**Конспект**

Сегодня понятие транспортной безопасности преимущест­венно трактуется как предупреждение терроризма на транспорте. Антитеррористический императив транспортной безопасности носит объективный характер и в целом обусловлен значительным ростом террористических актов в мире, а также степенью их опасности непосредственно для транспортного комплекса.

Драматические события, происшедшие в 2004 г. в москов­ском метрополитене, подтвердили, что транспорт продолжает ос­таваться одной из сфер, наиболее подверженной угрозе терактов. Ранее, как показали события 11 сентября 2001 г. в США, а также ряд террористических актов последних лет с применением авто­мобилей, начиненных взрывчаткой, транспортное средство стало использоваться террористами непосредственно как оружие.

Другой составной частью безопасности является защита транспортной сферы от иных, в том числе криминальных, форм незаконного вмешательства в действия транспорта, а также от различного рода чрезвычайных ситуаций (происшествий).

В наиболее общем виде понятие «транспортная безопас­ность» может быть определено как:

• система предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм, в транспортной сфере;

• система предупреждения на транспорте чрезвычайных про­исшествий природного и техногенного характера;

• система недопущения либо минимизации материального и морального ущерба на транспорте от преступлений и чрез­вычайных происшествий;

• система, направленная на повышение экологической безо­пасности перевозок, экологической устойчивости транс­порта;

• система реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом.

Системный характер понятия транспортной безопасности определяет необходимость комплексного, системного решения проблем, имеющихся в этой сфере.

Транспортная безопасность направлена на защиту: пассажиров, владельцев, получателей и перевозчиков грузов, владельцев и пользователей транспортных средств, транспортного комплекса и его работников, экономики и бюджета страны, а также на защиту окружающей среды от угроз в транспортном комплексе.

Транспортная безопасность призвана обеспечить:

• безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия про­езда;

• безопасность перевозок грузов и багажа;

• безопасность функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта;

• экономическую (в том числе внешнеэкономическую! без­опасность;

• экологическую безопасность;

• информационную безопасность;

• пожарную безопасность;

• санитарную безопасность;

• химическую, бактериологическую, ядерную и радиацион­ную безопасность;

• мобилизационную готовность отраслей транспортного ком­плекса.

*Обеспечение сохранности багажа*

Одна из самых больших проблем — это похищение или про­пажа багажа в аэропортах. Даже если багаж прибыл в аэропорт назначения, нет полной уверенности, что с ним ничего не про­изойдет. Мы доверяем служащим, работающим с багажом, одна­ко во многих странах мира зарплата их низка, и легкий доступ к багажу является для некоторых большим соблазном. Есть не­сколько способов, как обезопасить багаж.

1. Не нужно паковать ценные или важные материалы в сда­ваемый багаж. Если нет выбора и ценные вещи или доку­менты все-таки нужно сдать в багаж, то необходимо положить в багажную сумку вместе с ценными вещами что-нибудь привлекательное для жуликов — например, блок сигарет. Если багаж будет вскрыт, то злоумышлен­ники удовлетворятся сигаретами.

2. Безопаснее всего использовать жесткий пластмассовый чемодан. Он очень прочный, его нельзя разбить или по­резать, как кожаный или тряпичный чемодан.

3. Необходимо убедиться, что у багажной сумки надежное запорное устройство. Если багажная сумка имеет два зам­ка с цифровой комбинацией, то рекомендуется устано­вить на них разные комбинации цифр.

4. Не нужно писать на багажной сумке свое имя. Лучше по­ложить в чемодан лист бумаги с именем и адресом. Тогда всегда можно доказать, что это ваш багаж, если кто-то его возьмет по ошибке.

5. Рекомендуется избегать военных сумок и рюкзаков — они могут вызвать подозрение.

6. Рекомендуется заклеить багаж скотчем, чтобы убедиться, что его никто не открывал во время погрузки или вы­грузки.

7. По прибытии не рекомендуется идти с тяжелым багажом к такси на расстояние несколько десятков или сотен мет­ров. Это предоставляет грабителю прекрасную возмож­ность вырвать одну из сумок, а турист не сможет побе­жать за ним, так как при этом рискует потерять осталь­ной багаж.

