

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)**

на тему «Правовая политика в сфере транспортной безопасности»

Обучающийся

И.М. Денисов

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.э.н. В.Ю. Моисеева

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2022

## Аннотация

Тема выпускной квалификационной работы – «Правовая политика в сфере транспортной безопасности».

Актуальность исследования темы данной выпускной квалификационной работы определяется тем обстоятельством, что транспорт является основой жизни современного общества, в связи с чем вопросы осуществления реализации наиболее эффективной и рациональной правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности приобретают особую актуальность и значимость.

Целью выпускной квалификационной работы является рассмотрение особенностей реализации правовой политики Российской Федерации в сфере транспортной безопасности.

Задачи, осуществление которых направлено на достижение поставленной цели исследования, включают:

- анализ определения и содержания понятий «правовая политика» и «транспортная безопасность»;

- рассмотрение существующих в Российской Федерации государственно-правовых механизмов защиты и особенностей государственного управления в сфере обеспечения транспортной безопасности;

- проанализировать проблемы, существующие в сфере обеспечения транспортной безопасности;

- предложить перспективы решения проблем, обнаруженных в сфере реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников. Работа включает 78 страниц.

## Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности .....	7
1.1 Понятие и сущность правовой политики в современном обществе.....	7
1.2 Классификация и отдельные виды национальной безопасности в Российской Федерации.....	11
1.3 Определение транспортной безопасности .....	15
Глава 2 Правовое регулирование в сфере обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации .....	25
2.1 Правовые основы обеспечения транспортной безопасности.....	25
2.2 Государственно-правовые механизмы обеспечения транспортной безопасности .....	44
Глава 3 Проблемы и перспективы развития законодательства об обеспечении транспортной безопасности в Российской Федерации .....	52
3.1 Проблемы в сфере обеспечения транспортной безопасности....	52
3.2 Основные направления развития законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности .....	58
Заключение .....	63
Список используемой литературы и используемых источников.....	67

## Введение

Актуальность темы настоящего исследования определяется той ролью, которую транспорт традиционно занимает в жизни цивилизованного общества. История человечества показывает, что очень часто мировые цивилизации возникали именно на основе развития соответствующих видов транспорта, как правило, в этом качестве выступал морской транспорт. Проблемы в функционировании транспортной сферы, напротив, самым негативным образом отражаются на существовании государства, разрушая экономику и социальные связи. В связи с указанным обстоятельством охрана и защита транспортной сферы всегда получала особую защиту в отечественном законодательстве: это касается и имперского и советского и современных периодов в развитии отечественного права. Анализ существующих в данном отношении санкций показывает, что, несмотря даже на значительную материальную ценность объектов транспортной сферы, их охране и защите государство всегда придавало повышенное значение по сравнению с иными объектами собственности.

В настоящее время в связи с развитием концепции национальной безопасности государства, транспортная безопасность гармоничным образом была включена исследователями в качестве одного из наиболее значимых аспектов этого понятия. Обеспечение транспортной безопасности в настоящее время обеспечивается усилиями всех составляющих государственного аппарата; в реализации подобного рода деятельности участвуют и законодательные и исполнительные и судебные органы российской власти. Представляет интерес обособление указанной функции от других функций, выполняемых государственным аппаратом Российской Федерации, поскольку это позволит наилучшим образом высветить существующие в данной области проблемы и противоречия и предложить эффективные способы улучшения ситуации в рассматриваемой области государственного управления.

В процессе написания выпускной квалификационной работы необходимо будет ознакомиться с законодательством, существующим в плане обеспечения транспортной безопасности и включающим в свой состав как собственно законы, так и многочисленные подзаконные нормативно-правовые акты. В настоящее время указанные нормативно-правовые акты не систематизированы и в значительной своей степени относятся к регулированию только одного какого-то вида транспорта, что, конечно, осложняет обозначенную задачу. Большое значение может иметь также рассмотрение судебной практики, которая к настоящему времени была накоплена в рассматриваемой области государственного регулирования. Написание работы предполагает также анализ существующих органов государственной власти, к кругу ведения которых относится реализация государственной политики в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Целью выпускной квалификационной работы является рассмотрение особенностей реализации правовой политики Российской Федерации в сфере транспортной безопасности.

Задачи, осуществление которых направлено на достижение поставленной цели исследования, включают:

- анализ определения и содержания понятий «правовая политика» и «транспортная безопасность»;
- рассмотрение существующих в Российской Федерации государственно-правовых механизмов защиты и особенностей государственного управления в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- проанализировать проблемы, существующие в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- предложить перспективы решения проблем, обнаруженных в сфере реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере реализации государством своей правовой политики в области обеспечения транспортной безопасности.

Предметом изучения выступают положения Конституции Российской Федерации, федеральных и иных законов Российской Федерации, Указов Президента РФ и Постановлений Правительства РФ, иных специальных актов, направленных на реализацию государством своей правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Методологическая база исследования предполагает использование таких методов, как формально-юридический метод, методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, причем изучаемые явления рассматриваются в их историческом и сравнительно-правовом разрезе.

Обширное использование анализа действующих нормативных положений, периодической и монографической литературы и судебной практики обусловило разностороннее рассмотрение тематики дипломного исследования, позволило составить полную и непротиворечивую картину проблем, существующих в настоящее время в сфере организации правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности должным образом.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трёх глав, в сумме состоящих из семи параграфов, содержание которых определяется поставленными целью и задачами исследования, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

## **Глава 1 Общая характеристика правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности**

### **1.1 Понятие и сущность правовой политики в современном обществе**

Процессы государственного управления не могут быть осуществлены только посредством созданного государством механизма регулирования общественных отношений посредством нормативных предписаний, несмотря на безусловную важность и центральную роль, которую нормы права выполняют в регулировании соответствующей системы власти. В данном случае целесообразным будет говорить, что общественные отношения, в том числе отношения в сфере обеспечения транспортной безопасности, регулируются не просто нормами права, а посредством механизмов правовой политики, реализуемой государством в этом отношении.

Понятие правовой политики в данном случае охватывает своим содержанием все виды государственно-властного воздействия в сфере обеспечения транспортной безопасности, а не только законодательную, правоприменительную или юрисдикционную деятельность государства. Формулируя понятие правовой политики все обозначенные виды деятельности мы должны рассматривать в их совокупности и неразрывном единстве.

Правовая политика в данном случае может рассматриваться как сложное системное явление, которое вбирает в свое содержание все возможные эффекты, возникающие от существования в государстве правовых норм. Сложность такого явления, в качестве которого выступает правовая политика, обуславливает дискуссионность данной категории и обуславливает большое количество научных трудов, посвященных изучению данного вопроса.

При этом довольно удивительным фактом является то обстоятельство, что было опубликовано довольно малое количество исследований,

посвященных общему определению того явления, в качестве которого выступает правовая политика и обнаружению ключевых признаков данного понятия в нашем государстве.

Вместо этого некоторыми учеными исследуется природа правовой политики, проводимой в государствах бывшего СССР [25] или в государствах Западной Европы [76].

Получают свое рассмотрение работы, связанные с рассмотрением отдельных отраслевых направлений реализации правовой политики российского государства. При этом, обнаружить работы, посвященные реализации правовой политики именно в сфере обеспечения транспортной безопасности нам не удалось. Получили рассмотрение в работах ученых такие отраслевые направления правовой политики, как правовая политика в сфере противодействия терроризму (А.С. Герасименко [9], Д.В. Ирошников [17]) или международным конфликтам (А.В. Малько [40]), антинаркотической (А.Е. Козлов [24]) или в целом отечественной уголовно-правовой политике (А.В. Федоров [73]).

Необычно большое внимание в современной научной литературе уделяется развитию правовой политики на муниципальном уровне (Ю.Б. Багаутдинова [3], С.В. Корсакова [33]), что, вероятно, связано со сложностью и общественной важностью соответствующих общественных отношений, пересечению здесь множества интересов, существующих в рамках того или иного муниципального сообщества.

Наконец, рядом исследователей правовая политика подразделяется не по отраслевому, а по функциональному признаку. Посредством подобного рода классификации ученые считают возможным говорить о существовании такого обособленного элемента в рамках общей правовой политики, осуществляемой на государственном уровне, как политика правозащитная (А.А. Редько [58]) или политика судебно-правовая (Н.А. Ежова [13]).

