

Н. В. Багуцкий

Средне-Волжский институт (филиал) Всероссийского государственного университета юстиции
(РПА Минюста России) (Саранск, Россия)

Д. В. Воронкова

Средне-Волжский институт (филиал) Всероссийского государственного университета юстиции
(РПА Минюста России) (Саранск, Россия)

ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ С ДРУГИМИ СЛУЖБАМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ФОРМИРОВАНИЯМИ НА ОБЪЕКТАХ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Принята к публикации 09.09.2020

В статье рассматриваются проблемы взаимодействия органов внутренних дел с иными субъектами в контексте обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта. В частности, проанализирована деятельность линейных отделов МВД России после сокращения их полномочий и фактического выведения из числа активных субъектов авиационной безопасности. В рамках процедуры реформирования федеральных органов исполнительной власти силового блока произошло перепрофилирование органов внутренних дел на объектах воздушного транспорта в органы контроля и надзора. В работе поднят ряд законодательных и правоприменительных проблем, связанных с обеспечением общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта. Авторами предложены меры, направленные на совершенствование системы авиационной безопасности в России, в том числе на основе опыта зарубежных стран, внедривших эффективные системы безопасности на объектах воздушного транспорта.

Ключевые слова: воздушный транспорт, общественный порядок, общественная безопасность, авиационная безопасность, субъекты авиационной безопасности, служба безопасности аэропорта.

DOI: 10.32324/2412-8945-2020-3-56-61

Авиационный транспорт является следующим по популярности и количеству пассажиров после железнодорожного транспорта. По данным Росавиации, в 2019 г. российские авиакомпании увеличили объем авиаперевозок на 10,2 % по сравнению с прошлым годом, что составило рекордное значение — 128,1 млн пассажиров [6, с. 53].

С точки зрения обеспечения общественного порядка и безопасности воздушный транспорт представляет собой зону повышенного риска из-за сочетания ограниченной территории, значительной концентрации людей и материальных ценностей при них. Особую опасность для самолетов, находящихся в воздухе, представляют случаи нарушения пассажирами правил поведения, так называемые случаи «авиадебоширства». Также стоит учитывать, что самолеты (особенно в момент нахождения в воздухе), как и само здание аэропорта, могут быть не только местом преступления, но и инструментом его совершения, например, при террористических атаках.

В самом здании аэропорта постоянно концентрируется большое количество пассажиров, что создает условия для укрытия в толпе преступников, провоза запрещенного груза, а также кражи личных вещей пассажиров. В силу особого режима работы таможни под тщательным контролем находится интенсивный миграционный поток, ввозимые и вывозимые предметы. Наиболее характерным для объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, по данным МВД России, является совершение краж, мошенничеств, а также преступлений, связанных с торговлей наркотическими веществами или их незаконным перемещением [2]. В 2019 г. в перевозочном и технологическом секторах аэропортов гражданской авиации было выявлено 631 преступление, почти 58,7 тыс. административных правонарушений, пресечено более 61,7 тыс. попыток незаконного провоза запрещенных предметов и веществ, изъято 205 единиц холодного оружия, 81 единица огнестрельного оружия, почти 6,6 тыс. единиц боеприпасов и 1 кг взрывчатых веществ [7, с. 31—32].

Кроме того, ежегодно на объектах транспорта задерживается около 30 % лиц, разыскиваемых правоохранительными органами [3, с. 51]. Так, за 2019 г. МВД России на транспорте совместно

с субъектами транспортной инфраструктуры и их службами безопасности было установлено свыше 2,2 тыс. разыскиваемых преступников [7, с. 31—32]. В целом преступность на воздушном транспорте и связанных с ним объектах отличается высокой латентностью, что, по мнению М. М. Шамаева, объясняется низким уровнем раскрытия преступлений «по горячим следам», отсутствием достаточных сил и средств вневедомственной охраны, а также ограниченным количеством обученного персонала для качественной реализации функций по охране правопорядка в аэропортах [11, с. 2773].