8. Можно застраховать багаж. Страхование проводится на случай повреждения, гибели (пропажи, хищения) всего или отдельных мест багажа, наступивших по любым при­чинам. Договор страхования заключается на одну или не­сколько перевозок.

*Опасные предметы и вещества в багаже*

Из соображений безопасности существует запрет на авиапе­ревозки некоторых грузов. Можно спокойно использовать их дома, но при перемене температуры и давления на борту самолета они могут представлять угрозу. Если существует необходи­мость перевозить какие-либо медицинские приборы, то необходимо узнать, можно ли их брать на борт самолета. При наличии запрещенных наименований против туриста могут выдвинуть обвинения.

Следует обратить внимание на то, что существует «Перечень опасных веществ и предметов, запрещенных пассажирам и чле­нам экипажей к перевозке в салонах гражданских воздушных су­дов»*.*В него входят следующие предметы и вещества.

*1.Огнестрельное, газовое, пневматическое, холодное и меха­ническое оружие всех видов:*пистолеты, револьверы, вин­товки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства и их имитаторы; арбалеты, ружья для подводной охоты, шаш­ки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, кортики, стилеты; ножи: охотничьи, десант­ные, финские, штык-ножи, ножи с выбрасывающимися клинками, с запирающими замками, а также хозяйствен­но-бытовые ножи с длиной клинка свыше 110 мм.

2. *Взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные:*пороха всякие, в любой упаковке и в лю­бом количестве; патроны боевые (в том числе малокали­берные); патроны к газовому оружию; капсюли (писто­ны) охотничьи; пиротехнические средства: сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные; тротил, ди­намит, тол, аммонал и другие взрывчатые вещества; кап­сюли-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламе­нители, детонирующий и огнепроводный шнур и т. д.

3. *Сжатые и сжиженные газы:*газы для бытового пользова­ния (бутан-пропан) и другие газы; газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого действия.

4. *Легковоспламеняющиеся жидкости:*ацетон, бензин, пробы легковоспламеняющихся продуктов, метанол, метилацитат (метиловый эфир), сероуглерод, эфиры, этилцеллозоль; все другие легковоспламеняющиеся жидкости.

5. *Воспламеняющиеся твердые вещества:*вещества, которые от действия на них воды выделяют тепло и горючие газы, что может вызвать самовоспламенение и пожар: калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фтористый и другие; фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламе­няющихся твердых веществ; перекиси органические; нит­роцеллюлоза коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25 % воды или раствори­теля; нитроцеллюлоза коллоидная, в кусках, влажная, со­держащая менее 25 % спирта; нитроцеллюлоза сухая или влажная, содержащая менее 30 % растворителя или 20 % воды.

6. *Ядовитые и отравляющие вещества:*любые ядовитые, сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару; бруцин; никотин; стрихнин; антифриз; тормозная жидкость; этиленгликоль; ртуть; все соли синильной кислоты и циа­нистые препараты; циклон; цианплав; мышьяковистый ангидрид и все другие сильнодействующие ядовитые и отравляющие вещества.

7. *Едкие и коррозирующие вещества:*сильные неорганиче­ские кислоты: соляная, серная, азотная и другие; фтори­сто-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и коррозирующие вещества.

8. *Другие опасные вещества, предметы и грузы,*которые мо­гут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.

Туристы также должны помнить, что в соответствии с п. 9.1 «Правил международных воздушных перевозок пассажиров, ба­гажа и грузов», действующих в России, существует *перечень пред­метов, не принимаемых к перевозке в качестве багажа.*В соответствии с ними пассажир не должен включать в свой багаж:

1) предметы, которые могут причинить вред воздушному
судну, лицам или имуществу, находящимся на борту воз­
душного судна, включая:

• взрывчатые вещества, сжатые газы, коррозирующие жидкости;

• окисляющие вещества, радиоактивные вещества, намаг­ничивающие материалы, легковоспламеняющиеся мате­риалы, ядовитые, с резким запахом или раздражающие вещества, а также жидкости (за исключением жидко­стей, находящихся в незарегистрированном багаже, ко­торые предназначены для потребления во время поезд­ки пассажира);

2) предметы, перевозка которых запрещена законами, поста­новлениями, правилами и предписаниями государствен­ных органов любой страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка;