Рассмотрение подобного рода доктринальных воззрений можно прийти к выводу, что сложность современных механизмов управления процессами,

происходящими в обществе, наличие здесь множество различных механизмов и процедур, позволяет при необходимости сформулировать множество различных определений термина правовая политика применительно как к различным отраслям российского права, так и к различным целям, возникающим в непосредственной деятельности государственных органов.

Все государственные органы и их должностные лица, таким образом, являются субъектами, участвующими в реализации и определении правовой политики в соответствующих сферах государственного управления. Но ведущую роль здесь должно выполнять Правительство Российской Федерации.

В данном случае, правовая политика является понятием, не совпадающим по своему содержанию с тем, которое обычно имеется в виду когда говорят о политической деятельности. Активное участие в политической деятельности запрещено для государственных служащих в связи с возможностью возникновения у них конфликта интересов, в рамках которого должностное лицо будет использовать имеющиеся у него служебные возможности для достижения цели осуществления своих политических взглядов в обществе.

Но правовая политика, в отличие от политики обычной, предполагает достижение субъектом не собственных политических целей и не борьбу субъектом за государственную власть. Поскольку право может быть рассмотрено в качестве системы нормативных установлений, непосредственным образом от государства исходящих или, в крайнем случае, государством одобряемых, можно считать, что основанная и проводимая в рамках права правовая политика представляет собой непосредственное осуществление государственной воли в деятельности государственных и муниципальных органов и их должностных лиц.

Таким образом, в отличие от политики обычной, активное участие в которое для должностных лиц запрещается, государственные служащие призваны участвовать в реализации правовой политики, поскольку это

предполагает непосредственное осуществление ими того предназначения, которое было поставлено перед соответствующим органом государственной власти.

С точки зрения А.В. Малько, Н.И. Матузова, К.В. Шундикова, правовая политика – это «целенаправленная планомерная деятельность государства в сфере правового регулирования социальных отношений, сущность которой заключается в выработке и практической реализации правовых идей и целей стратегического характера» [56].

Как отмечено по этому поводу Е.Н. Лебедевой, рассмотрение правовой политики и её всё более углубленное изучение вытекает из глобализации правовой жизни, её масштабного усложнения и, как следствие, рассогласование в сферах и уровнях правового регулирования. Правовая политика рассматривается как системная деятельность по борьбе с качественным изменением и повышением криминализации Российского государства. Для сдерживания этого процесса единственно возможно поставить чёткие, жёсткие, но гибкие рамки правового регулирования при развитии демократических начал, понимаемых как продуманное и последовательное развитие, не имеющее ничего общего с хаосом, беспределом, анархией правовой жизни [39].

В соответствии со статьей 80 Конституции Российской Федерации органом и должностным лицом, определяющим основные направления внутренней и внешней политики государства является Президент Российской Федерации. Среди множества полномочий высшего должностного лица можно выделить его роль как гаранта Конституции Российской Федерации, прав и свобод человека и гражданина. В установленном Конституцией Российской Федерации порядке он принимает меры по охране суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, поддерживает гражданский мир и согласие в стране, обеспечивает согласованное функционирование и взаимодействие органов, входящих в единую систему публичной власти. Указанные полномочия Президента РФ

полным образом направлены также и на реализацию его функций в сфере обеспечения транспортной безопасности [32].

Органом, отвечающую за материальную сторону реализации подобного рода политики, является Правительство Российской Федерации и иные органы исполнительной ветви власти.

Считаем, что в настоящее время существует насущная потребность в исследовании особенностей реализации правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности, поскольку – и российский опыт это показывает – данная сфера представляет значительную важность для российского государства.

## **1.2 Классификация и отдельные виды национальной безопасности в Российской Федерации**

Внимательная оценка факторов, угрожающих безопасности государства, общества либо отдельного человека позволяет говорить о том, что характер подобного рода угроз значительно различен. Так, отдельные неблагоприятные факторы могут угрожать экономическому развитию страны, другие – подрывать мир и согласие в сфере национальной культуры, третьи – быть обусловленными проявлениями экстремизма и терроризма, а четвертые – несовершенством действующих в государстве законов.

Большое количество различного рода неблагоприятных факторов способно угрожать и транспортной безопасности государства. Равным образом неблагоприятное воздействие на обеспечение транспортной безопасности может оказывать как неблагоприятная экономическая обстановка в государстве, влекущая недостаток материальных средств для развития, совершенствования и восстановления транспортной инфраструктуры, так и различного рода преступные проявления экстремизма, терроризма или, например, вандализма, влекущих порчу транспортных средств и ставящие в опасность и жизни пассажиров и перевозимые грузы.

Отсутствие должного порядка в государственном управлении, распространенность коррупции также способны оказать самое негативное влияние на состояние транспортной безопасности, поскольку в сфере транспорта как в зеркале отражается общее благополучие того или иного современного государства.

Тесным образом проблема обеспечения транспортной безопасности связана и, например, с военной безопасностью государства, а также с предотвращением возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Ненадлежащее состояние транспортных средств и транспортной инфраструктуры само по себе способно вызывать подобного рода неблагоприятные ситуации, а в условиях недостатков развития транспортных средств и соответствующей инфраструктуры процесс их ликвидации будет значительным образом осложнен. Повышенное внимание в последнее время уделяется законодательству в плане обеспечения военной безопасности и укреплению статуса Вооруженных Сил государства, что самым непосредственным образом связано и с обращением государством внимания на развитие транспортной сферы и связано, например, с активизацией железнодорожного строительства или развитием сети аэродромов. Представляется однако, что даже с условием внешнего регулирования существует угроза формирования в государстве ряда нормативно-правовых актов, юридическая техника которых будет носить несовершенный характер, что способно повлечь наличие различного рода злоупотреблений и нарушений.

Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» [69] в статье первой закрепляет норму, в соответствии с которой понятия безопасности и национальной безопасности должны рассматриваться как совпадающие. В данной статье законодателем называются такие виды безопасности, как безопасность государства, личности, общественная и экологическая безопасность. При этом, приведенный перечень является

открытым и предполагает возможность обеспечения и иных мер безопасности из российского законодательства проистекающих.

Проведенный нами анализ норм отечественного законодательства позволил выделить следующие виды безопасности, обеспечить которые стремится наше государство.

Во-первых, сюда относится безопасность, связанная с соблюдением предписаний действующих в государстве нормативно-правовых актов. Это, например, безопасность конституционная, юридическая и антикоррупционная. В своей совокупности данные виды безопасности призваны способствовать установлению обстановки законности и правопорядка в обществе. Считаем, что они являются основополагающими для обеспечения безопасности всех иных видов, поскольку в условиях массового несоблюдения правовых норм и безответственности государственные механизмы не имеют возможности функционировать должным образом. О возможности обеспечить в подобных условиях какую бы то не было безопасность личности, общества или государства говорить не приходится.

Во-вторых, в качестве важной сферы можно выделить направления безопасности, связанные с материальным обеспечением жизнедеятельности человека, общества и государства. В качестве подобного рода безопасности можно выделить такие разновидности как безопасность экономическую, энергетическую и, например, продовольственную. Экономика и материальная сфера являются необходимыми условиями существования и личности и государства, выступают в качестве базы подобного существования. Поэтому соответствующие общественные отношения должны быть защищены должным образом.

В-третьих, можно говорить о видах безопасности, связанных с надлежащим технологическим развитием нашего государства. В данном случае целесообразно будет выделить безопасность научную и технологическую, а также безопасность экологическую, которая может

страдать от развития технологий и осуществления природопользования ненадлежащим образом. К этому же виду мы считаем необходимым отнести и транспортную безопасность, которая тоже самым непосредственным образом связана с развитием технологий (транспортной инфраструктуры) государства.

В четвертых, в качестве отдельных видов можно выделять безопасность, направленную на обеспечение защищенности граждан и государства от различного вида уголовно-правовых посягательств. В данном случае мы можем говорить, например, о наличии антинаркотической или антитеррористической безопасности.