Цель настоящей статьи — изучить правовое регулирование деятельности субъектов, обеспечивающих авиационную безопасность, выявить существующие в данной сфере проблемные аспекты и перспективы дальнейшего совершенствования.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие задачи:

1) рассмотреть правовое регулирование обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта;

2) рассмотреть специфику взаимодействия органов внутренних дел с иными субъектами обеспечения авиационной безопасности;

3) определить перспективы развития и направления совершенствования деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта в Российской Федерации.

Предметом исследования выступает правовое регулирование деятельности субъектов обеспечения авиационной безопасности.

Отсутствие правовой регламентации совместной работы органов внутренних дел и других субъектов обеспечения авиационной безопасности обуславливает необходимость разработки нормативного правового акта совместного ведомственного характера, а также потребность в наделении МВД России контрольно-координационным статусом в сфере транспортной безопасности.

В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (далее — ВЗК РФ) в обеспечении авиационной безопасности в области гражданской авиации, охране аэропортов и объектов их инфраструктуры принимают участие несколько одновременно работающих структур, из которых преимущественное положение занимает Служба авиационной безопасности (далее — САБ).

Согласно ч. 2 ст. 83 ВЗК РФ, субъектами обеспечения авиационной безопасности являются: САБ аэродромов или аэропортов, подразделения транспортной безопасности, САБ эксплуатантов (авиационные предприятия), а также

уполномоченные органы, в чьи задачи входит работа в данной сфере деятельности.

В 2017 г. законодательство подверглось изменениям (Федеральный закон от 31 декабря 2017 г. № 491-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части обеспечения авиационной безопасности»), ввиду которых органы внутренних дел были исключены из перечня органов, обеспечивающих авиационную безопасность, сохранив за собой лишь надзорные функции. При таких обстоятельствах роль органов внутренних дел в организации авиационной безопасности значительно снизилась, в результате чего произошло усиление внесударственных органов обеспечения безопасности и общественного порядка на объектах воздушного транспорта за счет увеличения их числа, а также передачи им части полномочий линейных отделов (далее — линейные отделы) МВД России. Такой подход законодателя позволяет сделать вывод о том, что ответственность за обеспечение авиационной безопасности перешла от государственных органов к частным (хозяйствующим) субъектам. При этом организация взаимодействия сотрудников органов внутренних дел и иных структур, в первую очередь с САБ, четкой правовой регламентации не имеет, поскольку на законодательном уровне до сих пор не закреплена правовое положение САБ как частного субъекта, порядок оказания содействия САБ правоохранительными и иными органами по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, порядок информационного обеспечения САБ органами внутренних дел, а также конкретные задачи органов внутренних дел в данной сфере. По нашему мнению, данная ситуация может создать предпосылки для осложнения криминальной обстановки и увеличить число правонарушений на объектах воздушного транспорта.

Анализируя последние изменения в законодательстве, Н. Ю. Венецкая констатирует, что имеются существенные трудности и определенные факторы, оказывающие воздействие на качество деятельности правоохранительных органов, в частности, на объектах воздушного транспорта. А. Л. Целих и С. Н. Махина относят к таким факторам сокращение числа сотрудников органов внутренних дел и времени их пребывания на объектах авиационной инфраструктуры в связи с нехваткой кадров в линейных органах МВД России на транспорте, а также неопределенный формат допустимой деятельности сотрудников полиции на авиационном транспорте, прежде всего при проведении досмотра пассажиров на входном контроле, охране территории аэропортов [10, с. 26].

По сути, в рамках процедуры реформирования федеральных органов исполнительной власти силового блока произошло перепрофилирование органов внутренних дел на объектах воздушного транспорта в органы контроля и надзора за деятельностью субъектов транспортной инфраструктуры по обеспечению правопорядка и общественной безопасности. Однако стоит учитывать

особый статус органов внутренних дел в системе органов исполнительной власти силового блока. При возникновении необходимости в специальных знаниях, оказания поддержки при проведении мероприятий по досмотру пассажиров, ручной клади и багажа, сотрудники линотделов по-прежнему остаются востребованными. Кроме того, они осуществляют мероприятия по обходу здания аэропорта.