3) предметы, которые, по мнению перевозчика, по своей массе, размеру или по другим характеристикам неприемлемы для перевозки в качестве багажа;

4) животных, исключая собак, кошек и других комнатных
(прирученных) животных и птиц, которые могут быть
приняты к перевозке при соблюдении определенных по­ложений,

Туристам, следующим на охоту, необходимо помнить, что оружие пассажиров, имеющих разрешение на право его хране­ния и ношения, перевозится только в упакованном виде в ба­гажных отделениях, а на воздушных судах, не имеющих изоли­рованных багажных отделений, — в технических отсеках по ука­занию членов экипажа.

Подробный перечень опасных веществ и предметов, запре­щенных пассажирам к перевозке на гражданских воздушных су­дах, содержится в Технических инструкциях по безопасной пе­ревозке опасных грузов по воздуху (издание Международной ор­ганизации гражданской авиации — ИКАО).

*Безопасность при авиаперелетах*

Не будет преувеличением сказать, что авиапутешествие ни когда не было более безопасным, чем после 11 сентября 2001 г Авиакомпании ужесточили меры безопасности и ввели много новых правил. Однако эти трагические события оставили у мно­гих ощущение, что полеты — гораздо более рискованное пред­приятие, чем когда-либо.

Авиаполеты никогда не исчезнут. Наша «охота к перемене мест» и глобализация экономики означают, что необходимо быстро перемещаться, и в этом помогает самолет. Три миллиона, человек ежедневно поднимаются в небо, а в 2006 г. 20 млн авиа­ционных рейсов перевезли 1,3 млрд пассажиров, причем произошло всего 10 катастроф. На росссийских дорогах за четыре месяца гибнет и получает увечья больше людей, чем погибло в авиакатастрофах за последние 60 лет.

При полетах из аэропортов Европы и России можно быть уверенным, что лайнер и авиакомпания соответствуют высочай­шим стандартам безопасности. Однако в стране назначения эти стандарты могут быть гораздо ниже, особенно если это неспокойный регион. Там может быть трудно, внедрить нормальные стандарты режима безопасности и контроля. Например, Фонд безопасности полетов (Flight Safety Foundation) установил, что на Китай приходится 16% всех авиаперелетов и 70% всех инци­дентов, а в Африке на 100 000 полетов приходится 21 авиакатаст­рофа, тогда как в Северной Америке — всего 2.

С учетом реального ежедневного числа авиапассажиров шан­сы погибнуть в полете ежегодно сокращаются. Авиаполеты ста­новятся безопаснее. Пассажир должен оценить уровень безопас­ности авиакомпании и самолета. Безопасность полета зависит от многих факторов: состояния авиалайнера, погоды, условий по­пета, например, над гористой местностью, квалификации экипажа и, конечно, от уровня безопасности в аэропорту. Трудно обобщить все эти переменные, но турист будет в большей безо­пасности на лайнере, принадлежащем крупной международной компании, чем более мелкой компании в развивающейся стране. В некоторых регионах самолеты меньших размеров летят на меньшей высоте и не подвергаются такой строгой проверке, как и крупных авиакомпаниях. Проведенный в США анализ установил, что уровень авиакатастроф для малых самолетов составляет 11 происшествий на 100 000 часов полета по сравнению с 0,8 для крупных реактивных лайнеров.

Главная причина проблем и летных происшествий кроется в лавинообразном росте числа людей, которые хотят и должны ле­теть. Сильный рост авиаперевозок вызывает на воздушном транспорте почти неизбежные сбои, и задержки в переполнен­ных и неприспособленных терминалах аэропортов происходят нее чаще. Управление полетами для наземных служб становится все сложнее по мере роста объема перевозок. Поэтому, выбирая авиакомпанию, рекомендуется остановиться на той, у которой прилет и вылет осуществляются строго по графику. Если перевозчик соблюдает расписание полетов в таком хаосе, на них можно положиться.

*Воздушный терроризм*

Для террористов самолеты — это непреодолимый соблазн. Высокий рейтинг авиапутешествий и поднимаемая в СМИ шу­миха после каждой крупной авиакатастрофы означают, что авиалайнеры будут оставаться излюбленной террористической мишенью.