В пятых, речь может идти об обеспечении безопасности государства в культурной сфере. Подобный вид безопасности исследуется учеными наименьшее время, но практически все специалисты согласны, что сохранение защищенности в данной области самым непосредственным образом отражается на общей безопасности государства. Наличие же здесь недостатков в плане обеспечения соответствующего вида безопасности означает существование недостатков не только здесь, но и в иных видах национальной безопасности, которые всегда страдают или нарушается безопасность культурная. В данном случае можно говорить о выделении на государственном уровне таких видов безопасности, как, например, безопасность в сфере образования, сохранение культурной идентичности народов Российской Федерации, наличие мира в межнациональных отношениях между различными народами, которые проживают на территории Российской Федерации. Несколько обособленным образом в данном случае выступает задача обеспечения религиозной безопасности, в рамках чего был сформирован значительный нормативный материал. Важным направлением является также обеспечение информационной безопасности. Факты, имевшие место в последнее время, показывают что именно на обеспечении информационной безопасности современные государства должны сосредоточить повышенное внимание в современном мире.

В шестых, в качестве отдельного направления можно выделить военную безопасность РФ и безопасность в области обороны.

Наконец, в седьмых следует говорить о наличии «чрезвычайных» видов безопасности, имеющих место при наличии обстоятельств, которые предусмотрены в законе. Подобного рода режим безопасности, например, действует при объявлении режима чрезвычайного положения.

Можно прийти к выводу о существовании множества аспектов, включаемых законодателем в собирательное понятие национальной безопасности. Одним из подобного рода элементов, который занимает одно из важнейших мест в содержании понятия национальной безопасности, выступает транспортная безопасность.

### **1.3 Определение транспортной безопасности**

В настоящее время в юридической науке еще не были выработаны развернутые подходы к вопросу обеспечения транспортной безопасности и к формулированию самого данного понятия. Как правило, под безопасностью принято понимать состояние защищенности тех или иных общественных отношений. Это позволяет нам сформулировать определение транспортной безопасности следующим образом: это состояние защищенности общественных отношений, возникающих в связи с транспортными средствами, их перемещением, а также с транспортной инфраструктурой, находящейся на территории Российской Федерации. Транспортная безопасность может рассматриваться как важный составной элемент национальной безопасности российского государства.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности с древности занимали отечественного законодателя. И царский и советский периоды отечественной истории дают нам примеры достаточно жестких санкций, назначаемых в отношении виновных в совершении правонарушений на транспорте или в отношении транспортной инфраструктуры. Не является исключением в этом

отношении и современное законодательство – и Уголовный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях представляют нам примеры соответствующих запретов и меры ответственности за их нарушение.

Это позволяет говорить о защищенности транспортной безопасности правовыми средствами – в данном случае, посредством института юридической (административной, гражданской или уголовной) ответственности. Но только мерами юридической ответственности государственная защита транспортной безопасности не исчерпывается.

Сложившаяся в настоящее время ситуация, существующая богатая история и практика обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации обусловили наличие большого количества научных исследований, в которых авторы пытаются формализовать и рассмотреть данное понятие в его различных аспектах.

Так, весьма распространенными в настоящее время являются исследования, в которых транспортная безопасность рассматривается в качестве составного элемента национальной безопасности.

В качестве исследований этого рода можно сослаться на научные статьи Д.Ю. Глинчикова [10], Д.В. Крепак [36] и А.Е. Чередниченко [75].

Есть, однако, исследования, в которых требования соблюдения транспортной безопасности рассматриваются в качестве составного элемента безопасности иной, чем безопасность национальная.

Так, в работе Ю.В. Саханского транспортная безопасность анализируется в качестве составного элемента техносферной безопасности территории [61], а в научной статье Е.С. Юлкина – в качестве одной из составных частей производственной безопасности [78].

Как целое и частное предлагает рассматривать национальную безопасность и транспортную безопасность С.Н. Зайкова [15]. В работе Н.К. Титовой [63] рассматривается понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности».

Значительное внимание уделяется рассмотрению вопросов борьбы с административной правонарушаемостью в сфере обеспечения транспортной безопасности и с деятельностью сотрудников органов внутренних дел в плане ее обеспечения. В качестве исследований названной категории можно сослаться на научные статьи В.Г. Волошина [6], С.В. Кудрявцева [37], Н.Н. Пестова [44].

Большое внимание уделяется в литературе также техническим вопросам обеспечения транспортной безопасности и соответствующего технического регулирования в указанной сфере. В качестве примера этого рода можно сослаться, например, на статью Ю.Н. Калюжного, которым рассматриваются проблемы применения технического регламента безопасности колесных транспортных средств [19].

Существуют, наконец, и теоретические исследования, авторы которых пытаются сформулировать теоретическое определение понятия «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности» [63].

Основополагающим нормативно-правовым актом в сфере обеспечения транспортной безопасности в настоящее время является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [72].

Можно согласиться с содержащимся в данном законе определением, в соответствии с которым транспортная безопасность это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Соблюдение транспортной безопасности это выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации.

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

Зона транспортной безопасности - объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных;

В качестве транспортных средств законодателем рассматриваются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

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

- воздушные суда гражданской авиации, используемые для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ;

- воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

- суда, используемые в целях торгового мореплавания, за исключением судов, используемых для санитарного, карантинного и другого контроля, прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ;

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

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

- транспортные средства городского наземного электрического транспорта (троллейбусы и трамваи).

Объекты транспортной инфраструктуры подлежат обязательному категорированию в соответствии с порядком и количеством категорий, установленных Правительством РФ.

Критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры устанавливаются в порядке, определяемом федеральным органом

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

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры осуществляется компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

Категорированные и не подлежащие категорированию объекты транспортной инфраструктуры, а также транспортные средства включаются (исключаются) в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, ведение которого осуществляют компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности, для транспортных средств по видам транспорта устанавливаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. Указанные требования включают в себя требования, обязательные для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры и (или) перевозчиками (в том

числе иностранных государств), осуществляющими перевозки из пункта отправления в пункт назначения, расположенные на территории Российской Федерации (каботаж), а также требования, обязательные для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры и (или) перевозчиками иностранных государств, осуществляющими перевозки в Российскую Федерацию, из Российской Федерации, через территорию Российской Федерации, учитывающие требования, предусмотренные положениями международных договоров Российской Федерации.

В качестве объектов транспортной инфраструктуры рассматривается технологический комплекс, включающий в себя:

- железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции;
- объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации;
- тоннели, эстакады, мосты;
- морские терминалы, акватории морских портов;
- порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений;
- расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины);
- аэродромы и аэропорты;
- определяемые Правительством Российской Федерации участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных

путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение;

- здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта.

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

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

Субъекты транспортной инфраструктуры - юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся

собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

- законность;
- соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;

- взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- непрерывность;
- интеграция в международные системы безопасности;
- взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъектов транспортной инфраструктуры или перевозчиков, если иное не установлено федеральными законами.

Субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж) транспортных средств обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки.

Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

Можно отметить, что в настоящее время в Российской Федерации уже была создана значительная нормативная база в сфере обеспечения транспортной безопасности, но наличие определенных проблем в данной области диктует необходимость ее совершенствования и развития.

## **Глава 2 Правовое регулирование в сфере обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации**

### **2.1 Правовые основы обеспечения транспортной безопасности**

Необходимость обеспечения надлежащего сообщения между отдаленными частями российского государства издревле обуславливали повышенное внимание к законодателю к вопросам обеспечения транспортной связанности территорий и обеспечению надлежащей безопасности путей сообщения. В качестве примеров актов еще царского периода, посвященных вопросам обеспечения транспортной безопасности можно назвать создание особого подразделения полиции на транспорте, которое состоялось в России еще двести лет назад – в самом начале XIX века. Следует помнить при этом, что в царский период развития нашего государства полномочия полиции понимались более широко, чем это принято в наше время и в 1807 в Российской империи по сути был создан орган по управлению как водными, так и сухопутными коммуникациями, связывающими различные части огромного государства между собой.

Система управления транспортными коммуникациями в данный период предполагала разделение территории государства на десять обособленных транспортных округов, каждый из которых возглавлялся так называемым «директором», обладавшим весьма широкими полномочиями в области управления транспортной сферой.

