Yu. Militsiya stala politsiei. V chem raznitsa? // Prakticheskii bukhgalterskii uchet. 2011. № 3.
7. Pyatakov S. Vnevedomstvennaya okhrana dolzhna aktivnee rabotat' s sobstvennikami aeroportov // sait Obshchestvennogo soveta pri GU MVD Ros-sii po g. Moskve / www.os-guvd.ru data obrashcheniya 20.04.2011).
8. Aviatsionnaya bezopasnost': uchebnoe posobie / pod obshch.red. Yu.M. Volynskogo-Basmanova. 2-e izd., pererab. i dop. M.: Nauchno-uchebnyi tsentr 'Aviatsionnaya bezopasnost' i novaya tekhnika', 2005. — 800s.
9. Moskaev M. A. Prava sotrudnikov politsii v obespechenii aviatsionnoi bezopasnosti // Zakon i pravo. 2011. № 9.
10. Trebovaniya aviatsionnoi bezopasnosti k aeroportam: Novye Federal'nye aviatsionnye pravila. Nekotorye polozheniya // Transportnaya bezopasnost' i tekhnologii. № 2 (7). 2006.
11. Vlasov B. E. Voprosy normativno-pravovoi i organizatsionnoi reglamentatsii dosmotra v deyatel'nosti politsii Rossiiskoi Federatsii // Problemy sovershenstvovaniya organizatsionno-pravovykh osnov upravleniya organami vnutrennikh del. Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii. M.: Akademiya upravleniya MVD Rossii. 2011.
12. Obespechenie aviatsionnoi bezopasnosti v Rossiiskoi Federatsii. Federal'naya sluzhba po nadzoru v sfere transporta // Transportnaya bezopasnost' i tekhnologii. № 1 (10). 2007.
13. Solov'eva T. P. Vliyanie mezhdunarodnykh organizatsii grazhdanskoi aviatsii na formirovanie normativnoi pravovoi bazy obespecheniya bezopasnosti vozdušnogo transporta // Transportnoe pravo. 2008. № 4.