Как отмечалось ранее, помимо линотделов МВД России на объектах воздушного транспорта и в зданиях аэропортов обеспечением общественного порядка и безопасности занимается целый комплекс субъектов.

Рассмотрим каждый из них подробнее.

1. Федеральная служба войск национальной гвардии Российской Федерации (Росгвардия) — государственная военная организация, предназначенная для обеспечения государственной и общественной безопасности, защиты прав и свобод человека и гражданина.

Основы правового статуса сотрудников Росгвардии закреплены в Федеральном законе от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации».

В ст. 2 закона указаны задачи Росгвардии, к которым законодатель отнес:

- участие в охране общественного порядка, обеспечении общественной безопасности;
- охрана важных государственных объектов, специальных грузов, сооружений на коммуникациях;
- участие в борьбе с терроризмом и экстремизмом;
- контроль за соблюдением законодательства в области оборота оружия и в области частной охранной и частной детективной деятельности, а также за обеспечением безопасности объектов топливно-энергетического комплекса, за деятельностью подразделений охраны юридических лиц с особыми уставными задачами и подразделений ведомственной охраны и т. д.

Важно отметить, что обязательное применение Росгвардии для охраны объектов инфраструктуры распространяется не на все аэропорты. Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 15 мая 2017 г. № 928-р «Об утверждении перечня объектов, подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации», в данный перечень внесены 37 объектов (здания Верховного Суда Российской Федерации, Генеральной прокуратуры Российской Федерации, Следственного комитета Российской Федерации, МИДа России и его организаций, Счетной палаты Российской Федерации, международные аэропорты, расположенные в Северо-Кавказском федеральном округе, международный аэропорт Симферополя и др.). В остальных случаях действуют подразделения вневедомственной охраны Росгвардии по специальным соглашениям с хозяйствующими субъектами.

Следует обратить внимание также на то, что у сотрудников Росгвардии имеется своя админи-

стративная подведомственность, включающая статьи КоАП РФ, касающиеся оборота оружия, взрывчатых веществ, незаконной деятельности частных охранных организаций.

Поскольку Росгвардии частично были переданы полномочия сотрудников полиции, а также полностью отошли подразделения вневедомственной охраны, то возник спор об излишнем сходстве двух структур. Считается, что Росгвардия обладает статусом военной организации — соответственно, стоящие перед ней задачи несколько шире, нежели у иных правоохранительных органов. Однако в настоящее время полностью разграничить функции и направления деятельности органов внутренних дел и войск национальной гвардии представляется затруднительным в силу их схожести по многим параметрам [1, с. 86].

2. Подразделение ведомственной охраны Минтранса России (ФГУП «УВО Минтранса России») действует на основании постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 г. № 743 «Об утверждении Положения о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации».

В целом статус ведомственной охраны урегулирован Федеральным законом от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране». К основным задачам ведомственной охраны законодатель отнес защиту охраняемых объектов от противоправных посягательств, обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений на охраняемых объектах. В контексте рассматриваемой темы ФГУП «УВО Минтранса России» охраняют аэропорты и объекты их инфраструктуры, действуя совместно с Росгвардией.

Стоит отметить, что согласно нормам законодательства охрана аэропортов и объектов их инфраструктуры осуществляется исключительно подразделениями ведомственной охраны и Росгвардии. Отсутствие такой охраны или ее осуществление иными органами или организациями являются нарушениями законодательства, что нередко становится предметом рассмотрения в суде.

3. Служба авиационной безопасности.

В соответствии со ст. 83—85 ВЗК РФ САБы создаются хозяйствующими субъектами — организациями и предприятиями аэропортов. САБы наделены следующими полномочиями:

- осуществление предполетного и послеполетного досмотра;
- задержание лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, для дальнейшей передачи их правоохранительным органам;
- задержание багажа, грузов и почты, содержащих предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам;
- в случае наличия угрозы жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан — применение мер

в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для начала работы САБ необходимо пройти аккредитацию у Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). Необходимые для успешного прохождения требования закреплены в тексте Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

На официальном сайте Росавиации размещен реестр аккредитованных юридических лиц, включающий 45 позиций: аэропорты (АО «Авиалинии Мордовии», АО «Шереметьево Безопасность», ПАО «Международный аэропорт „Волгоград“» и т. д.), частные охранные организации, федеральные унитарные предприятия.