Как пишет по этому поводу Ю.В. Рыжова, постепенно происходило расширение полномочий железнодорожной полиции, так, к середине XIX века встал вопрос об охране императорских и литерных поездов, что повлекло к формированию жандармских управлений на транспорте и формированию соответствующей сферы государственного надзора [60]. К 1867 году были сформированы также и органы судоходной полиции, отвечающие за обеспечение безопасности водного транспорта.

Развивалось и соответствующее административное законодательство, призванное обеспечить законность осуществления государственного управления в рассматриваемых сферах общественных отношений. В 1886 году был принят общий Устав железных дорог [43], ставший первым в истории России кодифицированным актом, регламентирующим вопросы транспортных отношений и безопасности.

Большое внимание уделялось вопросам транспортной безопасности и в советское время. Как указывает в этом отношении С.Н. Зайкова, еще Декретом Совета народных комиссаров (СНК) РСФСР от 5 декабря 1917 г. был учрежден Высший Совет народного хозяйства (ВСНХ) РСФСР — руководящий орган общей компетенции, к задачам которого была отнесена организация народного хозяйства. ВСНХ РСФСР разрабатывал планы управления экономической жизни страны, координировал деятельность центральных и местных органов власти. При ВСНХ были созданы: Центральное управление местного транспорта, Главное управление водного транспорта, Главное управление объединенных авиационных заводов [16].

Кроме существовавшего ранее регулирование водного и железнодорожного транспорта, в Советской России было впервые обращено внимание и на воздушный транспорт. Первым нормативно-правовым актом в рассматриваемой области общественных отношений стал так называемый Декрет о воздушных передвижениях, принятый Советом народных комиссаров РСФСР в 1921 году [11]. Тем самым можно говорить о том, что сфера транспортной безопасности в нашем государстве с течением времени непрерывно изменялась и дополнялась, что обуславливалось как развитием соответствующих транспортных средств, так и появлением новых общественных отношений, касающихся их использования.

Большую роль в данном отношении способны также играть международные конвенции, регулирующие различного рода общественные отношения, возникающие в сфере транспорта. Зачастую транспорт является именно той сферой, в которой взаимодействие с иностранными органами и

юридическими лицами избежать невозможно – в тех случаях, когда речь идет о международных перевозках различного рода. В связи с этим уже довольно долгое время юристами-международниками осуществляется разработка международных конвенций, регламентирующих отдельные вопросы осуществления международных перевозок (и осуществлении транспортной безопасности в процессе организации перевозок подобного рода). В качестве примера обозначенных международных конвенций можно назвать следующие нормативно-правовые акты:

- Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (Вена, 11 апреля 1980 г.) [30];
- Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 19 апреля 1991 г.) [31];
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) [42];
- Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) [26];
- Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС (Женева, 9 февраля 2006 г.) [29];
- Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980 г.) (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.) [28];
- Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 г.) [62];
- Международная Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 г.) [41];
- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (Бишкек, 9 октября 1997 г.) [27] и другие.

В настоящее время круг нормативных актов, регулирующих вопросы транспортной безопасности в Российской Федерации, весьма велик. В свой

состав он включает, например, обширную группу уставов и кодексов, принятых в сфере регламентации транспорта отдельных видов. В числе подобного рода актов можно назвать:

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ [23];
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ [21];
- Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [71];
- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ [5];
- Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [68].

Конституция Российской Федерации [32] в статье 71 относит федеральный транспорт и пути сообщения к ведению Российской Федерации.

В качестве специального нормативного акта, посвященного вопросам организации транспортной безопасности, можно назвать Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [72]. Данный закон обычно рассматривается в научных исследованиях как определяющий для института транспортной безопасности России; акцентируется его роль как одного из инструментов национальной безопасности государства [59].

В данном нормативном акте закрепляются общие определения, касающиеся обеспечения транспортной безопасности государства, закреплены в нем также и цели, задачи, принципы обеспечения подобного направления национальной безопасности. Отмечено, что обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков. Федеральные органы исполнительной власти обеспечивают транспортную безопасность в соответствии с закрепленной за ними

рассматриваемым федеральным законом компетенцией. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления участвуют в обеспечении транспортной безопасности также обладают определенной компетенцией в обеспечении транспортной безопасности на соответствующем уровне публичной власти. Обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах воздушного транспорта включает в себя обеспечение авиационной безопасности. Субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж) транспортных средств обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки.

Обеспечение защиты от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, зданий, строений, сооружений и объектов, строительство которых не завершено и которые расположены в границах (на территории) объектов транспортной инфраструктуры, осуществляется в соответствии с учетом категории соответствующего объекта транспортной инфраструктуры. Порядок обеспечения защиты таких объектов от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, определяется планом обеспечения транспортной безопасности соответствующего объекта транспортной инфраструктуры.

Порядок взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве устанавливается Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с

федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. В настоящее время в данном отношении действует Постановление Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943 «Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве» [48].

Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. В частности, в настоящее время в данном отношении действует Приказ Министерства транспорта РФ от 1 ноября 2021 г. № 370 «О Порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации» [52].

Соответствующие процедуры устанавливаются принимаемыми различными ведомственными органами нормативно-правовыми актами, в качестве примера можно назвать, например, Административный регламент Росжелдора предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности, утвержденный приказом Минтранса РФ от 9 августа 2012 г. № 292 [53].

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе публичного договора. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, и транспортных средств, за исключением объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, не проводится. Персонал специализированных организаций, непосредственно осуществляющий оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, подлежит подготовке и аттестации в порядке, установленном для сил обеспечения транспортной безопасности.

Оценка уязвимости судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, проводится субъектами транспортной инфраструктуры либо

специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе публичного договора.

Результаты проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры утверждаются компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности. Результаты проведенной оценки уязвимости судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, утверждаются субъектами транспортной инфраструктуры.

Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, а также судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, являются информацией ограниченного доступа. Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, а также судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, являются сведениями, составляющими государственную тайну.

Оценка уязвимости судна, в отношении которого применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, является оценкой охраны судна, осуществляющего международные рейсы, и проводится с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим

Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Оценка уязвимости морского терминала, акватории морского порта включает в себя оценку охраны соответствующего портового средства и проводится с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Особенности оценки уязвимости акватории морского порта устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры воздушного транспорта проводится с учетом требований, установленных международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, настоящим Федеральным законом и принимаемыми в соответствии с ним иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Порядок обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, устанавливается

Правительством Российской Федерации. В настоящее время в данном отношении действует Постановление Правительства РФ от 24 ноября 2015 г. № 1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу» [50].

Актом более общего характера являются, такие, например, законы, как Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [70] или Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [67].

Выделяются отдельные аспекты обеспечения транспортной безопасности и в иных законах, в частности, в отраслевых кодексах, закрепляющих вопросы юридической ответственности. Так, например Уголовный кодекс Российской Федерации [65] содержит главу 27. «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», которая входит в Раздел IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка».

В данном случае к уголовно-правовым запретам в сфере посягательства на обеспечение транспортной безопасности можно отнести следующие:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации

- железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (статья 263 УК РФ);
- нарушение требований в области транспортной безопасности (статья 263.1 УК РФ);
  - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ);
  - управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (статья 264.3 УК РФ);
  - недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (статья 266 УК РФ);
  - приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (статья 267 УК РФ);
  - действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (статья 267.1 УК РФ);
  - нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (статья 268 УК РФ);
  - неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (статья 270 УК РФ);
  - нарушение правил международных полетов (статья 271 УК РФ);
  - нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (статья 271.1 УК РФ).