Конечно, абсолютная безопасность невозможна. Авиакомпа­нии анализируют террористические акты и учатся их предотвращать, но и террористы не стоят на месте, отыскивая слабые мес­та авиационного транспорта.

Анализ воздушного терроризма в период с 1940-х по 1990-ё годы показал, что было совершено 1420 терактов против самоле­тов, 250 — против аэропортов и 500 — против офисов авиаком­паний, т. е. терроризм — вовсе не новая проблема. Единствен­ное различие в том, что до 11 сентября 2001 г. методы бандитов оставались постоянными. Преобладал угон самолетов — 90% от общего числа инцидентов, причем пятая часть с фатальным ис­ходом. Большинство жертв погибли при авиакатастрофах, вы­званных терактом, другие были убиты угонщиками или при пе­рестрелке между террористами и службами безопасности. С 1960-х по 2000-е годы жертвами таких терактов стали 2700 че­ловек.

Большинство угонов до 2001 г. имели целью предъявить тре­бования к властям какой-либо страны. Но с момента разрушения Всемирного торгового центра каждый воздушный теракт рассматривается как потенциальный акт террориста-смертника. В результате правительства многих стран готовы отдать приказ сбить угнанный самолет, чтобы предотвратить еще большие жертвы. Поэтому в случае теракта экипаж и пассажиры теперь подвергаются еще большему риску.

Угон — это лишь один из вариантов. За 50-летний период произошло 90 бомбовых и 20 вооруженных нападений. Можно сделать и такой вывод: с повышением безопасности самолетов террористы могут переключиться на аэропорты. Безопасности аэропортов — это ключ к предупреждению терроризма, что убе­дительно показали события 11 сентября 2001 г.

Все это делает авиакомпании главными фигурами в войне против терроризма. Даже с очевидным усилением безопасности заборы, вооруженная охрана, детекторы взрывчатки, рентгенов­ские аппараты для просвечивания багажа, — террористы могут проскользнуть незамеченными в какую-то щель, так что пробле­мы остаются. Одна из них — аэропорты, подобные пчелиному улью, где трудно проверить каждого. Далее, во многих привлека­тельных для туристов регионах службы безопасности — рос­кошь, и аэропорты — ахиллесова пята международных авиапере­возок. В некоторых местах вообще нет аэропорта в нашем при­вычном понимании.

В некоторых неспокойных регионах аэропорты могут уси­ленно патрулироваться, но не быть безопасными из-за жестоко­сти нападений, которым они подвергаются. Пример этого — аропорт Бандаранаике в Коломбо (Шри-Ланка), где в июле 2001 г. около 50 британских туристов были захвачены «тиграми Тамил-Илама». Только чудом многие не были убиты или ранены во время нападения. Некоторым пришлось с маленькими детьми спасаться бегством под пулеметным огнем. Тринадцать самоле­тов было разрушено. Многие впоследствии жаловались, что, никто не пришел на помощь и им самим пришлось искать выход из ситуации.

Одна из наиболее эффективных мер безопасности в этом сегменте — проверка благонадежности поступающих в летные школы на отделения пилотирования широкофюзеляжных само­летов. Многие авиалайнеры оснащены бронированными дверя­ми в кабину экипажа, чтобы предотвратить доступ туда посто­ронним. Некоторые авиакомпании нанимают профессиональ­ных агентов безопасности для охраны самолетов в полете. Ряд авиаперевозчиков призывают пассажиров играть активную роль в обезвреживании угонщиков. Известен пример такого активно­го поведения, когда на Рождество 2001 г. пассажиры и экипаж общими усилиями обезвредили террориста из «Аль-Каиды», ко­торый пытался взорвать заряд, помещенный в подошвы его обу­ви. Обезвреживание мощного заряда, способного к активизации без детонатора, хорошо видного на экране службы безопасности аэропорта, показывает: люди знают, что они делают. Данную проблему вряд ли удастся решить в ближайшее время, поэтому надо быть готовым ко всему.

*Безопасность в аэропорту*

Чтобы избежать инцидентов в аэропорту, необходимо запом­нить следующие правила.

Приезжать в аэропорт следует заранее, чтобы было достаточ­но времени для прохождения контроля.