Как отмечают специалисты, что САБы получают возможность реализовывать государственные полномочия правоохранительного блока в сокращенном формате [8, с. 47]. В то же время сотрудники САБ не наделены административными полномочиями составления протоколов, т. е. в случае совершения лицом правонарушения или преступления они вынуждены будут ожидать прибытия сотрудников линотделов МВД России для процессуального оформления документов. Задерживать лиц в качестве подозреваемых или административно задержанных они также не имеют права.

Таким образом, ключевыми субъектами обеспечения авиационной безопасности, наряду с линотделами МВД России, являются подразделения вневедомственной охраны Росгвардии, подразделения ведомственной охраны Минтранса России, а также САБ. Перечень не является закрытым — для обеспечения безопасности могут привлекаться народные формирования или ополчения, что, например, предусмотрено Законом Республики Крым от 17 июня 2014 г. № 22-ЗРК «О Народном ополчении — народной дружине Республики Крым».

Кроме САБ, остальные субъекты авиационной безопасности имеют различную принадлежность и считаются полностью независимыми от администрации аэропорта, поскольку они не связаны с ней единой системой управления. Негативные последствия подобной ситуации специалисты видят в принятии управленческих решений в сфере обеспечения безопасности каждым из субъектов ее обеспечения в отдельности в условиях отсутствия полной и достоверной информации о текущем состоянии дел, и, что вызывает особую настороженность, наличие реальной возможности для несогласованных действий и конфликтов между ключевыми субъектами обеспечения транспортной безопасности. Кроме этого очевидно и недостаточное использование потенциала механизма государственно-частного партнерства в данной сфере [4, с. 199].

Необходимо отметить, что немаловажной проблемой в сфере обеспечения авиационной безопасности является также проведение досмотровых мероприятий. Соответствующие полномочия имеют работники САБ, контролеры погра-

ничных КПП, инспекторы таможенных постов. Основной задачей осуществления досмотра является своевременное предупреждение и пресечение различных попыток проникновения на борт самолетов лиц с оружием, боеприпасами, веществами и предметами, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на экипаж и пассажиров этих судов с целью их захвата (угона) или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия, а также пресечение попыток вывезти с территории Российской Федерации материальные ценности ограниченного режима передвижения (например, исторические ценности).

Ранее специфической функцией нарядов полиции было оказание помощи сотрудникам аэропортов при проведении досмотра пассажиров, ручной клади и багажа [5, с. 68]. В настоящее время при обнаружении запрещенных предметов и веществ для составления протокола об административном правонарушении, а в случае необходимости — для производства личного досмотра пассажира вызываются сотрудники линотделов МВД России. Правом налагать административные наказания за различные нарушения на территории аэропортов наделены руководители органов внутренних дел (ст. 23.3 КоАП РФ) и органы Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (ст. 23.43 КоАП РФ).

Похожий механизм действует и в сфере охраны здания аэропорта, его территории и иных объектов инфраструктуры. Однако единый нормативный правовой акт для регулирования совместного взаимодействия отсутствует. При этом линотдел МВД России действует как обычный территориальный орган МВД России, не обладающий специальными полномочиями в области авиационной безопасности и привлекаемый в случае недостатка полномочий САБ либо совершения административного правонарушения или преступления.

Для совершенствования действующей системы обеспечения авиационной безопасности в России можно использовать опыт стран, внедривших эффективные системы безопасности на объектах воздушного транспорта, к которым относятся США и Израиль.