Соответствующая глава содержится и в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях [22]. Данный документ содержит главу 11 «Административные правонарушения на транспорте», которую законодатель намерено отделил от главы 12 «Административные правонарушения в сфере дорожного движения». Данное обстоятельство позволяет дифференцировать две эти группы общественных отношений; представляется, что административные правонарушения в области дорожного

движения могут рассматриваться в качестве отдельной подсистемы административных правонарушений на транспорте, но полностью с ними они не совпадают. С точки зрения законодателя к административным правонарушениям на транспорте относятся:

- действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене (статья 11.1 КоАП РФ);
- действия, угрожающие безопасности полетов (статья 11.3 КоАП РФ);
- нарушение требований авиационной безопасности (статья 11.31 КоАП РФ);
- нарушение правил использования воздушного пространства (статья 11.4 КоАП РФ);
- нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (статья 11.5 КоАП РФ);
- действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте (статья 11.6 КоАП РФ);
- нарушение правил плавания (статья 11.7 КоАП РФ);
- несоблюдение мер по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации (статья 11.7.1 КоАП РФ);
- нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления (статья 11.8 КоАП РФ);
- управление маломерным судном судоводителем, не имеющим при себе документов, необходимых для допуска к управлению маломерным судном (статья 11.8.1 КоАП РФ);
- управление судном судоводителем или иным лицом, находящимися в состоянии опьянения (статья 11.9 КоАП РФ);
- нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транспорта, а также на маломерных судах (статья 11.10

КоАП РФ);

- нарушение правил погрузки и разгрузки судов (статья 11.11 КоАП РФ);
- нарушение правил пользования базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов (статья 11.12 КоАП РФ);
- нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящихся в состоянии опьянения (статья 11.13 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов (статья 11.14 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси (статья 11.14.1 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу (статья 11.14.2 КоАП РФ);
- невыполнение обязанностей, предусмотренных законодательством о транспортно-экспедиционной деятельности (статья 11.14.3 КоАП РФ);
- повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, грузовых вагонов или иного предназначенного для перевозки и хранения грузов на транспорте оборудования (статья 11.15 КоАП РФ);
- нарушение требований в области транспортной безопасности (статья 11.15.1 КоАП РФ);
- нарушение установленных в области обеспечения транспортной безопасности порядков и правил (статья 11.15.2 КоАП РФ);
- нарушение требований пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте (статья 11.16 КоАП РФ);
- нарушение правил поведения граждан на железнодорожном,

- воздушном или водном транспорте (статья 11.17 КоАП РФ);
- нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (статья 11.20 КоАП РФ);
  - нарушение запретов либо несоблюдение порядка выполнения работ в охранных зонах магистральных трубопроводов (статья 11.20.1 КоАП РФ);
  - нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги (статья 11.21 КоАП РФ);
  - нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений (статья 11.22 КоАП РФ);
  - управление транспортным средством или выпуск на линию транспортного средства без тахографа, несоблюдение норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушение режима труда и отдыха водителей (статья 11.23 КоАП РФ);
  - организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов (статья 11.24 КоАП РФ);
  - незаконное использование зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств для перевозок грузов и (или) пассажиров (статья 11.26 КоАП РФ);
  - управление транспортным средством без отличительного на нем и (или) прицепах к нему знака государства регистрации транспортного средства (прицепа) и нарушение других правил эксплуатации транспортного средства при осуществлении международной автомобильной перевозки (статья 11.27 КоАП РФ);
  - осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений, либо с незаполненными разрешениями, разрешениями, заполненными с нарушением установленных правил, или разрешениями, не соответствующими виду перевозки, либо без учетного талона, либо без отметки в уведомлении должностного лица федерального органа исполнительной власти,

- осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, об устранении нарушения (статья 11.29 КоАП РФ);
- умышленное сокрытие авиационного происшествия или инцидента (статья 11.30 КоАП РФ);
  - несоблюдение перевозчиком требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (статья 11.31 КоАП РФ);
  - нарушение установленного порядка проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) либо обязательных предварительных, периодических, предрейсовых или послерейсовых медицинских осмотров (статья 11.32 КоАП РФ);
  - нарушение порядка использования автобуса, трамвая или троллейбуса (статья 11.33 КоАП РФ).

Считаем, что, поскольку объектом подобного рода посягательств являются общественные отношения в сфере транспорта, то защищенность подобного рода отношений, которая достигается посредством неуклонного применения в жизнь положений уголовного и административного законодательства может рассматриваться в качестве практического воплощения в жизнь требований транспортной безопасности, а поэтому и Уголовный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и могут рассматриваться в качестве источников права в сфере обеспечения транспортной безопасности. Так, рассмотрение механизмов реализации юридической ответственности как значимых в сфере реализации требований транспортной безопасности, было осуществлено в работе Н.Н. Пестова [44]. Рассмотрение уголовно-правовых аспектов транспортной безопасности осуществляется в работе Л.Ю. Лариной [38].

Вторым важным выводом, который позволяет сделать анализ

рассмотренных статей, затрагивающих институт юридической ответственности, заключается в том, что они содержат только диспозицию и санкцию нормы права – правило поведения, которое нельзя нарушать и ответственность за его нарушение. При этом, условия применения подобного рода норм (гипотеза) в данных статьях подробно не расписаны. Для того, чтобы ознакомиться с ними, необходимо изучить соответствующие нормативные акты, регулирующие транспортную сферу общественных отношений.

Например, если рассмотреть в данном отношении статью 11.12. КоАП РФ «Нарушение правил пользования базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов», то необходимым для ее уяснения актом будет являться Приказ МЧС России от 20 июля 2020 г. № 540 «Об утверждении Правил пользования базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов в Российской Федерации» [54].

В случае же со статьей 11.14.1. КоАП РФ «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси» подобного рода подзаконным актом служит Постановление Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [47]. Подобное наблюдается и в отношении иных статей как Уголовного кодекса Российской Федерации, так и Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Указанное обстоятельство позволяет прийти также и еще к одному промежуточному выводу, который заключается в том, что подзаконная нормативная база, регулирующая вопросы обеспечения транспортной безопасности, очень и очень велика. Большое количество действующих в данном отношении федеральных законов опосредуются еще большим количеством подзаконных нормативно-правовых актов, призванных урегулировать сложнейшую сферу общественных отношений, которой является сфера обеспечения транспортной безопасности.

В качестве последнего вопроса, который необходимо рассмотреть в

рамках текущего параграфа, следует остановиться на вопросах планирования и программирования в сфере установления транспортной безопасности. Принимаются в настоящее время и документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности; аспекты обеспечения транспортной безопасности государства занимают в подобного рода актах далеко не последнее место. В качестве подобного рода документов можно назвать, например, в Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.» в качестве Принципа третьего выделяется «Обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной инфраструктуры, поддержание ее нормативного состояния» [57].

В Постановлении Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [49] рассматриваются основные задачи государственного управления и обеспечения национальной безопасности в сфере транспортного комплекса до 2024 года и на период до 2030 года, которые были определены Правительством Российской Федерации с учетом Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

О важности соответствующих технических регламентов для обеспечения транспортной безопасности говорится в работе Ю.Н. Калюжного [19].

Неоднократно делается обращение к проблематике обеспечения транспортной безопасности и в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [66]. В данном акте в частности было отмечено, что создание транспортной инфраструктуры в Российской Федерации может рассматриваться как одно из направлений сбережения народов Российской Федерации и развитие их человеческого потенциала. Указанное, безусловно, будет справедливым, если вспомнить, что от развития транспортной

инфраструктуры во многом зависит как своевременное оказание населению медицинской помощи, так и возможность получения населением разного рода образовательных услуг, знакомства людей с достижениями культуры, общая связанность территории государства и др.

В качестве одной из угроз, которые стоят перед нашим государством в современном мире, было указано в Стратегии на желание некоторых иностранных государств контролировать транспортные коридоры, чтобы тем самым поставить под контроль торговлю (а, в последующем, и политику) других государств. Исторический опыт показывает, что контроль над определенными транспортными маршрутами неоднократно приводил к процветанию одни государства, а утрата подобного контроля другие государства приводила к скорому упадку. Контроль над соответствующими транспортными маршрутами, таким образом, может рассматриваться в качестве одного из важнейших аспектов как транспортной, так и в более широком рассмотрении – национальной безопасности.

Отмечено, что безопасность транспортной инфраструктуры должна быть обеспечена от разного рода террористических посягательств и экстремистских действий. История показывает, что террористы часто пытались захватывать, например, воздушные суда преследуя свои различные противоправные цели, заключающиеся в бегстве с территории государства, убийстве пассажиров, использования самолетов для атаки на наземные объекты и т.д. Наличие подобного рода террористической угрозы безусловно необходимо будет учитывать при рассмотрении проблематики обеспечения транспортной безопасности.

В сфере борьбы с изменением климата рассматриваемая Стратегия призывает прогнозировать влияние происходящих в природе изменений на развитие транспортного комплекса. Например, подобного рода глобальное потепление необходимо учитывать при развитии транспортных коридоров и освоении территории Северного Ледовитого океана.