В большинстве авиакомпаний регистрация начинается за два часа до отлета. Однако при большом наплыве пассажиров воз­можны задержки. Если путешествие происходит группой, то приезжать необходимо еще раньше. Для прохождения контроля семьей или группой студентов требуется больше времени, чем для индивидуального туриста. После событий 11 сентября 2001 контроль может проходить очень медленно.

Необходимо избегать всяких препирательств, особенно жаркую погоду; держаться подальше от людей в состояний алкогольного опьянения. Сочетание избытка алкоголя и задержка рейса особенно опасно.

Желательно выбирать ранний (утренний) рейс. Чем раньше рейс, тем меньше вероятность задержки. Всякая задержка утреннего рейса имеет эффект снежного кома для всех последующих рейсов.

Перед выездом в аэропорт необходимо проверить, взяты ли все необходимые документы. При полете группой лучше иметь руководителя, у которого будут находиться документы всех членов группы.

В аэропорту необходимо внимательно следить за своим багажом. Нередко в багаж ничего не подозревающих пассажиров подкладывают запрещенные для провоза вещи — например, наркотики. Намерение преступников — чтобы ничего не подозревающая жертва пронесла контрабанду через таможню, а затем запрещенно ее снова вытащат: если туриста поймают, держать ответ придется ему. Никогда нельзя брать чужой багаж. Если нет выхода, то при прохождении контроля необходимо сказать, что это чужой багаж.

Нужно держаться подальше от бесхозного багажа или сверт! ков — там может быть взрывчатка. Точно так же нельзя остав лять без присмотра свой багаж: его могут забрать, открыть даже уничтожить направленным взрывом.

Необходимо держаться подальше от мусорных урн — в них могут подложить взрывные устройства. На британских железнодорожных вокзалах и в аэропортах по этой причине нет урн.

Авиакомпании находятся на переднем фронте борьбы с терроризмом, а охрана аэропортов — ответственное дело. Ни когда нельзя говорить в шутку, что у вас в багаже бомба или огнестрельное оружие. Сотрудники аэропорта воспримут ваше заявление всерьез и арестуют вас, и это скажется на других пассажиpax, так как весь багаж будет выгружен, чтобы найти ваши вещи.

При поездках с детьми рекомендуется не отпускать их от себя.

Не каждый в форме носильщика действительно работает аэропорту. Здесь легко ошибиться. Такой лженосильщик может просто исчезнуть с багажом туриста. Особенно внимательным необходимо быть вне аэропорта. Здесь может быть много мо­шенников, желающих поживиться за счет туристов.

С аэропортовских стоянок автомобили часто угоняют. Около 50% всех угнанных автомобилей были плохо закрыты.

По возможности лучше избегать рейсов с промежуточной посадкой в неспокойных регионах. Такие рейсы могут быть де­шевле, но более уязвимы для террористов и иных преступников. Пассажиры рейса «Бритиш Эруэйз», приземлившегося в Кувейте но время войны в Заливе, были захвачены и удерживались в ка­честве «живого щита» в течение нескольких месяцев.

Необходимо внимательно слушать объявления службы безопасности аэропорта. Если необходима эвакуация, оповещение будет передано по внутренней трансляции. Следует сориентироваться, в каком месте аэропорта вы находитесь и где выход.

*Выбор места*

Многие пытаются определить, какие места наиболее безопасны на борту самолета. Но характер авиакатастрофы непредсказуем, и трудно угадать, какие места дают больше шансов вы­жить. Нет оснований считать, что какая-то часть самолета безопаснее во время полета, чем другие. До сих пор самую большую опасность представляет упавший с багажной полки багаж.

Бронируя места, необходимо принять во внимание следую­щие факторы:

• полет на широкофюзеляжном самолете снижает риск тер­рористического инцидента. «Боинг-747» и другие большие самолеты могут приземляться только на специальных аэро­дромах, и это снижает опасность теракта, так как малове­роятно, что будет угнан подобный самолет. Большое число пассажиров на борту широкофюзеляжного самолета — так­же препятствие для террористов, так как требуется значи­тельная по численности банда, чтобы контролировать си­туацию;

нерационально выбирать место рядом с проходом. Многие предпочитают эти места в надежде, что можно будет встать и пройтись по салону при длительном полете. Однако пас­сажир на таком месте — лучшая мишень при любом инциденте. При теракте и любом воздушном происшествие
больше всего страдают пассажиры, находящиеся вблизи
прохода.