Главным субъектом авиационной безопасности в США является Управление транспортной безопасности (Transportation Security Administration — TSA), созданное после террористических актов 2001 г. По оценкам экспертов, ведомство вывело воздушную безопасность американцев на совершенно новый уровень и способствовало предотвращению тысяч терактов и других преступлений в аэропортах, а также на иных видах общественного транспорта [9]. TSA сочетает в себе функции САБ аэропорта, а также служб ведомственной охраны, контролирует пассажиропоток. Отдельные кандидатуры пассажиров перед вылетом могут проверяться через базы данных американских спецслужб. Наиболее известным является одно из подразделений TSA — Федеральная служба воздушных маршалов

(Federal Air Marshal Service — FAMS), сотрудники которой сопровождают внутренние и международные рейсы инкогнито, замаскировавшись под простых пассажиров, в целях обнаружения и борьбы с враждебными действиями против США, в том числе угонов самолетов.

В Израиле главным субъектом авиационной безопасности является Агентство безопасности Израиля (ISA), действующее под контролем Шабак — спецслужбы, отвечающей за внутреннюю безопасность и контрразведку. Равно как и в США, в Израиле сотрудники ISA обеспечивают сопровождение полетов, а также контроль посетителей аэропортов замаскированными психологами для отслеживания подозрительного поведения. Израильский подход к авиационной безопасности отличается высоким уровнем технического оснащения аэропортов, наличие в здании зон доступа, огороженных пуленепробиваемым стеклом для регулирования движения и защиты пассажиров.

На основании опыта США и Израиля следует отметить, что эффективнее система авиационной защиты работает, когда ее организацией занимается специально созданный государственный орган, работающий совместно со спецслужбами, но не комплекс одновременно действующих органов со схожими полномочиями под присмотром двух федеральных контролирующих служб (Ространнадзор и Росавиация), двух министерств (Минтранс России и МВД России).

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что сфера организации общественного порядка и безопасности на объектах воздушного транспорта требует реформирования, поскольку система субъектов обеспечения авиационной безопасности в настоящее время является довольно запутанной и неорганизованной. Из проблемных моментов наиболее основными являются дублирование полномочий у одновременно действующих организаций, неясный статус САБ как субъекта, частично обладающего правоохранными полномочиями, отсутствие регламентации совместных действий субъектов авиационной безопасности.

Принимая во внимание то, что государство на данном этапе предпочитает развивать частно-государственную модель обеспечения авиационной безопасности, обозначим несколько направлений по совершенствованию этой системы:

1. С учетом того, что в ВЗК РФ отсутствует строгий перечень субъектов обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта, а также не закреплен порядок взаимодействия САБ с другими субъектами обеспечения безопасности, необходимо разработать нормативный правовой акт совместного ведомственного характера, способный обеспечить качественное и эффективное взаимодействие между различными субъектами обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта.

Полагаем, что для этого требуется выделить и упорядочить направления деятельности, осуществляемые различными субъектами авиацион-

ной безопасности, согласовать порядок их взаимодействия и зоны ответственности, а также порядок работы с сотрудниками транспортной полиции в случае выявления административного правонарушения или преступления.

2. Наиболее эффективным способом обеспечения безопасности на объектах инфраструктуры воздушного транспорта может быть не четкое разграничение зон ответственности между субъектами, обеспечивающими авиационную безопасность, а создание совместных действующих мобильных групп, как минимум, по двум направлениям: «зона досмотра» и «зона периметра». «Зона досмотра» будет работать на запуск пассажиров, их досмотр, досмотр самолетов. «Зона периметра» контролировать внешний и внутренний периметр аэропорта, отслеживать деятельность пассажиров внутри аэропорта, при необходимости оказывать силовую и сопроводительную поддержку группе «зоны досмотра». Оптимальным будет включение сотрудников транспортной полиции в составы обеих предлагаемых мобильных групп в качестве контрольного элемента, что позволит ликвидировать проблему пробела административных полномочий у САБ, оказывать моральное воздействие на возможных правонарушителей, а также координировать действия других органов авиационной безопасности.