Безусловно, что развитие транспортной инфраструктуры и

транспортной связности являются важными составляющими не только транспортной и национальной, но также в качестве составной части входят в обеспечение и экономической безопасности. Развитие экономики – перемещение товаров, работ и услуг, работников и потребителей невозможно будет обеспечить без достаточного развития транспортного комплекса государства и обеспечения его надлежащей безопасности.

Наконец, в Стратегии указывается, что проблемы обеспечения стратегической стабильности и взаимовыгодного международного сотрудничества с другими государствами мира неразрывным образом связано с развитием соответствующих транспортных коридоров. Практика показывает, что подобного рода коридоры уже создаются на практике, можно указать, например, на «Великий шелковый путь» (создается совместно с Китайской народной республикой) или коридор «Север-Юг» (создается совместно с республикой Иран).

Важное стратегическое значение для нашего государства всегда имело также и развитие трубопроводного транспорта. События последних лет (ситуация в Сирии и на Украине, диверсия на Северных потоках 1 и 2 и др.) позволяют говорить о том, что надлежащее обеспечение безопасности функционирования международного трубопроводного транспорта в настоящее время приобретает особую важность и должно стать точкой пристального внимания и законодателя и правоприменителя.

Рассмотрев проблематику нормативно-правового регулирования сферы обеспечения транспортной безопасности можно прийти к выводу о необычайной сложности существующего в этом отношении правового материала. Преимущественно подобного рода нормативные материалы имеют публично-правовую (административную) природу, затрагивает он вопросы и конституционного строительства и вопросы международно-правового урегулирования транспортных правоотношений. Большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих данную сферу, в том числе целый ряд кодифицированных актов, регулирующих отношения связанные с

эксплуатацией отдельных видов транспорта, позволяют говорить о том, что в настоящее время в Российской Федерации транспортное право начало формироваться в качестве отдельной отрасли российского права, на что указывает как большое количество разработанного в данном отношении нормативного материала, так и важность обеспечения и охраны соответствующих общественных отношений. Институт обеспечения транспортной безопасности в данном случае может рассматриваться в качестве важнейшего в этой новой, формируемой отрасли отечественного права.

## **2.2 Государственно-правовые механизмы обеспечения транспортной безопасности**

Задача обеспечения транспортной безопасности не может быть достигнута исключительно юридическими средствами. Нормативные акты не могут быть реализованы в условиях отсутствия соответствующего организационного механизма и системы государственных органов, осуществляющих управление в сфере обеспечения транспортной безопасности.

На важность создания соответствующих государственно-правовых механизмов указывается, например, в работах А.Л. Вострокнутова [7] и Х. Турсунова [64].

Например, в работе Е.Г. Капустина рассматриваются отдельные элементы системы государственно-правовых отношений в процессе реализации административно-властных полномочий сотрудниками Госавтоинспекции в сфере безопасности и организации дорожного движения. Автором сформулирован вывод о необходимости комплексного подхода реализации административно-правовых процедур, направленных на сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения, объединения усилий и координации действий органов законодательной, исполнительной и

судебной власти, а также институтов просвещения, здравоохранения, средств массовой информации и граждан [20]. В работе А.В. Дормидонтова в свою очередь рассматриваются организационные проблемы подготовки сотрудников службы авиационной безопасности аэропорта и сил обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры. Автором отмечено, что на сегодняшний день в сфере обеспечения транспортной безопасности отсутствует система непрерывного профессионального образования [12]. Подобного рода проблемы, только посвященные подготовке специалистов железнодорожного транспорта, рассматриваются в работе П.Н. Блинова. Рассматриваются актуальные вопросы, правовые и организационные основы системы подготовки кадров в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте в Российской Федерации. Представлены особенности обязательной подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в учебных центрах транспортной безопасности, созданных в подведомственных Росжелдору вузах [4].

Подробно государственно-правовые механизмы обеспечения транспортной безопасности анализируются в работе Р.В. Гарлицкого. Указанный автор пишет о том, что реализация поставленных целей и задач в данной сфере обусловлена наличием значительного количества взаимодействующих субъектов, наделенных различными правами, обязанностями и обладающими специфическими компетенциями. Например, только на объектах железнодорожного транспортного комплекса к таким субъектам относятся:

- Министерство транспорта Российской Федерации и его структурные подразделения;
- главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации (транспортная полиция) и элементы его системы;
- транспортная прокуратура Российской Федерации;

- следственные подразделения на транспорте Следственного комитета Российской Федерации;
- Федеральная служба безопасности Российской Федерации;
- подразделения транспортной безопасности;
- федеральное агентство железнодорожного транспорта, представленное ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта»;
- специально аккредитованные юридические лица;
- субъекты транспортной инфраструктуры;
- перевозчики.

Однако, даже детерминировав безопасность по видам транспорта, исследователи все равно будут фиксировать наличие значительных пробелов в области административно-правового взаимодействия. Например, в настоящее время практически отсутствуют совместные правовые акты, определяющие порядок функционального взаимодействия с транспортной полицией на объектах транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, по вопросам обеспечения общественного порядка и общественной безопасности. Единственным исключением является Приказ Росжелдора и МВД России от 22 августа 2014 г. № 329/724 «Об утверждении Порядка взаимодействия территориальных подразделений ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта с органами внутренних дел Российской Федерации» [55].

Одной из причин такой не проработанности может являться не вполне точное формулирование цели обеспечения транспортной безопасности, которая нормативно выражена в устойчивом и безопасном функционировании объектов транспортного комплекса, защите интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от актов незаконного вмешательства. Одновременно с этим, определяя перечень угроз совершения актов незаконного вмешательства, законодатель ставит в прямую зависимость состояние защищенности жизни и здоровья на объекте транспорта с

наступлением негативных последствий для личности вследствие незаконных действий, направленных на предметы материального мира (объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства) [8].

Довольно велика в плане деятельности в области обеспечения транспортной безопасности роль Правительства РФ, которое обычно рассматривается как орган наделенный сугубо общей компетенцией и выполняющий в плане обеспечения транспортной безопасности только координирующие функции. Так, например, в ФЗ «О транспортной безопасности» законодатель отметил, что Правительство Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, вправе определять отдельные суда и (или) иные плавучие средства с ядерным реактором либо суда и (или) иные плавучие средства, транспортирующие ядерные материалы, объекты транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности, и определять особенности их защиты от актов незаконного вмешательства. Границы и конфигурация (пространственное очертание границ) зон безопасности вокруг отдельных объектов транспортной инфраструктуры и границы зон безопасности вокруг отдельных судов и (или) иных плавучих средств с ядерным реактором либо судов и (или) иных плавучих средств, транспортирующих ядерные материалы, устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

Правительством РФ было утверждено Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» [51]. В соответствии с указанным актом,

Министерство транспорта Российской Федерации в установленном порядке осуществляет руководство и организацию деятельности Представительства Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации и Представительства Российской Федерации при Международной морской организации.

Работники указанных представительств из числа работников Министерства транспорта Российской Федерации входят в состав работников зарубежного аппарата Министерства транспорта Российской Федерации.

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

Министерство транспорта Российской Федерации является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию, управлению государственным имуществом, оказанию государственных услуг в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации, создания,

развития и обеспечения деятельности пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и мест пересечения государственной границы Российской Федерации, а также функции государственного заказчика в этой сфере.

Министерство транспорта Российской Федерации в установленном порядке организует проведение переговоров и заключение международных договоров в установленной сфере деятельности.

Министерство транспорта Российской Федерации при реализации обязательств в установленной сфере деятельности, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию как компетентный орган в области гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе как «авиационные власти», «железнодорожная администрация», «администрация» и «назначенный орган».

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта.

В качестве примера нормотворческой деятельности Министерства транспорта РФ можно указать, например, на Положение по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях РФ, утвержденное приказом Минтранса РФ от 29 декабря 2003 г. № 221 [46]. Целью проведения расследования транспортных происшествий является установление причин транспортных происшествий с судами и принятие мер по их предотвращению в будущем. Расследование транспортного происшествия включает сбор и анализ информации о транспортном

происшествии, установление факторов, выявление причин, приведших к транспортному происшествию, подготовку рекомендаций по предупреждению транспортных происшествий в будущем и рекомендаций по вопросам обеспечения безопасности судоходства.