*Багаж над головой*

Число травм от предметов, упавших с багажных полок в самолете, растет. Фонд безопасности полетов FSF подсчитал, что ежегодно падения предметов вызывают около 10 000 травм, час то потому, что полки перегружены. Если лайнер попал в турбулентный поток, полки могут внезапно открыться, и тяжелые сумки падают на головы пассажиров, нанося серьезные травмы. Сдайте тяжелые вещи в багаж, возьмите на борт только легкие. Если вы видите, что кто-то ставит на багажную полку очень тяжелые вещи, скажите бортпроводнику, чтобы их убрали.

*Безопасность на железнодорожном транспорте*

На сегодняшний день при перевозках на железнодорожном транспорте существует ряд основных проблем, связанных с потенциальной безопасностью при данном виде перевозок:

• захват подвижного состава террористами;

• возгорание подвижного состава;

• сход подвижного состава;

• столкновение поездов;

• ограбление;

• неисправности путей;

• поражающий фактор при столкновении (травматизм);

• несоблюдение правил безопасности пассажирами.

Требования к личной безопасности в поезде такие же, как для других транспортных средств. Но есть и некоторые особен­ности:

• покупая билеты, нужно отдавать предпочтение средним ва­гонам. В случае катастрофы они страдают меньше, чем го­ловные и хвостовые;

• выбирать сидячие места против движения поезда;

• не засыпать, если попутчики вызывают недоверие;

• не выключать свет в купе, держать дверь купе закрытой, документы и бумажник держать в надежном месте, а порт­фель — ближе к окну; особенное внимание нужно уделять своим вещам на промежуточных остановках.

Движение поезда становится опасным, когда он сталкивается с другим поездом, с другим транспортным средством на переезде или когда подвижной состав сходит с рельсового пути. В этих случаях возникают поражающие факторы, которые создают угрозу для жизни и здоровья пассажиров, персонала железных дорог, населения, для целостности грузов и объектов внешней среды.

Повышенная опасность железнодорожного транспорта свя­зана с широким применением горючих материалов, а также с опасностью перевозимого груза. Основные причины аварий и катастроф на железнодорожном транспорте — неисправности пути, подвижного состава, средств сигнализации, ошибки дис­петчеров, невнимательность и халатность машинистов. Чаще всего происходят сход подвижного состава с рельсов, столкнове­ния, наезды на препятствия на переездах, пожары непосредственно в вагонах, размывы железнодорожных путей, обвалы, оползни, наводнения случаются значительно реже. При перевоз­ке опасных грузов, таких как газы, легковоспламеняющиеся и взрывоопасные вещества, происходят взрывы и пожары.

Поезда всегда автономны в пути следования, зачастую удале­ны от мест, где возможно оказание необходимой помощи при аварии или пожаре. Причины опасных отказов технических (ап­паратных) средств — недостаточный запас прочности их элемен­тов вследствие ошибок разработчиков и проектировщиков, ошибок производителей при выборе технологических процессов и материалов, а также дефекты производства. В список причин аварии входят также нарушения технологий эксплуатации техни­ческих средств, приводящие к преждевременной выработке ресурсов, и нарушения технологий технического обслуживания и ремонта, приводящие к неполному и несвоевременному восстановлению запаса прочности. К этим же причинам относятся деградация технических средств, обусловленная химическими и физическими процессами в материалах элементов даже при соблюдении технологий эксплуатации, технического обслуживания и ремонтов, а также воздействия внешней среды, в том числе естественной, технологической и социальной составляющих.

Причинами опасных ошибок программных средств являются ошибки разработчиков, а также ошибки персонала железных дорог в процессе эксплуатации и сопровождения программ.

К причинам опасных ошибок персонала железных дорог от­носятся:

• ошибки профессионального отбора и недостаточная подго­товка специалистов;

• низкий уровень технологической дисциплины;

• ошибки при использовании медицинских препаратов;

• прием алкогольных и наркотических веществ;

• ухудшение физического или психологического состояния, в том числе под воздействием внешней среды.