3. Возвращаясь к положению линорганов МВД России на объектах воздушного транспорта, стоит отметить, что в США и Израиле транспортная безопасность находится под контролем единого силового ведомства. С учетом этого МВД России следует занять преимущественное положение в данной сфере. При этом сотрудники транспортной полиции в силу статуса МВД России как правоохранительного органа должны получить контрольно-координационный статус, поскольку гарантом авиационной безопасности, как и транспортной безопасности, все же является государство, что следует учитывать даже в частно-государственной модели формирования органов безопасности.

Данные меры позволят сотрудникам транспортной полиции получить специальные полномочия, необходимые для более тщательного контроля за оперативной обстановкой в здании аэропорта, а также направить усилия на выполнение свойственных им задач по противодействию преступности и обеспечению правопорядка на объектах инфраструктуры воздушного транспорта.

Список литературы

1. *Архипцев И. Н.* К вопросу об особенностях обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на железнодорожном, воздушном и водном транспорте // Проблемы правоприменит. деятельности. 2015. № 4. С. 86—90.

2. *В МВД назвали самый криминальный вид транспорта.* URL: <https://rg.ru/2019/02/07/v-mvd-nazvali-samyj-kriminalnyj-vid-transporta.html> (дата обращения: 18.06.2020).

3. *Захватов И. Ю., Ходырев Т. Б.* О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности на объектах воздушного транспорта // Теория и практика правоохранит. деятельности. 2014. № 2 (30). С. 50—53.

4. *Киреев М. Л., Комаров В. В.* Особенности организации безопасности на объектах воздушного транспорта // Проблемы в рос. законодательстве. 2014. № 1. С. 198—201.

5. *Ларионов А. С., Овчинникова И. О.* Служба досмотра в ОВД на воздушном транспорте: история и перспективы развития // Юный ученый. 2018. № 2 (16). С. 64—71.

6. *Матюхин О. И., Михалева Ю. С.* Способы обеспечения авиационной безопасности в России и за рубежом // Наука, техника и образование. 2020. № 1 (65). С. 51—56.

7. *Результаты* реализации государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» в 2019 году // М-во внутрен. дел Рос.

Федерации : [сайт]. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1789925> (дата обращения: 22.06.2020).

8. *Сейтметова Т. С.* Субъекты правоохранительной деятельности на воздушном транспорте: общая характеристика // Вестн. Урал. юрид. ин-та МВД России. 2019. № 4. С. 44—51.

9. *Управление* транспортной безопасности США — малоизвестные факты работы // РИА Индустрия безопасности. URL: https://www.securitymedia.ru/news_one_6954.html (дата обращения: 18.06.2020).

10. *Целих А. Л., Махина С. Н.* Вопросы компетенции в деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности // Проблемы правоохранит. деятельности. 2019. № 1. С. 23—27.

11. *Шахмаев М. М.* Особенности взаимодействия правоохранительных органов в противодействии терроризму // Науч.-метод. электрон. журн. «Концепт». 2014. Т. 20. С. 2771—2775. URL: <http://e-koncept.ru/2014/54818.htm> (дата обращения: 23.06.2020).

N. V. Bagutskii, D. V. Voronkova

FEATURES OF INTERACTION OF INTERNAL AFFAIRS BODIES WITH OTHER SERVICES AND PUBLIC FORMATIONS AT AIR TRANSPORT FACILITIES

The article deals with the problems of interaction of internal affairs bodies with other subjects in the context of ensuring public order and public safety at air transport facilities. In particular, the activities of the line departments of the Ministry of internal Affairs of Russia after reducing their powers and actually removing them from the list of active subjects of aviation security are analyzed. As part of the procedure for reforming the Federal Executive bodies of the power block, the internal Affairs bodies at air transport facilities were transformed as control and supervision bodies. The paper raises a number of legislative and law-enforcement issues related to ensuring public order and public safety at air transport facilities. Authors are propose measures to improving the aviation security system in Russia, including on the basis of the experience of foreign countries that have implemented effective security systems at air transport facilities.

Keywords: air transport, public order, public safety, aviation security, aviation security subjects, airport security service.