Таким образом, можно сделать вывод, в соответствии с которым при обеспечении транспортной безопасности очень большое значение приобретает тесное взаимодействие между различными органами государственной власти. Необходимость организации подобного рода взаимодействия не является свойственной для многих других видовых разновидностей осуществления национальной безопасности. В данном случае можно говорить о наличии государственных органов, чье непосредственной задачей является обеспечение состояния защищенности общественных отношений в сфере транспорта. Но в своей практической деятельности подобные органы вынуждены организовывать постоянное взаимодействие с иными органами, обеспечивающими транспортную безопасность лишь опосредованно (в частности, с органами внутренних дел и органами Федеральной службы безопасности РФ). Необходимость организации подобного рода взаимодействия осложняет государственное управление в сфере обеспечения транспортной безопасности, некоторые вопросы сотрудничества различных органов власти в сфере безопасности транспорта в настоящее время еще не являются решенными. Довольно мало и количество совместно утверждаемых различными органами власти нормативно-правовых актов, затрагивающих различные аспекты компетенции соответствующих органов в сфере осуществления транспортной безопасности. Большую роль в обеспечении транспортной безопасности имеет также позиция перевозчика и владельца транспортной инфраструктуры, то есть, вместе с публично-правовыми, в практическом осуществлении подобного рода отношений способны участвовать и частные субъекты. Значительное влияние на эффективное осуществление деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности оказывает Правительство Российской Федерации, значительна

также роль такого профильного ведомства, как Министерство транспорта Российской Федерации.

## **Глава 3 Проблемы и перспективы развития законодательства об обеспечении транспортной безопасности в Российской Федерации**

### **3.1 Проблемы в сфере обеспечения транспортной безопасности**

Будучи сложным и многоаспектным явлением, обеспечение транспортной безопасности, безусловно, сталкивается с наличием проблем различного рода. Российская правовая политика должна учитывать наличие подобного рода проблем и отклонений от требований законности и справедливости и учитывать их наличие как при принятии новых законодательных актов, так и при осуществлении реформирования существующей системы государственного управления в транспортной сфере. Деятельность, направленная на обнаружение подобного рода проблем представляет ценность в том отношении, что она тем самым направлена на развитие института транспортной безопасности и устранение существующих в данном направлении противоречий, коллизий и пробелов.

Проведенный анализ специальной литературы позволяет утверждать, что характер проблем транспортной безопасности может быть совершенно различным, в частности, он определяется объективными условиями существования нашего общества, когда развитие одних сфер его жизни порождает проблемы в других. Например, как пишет по этому поводу О.А. Калачева, непрерывный рост перевозок, осуществляемых железными дорогами, приводит к увеличению интенсивности движения поездов, повышению их массы и скоростей движения. Как следствие происходит увеличение протяженности тормозных путей, возрастает опасность наезда подвижного состава на людей [18]. Подобное изменение параметров транспортной системы в сфере железнодорожного хозяйства, безусловно, затрагивает состояние транспортной безопасности государства, влечет возрастание рисков причинение вреда здоровью, жизни и имуществу граждан и организаций. Может потребоваться разработка как новых правил

железнодорожного движения, так и внесение изменений в железнодорожную инфраструктуру для того, чтобы купировать наличие подобного рода угроз.

По мнению А.В. Жукова [14], составными частями транспортной безопасности являются безопасность природная и безопасность техногенная. Если с обеспечению техногенной безопасностью все относительно понятно, проблематика противодействия ей была кратко проанализирована в предыдущем абзаце и она требует принятия, скорее, организационных мер и определенного рода экономических усилий, то безопасность, связанная с протеканием соответствующих природных процессов требует изменения самого подхода к функционированию сложных природных систем. В настоящее время существует насущная необходимость как в усилении мониторинга за происходящими природными процессами, так и в формировании различного рода предсказательных моделей, позволяющих определять процессы их развития. Наибольшее влияние природные процессы могут оказать на функционирование и развитие такие отдельных видов транспорта, как, например, авиация.

В работе Л.В. Шкурина говорится о вопросах создания методической базы для оценки рисков нарушений безопасности движения, их влияния на социально-экономическую безопасность государства. Предложены методы экономического управления для обеспечения надежного и безопасного функционирования транспортной инфраструктуры [77]. Речь в данном случае может заключаться о необходимости целенаправленной деятельности государства в лице его органов и должностных лиц при обеспечении транспортной безопасности, а также о всемерном накоплении опыта решения проблем, возникающих в рассматриваемом отношении. Сложность сферы управления транспортом, нахождение части транспортной инфраструктуры и средств транспорта в собственности индивидуальных предпринимателей, физических и юридических лиц обуславливают необходимость аккуратного выбора методов управления рассматриваемой сферой; вероятно, что в данном направлении намечается переход от методов административно-правового

воздействия к методам экономического характера, делающим те или иные действия для субъектов более или менее выгодные.

В статье Г.Р. Ахкиямовой рассматриваются основные функции транспорта в предприятии, причем внимание сосредоточено на влиянии транспортной безопасности на экономическую безопасность компаний. В исследовании определены особенности функционирования службы экономической безопасности. Автором выявлены внешние и внутренние угрозы, воздействующие на безопасность предприятия [2], частью которой рассматривается транспортная безопасность. Делается вывод, что транспортную безопасность невозможно полным образом эффективно осуществить только на федеральном уровне. Она требует организации сотрудничества в деятельности различного рода субъектов, которые преследуя свои собственные хозяйственные интересы будут, тем самым, вносить свои вклады и в формирование общей транспортной безопасности Российской Федерации. Управление деятельностью подобного рода субъектов не может носить прямого характера в демократическом государстве, но наша страна должна выработать направления сотрудничества с ними, позволяющие выстраивать совместную деятельность, направленную на обеспечение транспортной и национальной безопасности.

На повышение транспортной безопасности как важнейший аспект безопасности производственной в транспортной отрасли Российской Федерации указывает Е.С. Юлкин [78]. Представляется в данном случае, что сфера транспорта представляет собой отдельную отрасль производственной деятельности в Российской Федерации, в связи с тем эффективное выстраивание системы охраны труда в данном отношении также может рассматриваться и как часть транспортной и национальной безопасности страны.

Г.Р. Ахкиямова указывает на важность воспитания и образования для обеспечения транспортной безопасности; этим автором отмечено, что подобного рода работа должна осуществляться еще со школы, что позволит

сформировать не только дисциплинированность, но также и соответствующую культуру поведения [2]. О необходимости пропаганды безопасности в рассматриваемой области на основе имеющейся в данном отношении неблагоприятной статистики говорится в исследовании Д.А. Коряковцева [35].

Значительный интерес в отношении разбора проблем обеспечения транспортной безопасности представляет работа П.А. Плеханова. Данным автором анализируется применимость риск-ориентированного подхода к назначению мероприятий в области государственного контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности. По мнению указанного автора, применение соответствующих методов оценки рисков не только соответствует общему направлению развития российского законодательства в сфере осуществления государственного контроля, но также и может рассматриваться как соответствующее современным международным стандартам по управлению комплексом взаимосвязанных показателей надежности, готовности, ремонтпригодности, безопасности (Reliability, Availability, Maintainability, Safety - RAMS) и стоимости (LifeCycleCost - LCC) на всех этапах жизненного цикла систем и технических средств транспорта. На основе современной практики управления рисками нарушений безопасности на железнодорожном транспорте с использованием инструментария уровней полноты (гарантированности) безопасности предложен механизм обоснования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, исходя из необходимости нормативного определения уровня допустимого риска, связанного с угрозами возникновения актов незаконного вмешательства, и построения моделей нарушителей. Этим автором предлагается оценивать семь вариантов уровней полноты (гарантированности) транспортной безопасности в зависимости от возможной тяжести последствий (ущерба), времени реагирования, возможности предотвращения (подконтрольности), а также вероятности возникновения угрозы акта незаконного вмешательства. Каждому из уровней была

поставлена в соответствие необходимости проведения дополнительных мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, при этом мероприятия предлагается распределить по трем контурам реагирования на угрозы совершения актов незаконного вмешательства - упреждающему, своевременному и чрезвычайному. Представляется, что предлагаемый риск-ориентированный подход к обоснованию мероприятий по обеспечению транспортной безопасности как части комплексной безопасности железнодорожного транспорта в перспективе может быть использован для оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта, а также при разработке для них планов обеспечения транспортной безопасности [45]. В данном случае необходимо отметить, что система управления рисками и риск-ориентированный подход действительно показывают высокую эффективность своей реализации. Во-первых, они позволяют сосредоточить ограниченные контрольные возможности государства на тех направлениях транспортной деятельности, где опасность нарушения является наибольшей, а, во-вторых, могут позволить смягчить бремя государственного контроля для добропорядочных субъектов, характеризующихся стабильным соблюдением правовых норм транспортного права в своей деятельности. Подобное уменьшение контрольных мероприятий в отношении указанных субъектов позволит им в большей степени сосредоточиться на экономических показателях своей деятельности, что в целом повысит эффективность функционирования транспортной сферы российского государства.