Проведенный анализ обобщенных данных о травмах за пери­од 2003—2005 гг. показал, что основными причинами несчаст­ных случаев на железных дорогах являются:

• переход, переезд железнодорожных путей в неустановлен­ных местах или перед близко идущим поездом - 65—75 *%*всех пострадавших;

• несоблюдение правил безопасности на железнодорожных станциях и платформах — 25—35 %;

• личная неосторожность пассажиром мри посадке и высадке из поезда — 8—9% случаев;

• самоубийство — около 1 %.

Число травм из года в год не уменьшается. Можно сформулировать некоторые основные рекомендации по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте:

• по возможности не спать во время движения поезда;

• обращать внимание на всех подозрительных лиц и на по­дозрительные предметы, об их обнаружении сообщать про­воднику, дежурным по станции или милиционерам;

• не стоять у края платформы, подходить к дверям после ос­тановки состава и выхода пассажиров, стараться сесть в ва­гоны в середине состава;

• если произошел взрыв или пожар, необходимо закрыть рот и нос платком и лечь на пол вагона или салона, чтобы не задохнуться;

• одеваться нейтрально, неброско, избегать военной формы и военных цветов одежды, большого количества украшений;

• не разговаривать на политические темы, не читать порно­графических, политических или религиозных публикаций, чтобы не провоцировать террористов, экстремистов или ху­лиганов;

• не употреблять алкоголь.

Современное управление безопасностью перевозок на сети железных дорог ОАО «РЖД» обеспечивает весьма высокий ее уровень. Вместе с тем представляется возможным за счет повы­шения эффективности управления уменьшить число сходов под­вижного состава и столкновений поездов.

*Безопасность на водном транспорте*

Туристы должны соблюдать установленные правила безопас­ности при нахождении на водном транспорте и руководствовать­ся указаниями капитана судна. Одежда и обувь должны быть спортивного стиля, что облегчит посадку (высадку) и передви­жение по судну.

Каждый турист, попавший на борт водного судна, должен быть обеспечен исправным спасательным жилетом. Он должен быть всегда доступен в случае ЧС.

К сожалению, очень часто туристы слишком самостоятельны и не выполняют предписанных требований.

Основными причинами аварий и гибели людей на акватори­ях являются:

• слабое внимание судовладельцев к обеспечению безопас­ности мореплавания и охране жизни людей на воде. Наи­более низкий уровень безопасности флота отмечается сре­ди вновь образующихся судовладельческих предприятий, имеющих малое количество судов и недостаточный опыт их эксплуатации;

• нарушение правил движения водного транспорта, техники безопасности и эксплуатации технических средств, а также правопорядка на воде и норм санитарного состояния водоемов. По причинам аварии на воде характеризуются сле­дующими данными: навигационные — 38 %, технические — 42, пожары и другие — 20 %;

• физический износ сверх допустимых норм судового состава и крайне низкое пополнение флота новыми судами, выра­ботка безопасного ресурса конструкций, оборудования имеханизмов гидротехнических сооружений внутренних водных путей. Более 58 % судов от общего состава транспортного флота отработали свой нормативный срок и подлежат списанию. Средний возраст судов составляет 19,5 года. 40% аварий происходит на судах, эксплуатирующихся бо­лее 20 лет, и только 3 % — на судах моложе 10 лет;

• необеспеченность регламентными ремонтами и слабый контроль со стороны надзорных органов за техническим состоянием судов и плавсредств, низкое качество лицензи­онной работы, нарушение Правил перевозки грузов.

*Безопасность при автобусных путешествиях*

Автобусы, без всякого сомнения, — один из важнейших ви­дов транспорта для туристов. Более того, в условиях сезонных осложнений с железнодорожными билетами автотранспорт становится своеобразной палочкой-выручалочкой для пассажиров.

Безопасности автобусных туров уделяется особое внимание. Устанавливаются общие для всех требования безопасности.

Техническое состояние технических средств и документация для осуществления пассажирских перевозок четко регламентиру­ются нормами, инструкциями и правилами, в том числе и международными (если совершаются международные перевозки). Водитель обязан иметь международные водительские права, тех­нический паспорт на автомашину, страховку, разрешительные документы для пересечения границы и транзита, лицензии на право осуществления пассажирских перевозок. Для автобусов, совершающих международные рейсы, нормы безопасности устанавливаются международными правилами. Ав­тобусы должны иметь три раздельные тормозные системы и сис­тему антиблокировки колес. На горных дорогах полагаются ремни безопасности для каждого кресла пассажира. Особые требова­ния предъявляются к прочности стекол, наличию аварийных люков для экстренного аварийного выхода пассажиров. В автобу­сах на доступных местах должны быть предупредительные надписи и специальный молоток для разбивания стекол во время ава­рии для обеспечения выхода пассажиров. Повышенные требова­ния установлены к состоянию шин по износу. Водитель должен быть отгорожен от пассажирского салона перегородкой. Каждая машина оснащается аптечкой, огнетушителем. На пограничных контрольных пунктах автобус могут проверить на «трясучке», но чаще всего ограничиваются визуальным осмотром на предмет протечек масла или топлива. Контролируется и не допускается установка нештатных топливных баков, контролируется содержа­ние различных полостей, в том числе и в салоне, где недобросове­стные туристы прячут контрабанду.

По западноевропейским требованиям, автобусы должны быть оснащены тахографами для контроля скорости движения и про­должительности безостановочной езды. По правилам эксплуата­ции грузовых машин и пассажирских автобусов через определен­ное время водитель должен отдохнуть на стоянке. Тахограф скру­пулезно регистрирует график и скорость движения, временные промежутки между остановками, а полицейские дорожные служ­бы осуществляют надлежащий контроль и наказывают наруши­телей на значительные суммы.

На дальних рейсах автобус обычно обслуживают два водите­ля. Сопровождающий регулярно извещает по телефону направ­ляющую фирму о ходе движения и коллизиях, связанных с поломками машины или чрезвычайными обстоятельствами. Води­тель должен иметь надлежащее количество денег (лучше всего в виде кредитной карты) для возможного ремонта. На западных дорогах это не проблема, на трассах имеются специальные теле­фоны, аварийная служба приезжает достаточно оперативно и либо оказывает техническую помощь на месте, либо транспорти­рует автобус в ближайшую мастерскую. При достаточно нала­женных отношениях с партнерами автобусная фирма имеет до­говоренности об обслуживании технических средств по намеченному маршруту движения и в случае серьезной поломки высылает автобус на подмену аварийного. На автозаправочной станции туристы должны выйти из автобуса.

В числе услуг, приобретаемых по туристической путевке, предусматривается дополнительное страхование при автобусных перевозках, в том числе и схемы коллективного страхования.

Немаловажной угрозой безопасности туристов и сохранности транспортного средства являются терроризм и бандитизм. Авто­бус с пассажирами представляет собой удобный объект для гра­бителей в силу особенности перемещения: транспортное средст­во движется без охраны, особенно вне населенных пунктов.

Автобусы захватывают, чтобы взять пассажиров в заложники для достижения различных целей: получить выкуп, обеспечить беспрепятственный выезд за границу для преступников, ради политических требований.

Поскольку туристы обычно везут с собой деньги и вещи, ти­пичны кражи багажа пассажиров из багажных отсеков автобусов при погрузке или выгрузке, на стоянках.

В некоторых странах и туристских центрах, например в Египте, Израиле, Бразилии, практикуется обязательное сопрово­ждение туристских автобусов вооруженной охраной.

Отряды специального назначения по борьбе с терроризмом обязательно отрабатывают приемы освобождения пассажиров автобуса с учетом максимально возможной безопасности для людей. Для пассажиров пишут специальные инструкции по по­ведению в случае захвата автобуса террористами.

Иногда пассажиры своим поведением сами создают угрозу безопасности своей жизни и жизни других пассажиров, поэтому разрабатываются специальные памятки о правилах поведения туристов во время путешествия, с которыми им дают ознакомиться перед поездкой.

Туристам, путешествующим в автобусе, запрещено:

• курить в салоне автобуса;

• разговаривать с водителем во время движения автобуса;

• высовываться из окна при движении автобуса;

• выбрасывать мусор и выливать воду из окна;

• перемещаться по салону автобуса во время его движения по трассе;