Определенное внимание в современных исследованиях концентрируется и на наличии значительной правонарушаемости в сфере обеспечения транспортной безопасности. Представители всевозможных ведомственных охранных структур и полиции, действующих в сфере транспорта, утверждают, что ими ежегодно фиксируются тысячи актов незаконного вмешательства, то есть «противоправных действий, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, в том числе, имеющих некие «признаки террористической направленности». Правильная правовая

квалификация подобных деяний и полноценное процессуальное доказательство намерений правонарушителей - явление чрезвычайно редкое. Казалось бы, этого не должно быть, поскольку КоАП РФ обогатился специальными статьями 11.15.1. «Нарушение требований в области транспортной безопасности» и 11.15.2 «Нарушение установленных в области обеспечения транспортной безопасности», которые предусматривают весьма строгие наказания в виде штрафа до полумиллиона рублей, конфискацию орудий совершения и предметов правонарушений, а также приостановление деятельности до девяносто суток за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, нарушение правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, нарушение правил проведения «досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, совершенное по неосторожности» и т.п. Но, как прежде, в материалах административных расследований преимущественно фигурируют: несанкционированный проход и проезд по территории объектов, передача персоналу объектов вполне безобидных вещей бытового характера, мелкие хищения, распитие алкогольных напитков, нарушения правил дорожного движения, повлекшие материальный ущерб, и другие правонарушения, не имеющие никакого отношения к утвержденному перечню потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства (угрозы захвата, взрыва, размещения взрывных устройств, поражения опасными веществами, блокирования объекта, а также хищения элементов транспортной инфраструктуры, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц) [1]. В данном случае можно говорить уже и о наличии определенных проблем в правоприменительной практике, когда наличие опасных происшествий на транспорте скрывается, либо им не дается должная и правильная оценка, либо же они рассматриваются как менее опасные деяния. Достижение необходимой неотвратимости наказания в

рассматриваемой сфере могло бы помочь снизить общее количество подобного рода деяний и в значительной степени улучшить всю ситуацию в сфере обеспечения транспортной безопасности. Вопросам административной ответственности в данной области, а также своевременному обнаружению и правильной квалификации возникающих в сфере транспортной безопасности угроз поэтому должно уделяться значительное внимание.

Можно прийти к выводу о наличии многочисленных и разнообразных проблем в сфере обеспечения транспортной безопасности, которые были показаны в современной научной литературе. Для решения обозначенных проблем могут потребоваться усилия как законодателя, так и правоприменителя, но развитие отечественного транспортного законодательства в данном случае должно иметь первостепенное значение.

### **3.2 Основные направления развития законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности**

Правовая политика в сфере обеспечения транспортной безопасности не может не затронуть вопросы совершенствования и развития нормативно-правового регулирования в обозначенной области общественных отношений. Оно тем более назрело, что транспортные отношения являются одними из наиболее быстро развивающихся общественных отношений, а законодатель в данном случае должен стремиться соответствовать изменяющимся в реальности условиям жизни общества.

Как указывает В.Г. Волошин, в современных условиях развития экономики и конкуренции во всех сферах обслуживания происходит внедрение новых технологий, повышение уровня качества перевозок и увеличение уровня транспортной безопасности [6].

Весьма вероятно, что в современных условиях создается необходимость расширить понятия «безопасность» и «транспортная безопасность», которые могут рассматриваться не только как определения, характеризующие

безопасность как состояние защищенности интересов личности, общества и государства, что является довольно традиционным для отечественного законодателя, но также и как определения, где безопасность является свойством системы; понятия, характеризующие безопасность как специфическую деятельность

Понимая безопасность только как состояние защищенности, законодатель обуславливает некоторое его размытие, поскольку оценка наличия или отсутствия подобного рода состояния может во многом носить субъективный характер. Можно говорить о наличии большей или меньшей защищенности транспортной сферы и т.д.

В обозначении безопасности как свойства системы тоже есть определенного рода проблемы. При подобном подходе свойство, представляющее некую характеристику, присуще системе как неотъемлемый ее атрибут, качество, признак, составляющий отличительную особенность системы. Поэтому система должна будет обладать безопасностью как свойством перманентно, а это невозможно, ибо на безопасность как феномен постоянно оказывают влияние определенные факторы, выводя при этом ее из состояния равновесия.

Анализ существующего легального определения транспортной безопасности позволяет говорить о его излишней лаконичности и сугубо технологическом подходе законодателя к его формулированию. Речь в нем идет о защищенности только транспортной инфраструктуры и транспортных средств и ничего не говорится о безопасности человека — пользователя услугами транспортного комплекса или работающего на транспортном предприятии. Между тем, понятие «безопасность» как сложнейшее социально-правовое явление тесно связано с направлениями и формами человеческой жизнедеятельности. Свое истинное смысловое значение оно приобретает лишь в связи с конкретными объектами или сферой человеческой деятельности. Безопасность жизнедеятельности государства, общества и личности от опасностей и угроз, возникающих в сфере функционирования

транспортного комплекса, как раз и составляет суть транспортной безопасности. Следует отметить, что в иных правовых актах приводятся определения транспортной безопасности, более адекватно отражающие ее сущность, содержание и предназначение. Например, в Модельном законе о безопасности на транспорте указано, что безопасность на транспорте — это состояние транспортной системы государства — участника СНГ, позволяющее обеспечивать национальную безопасность в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, удовлетворять национальные интересы в области транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб при транспортной деятельности. Смежными с понятием «транспортная безопасность» являются понятия «безопасность движения транспортных средств», «безопасность эксплуатации транспортных средств», «безопасность транспортного средства» и др. Согласно ст. 2 Конституции РФ человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства. Важнейшим из прав человека является право на жизнь. В связи с этим заслуживает всяческой поддержки имеющийся в научной литературе подход, согласно которому обеспечение транспортной безопасности рассматривается как специальная гарантия права на жизнь, поскольку направлена на защиту конкретного индивидуального права человека на жизнь. Она представляет собой комплекс средств, включающих два вида обязанностей: — обязанности государства, реализуемые через деятельность органов государственной власти и местного самоуправления, направленные на создание состояния защищенности в транспортной сфере; — обязанности субъектов транспортной инфраструктуры: юридические — по соблюдению правил транспортной безопасности (в том числе безопасности дорожного движения) и моральные (нравственные), связанные с уважительным и доброжелательным отношением друг к другу. Поэтому после совершенствования нормативно-правового

материала в будущем транспортная безопасность может рассматриваться как составная часть национальной безопасности Российской Федерации, представляющая собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, потребителей транспортных услуг, работников транспортного комплекса, окружающей среды от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера. Как представляется, именно такая формулировка определения транспортной безопасности должна содержаться в Федеральном законе «О транспортной безопасности» [34].

В рамках современной практики управления транспортной безопасностью указывается на необходимость планирования в рассматриваемой области общественных отношений, на установлении уровней и категорий транспортной безопасности. Законодателю необходимо продолжать совершенствовать законодательство в данном отношении, что позволит укрепить ситуацию предсказуемости и стабильности в развитие транспортной сферы.

Во-первых, в качестве немаловажной проблемы противодействия правонарушаемости в сфере обеспечения транспортной безопасности можно указать на то обстоятельство, что в качестве родового объекта для правонарушений данной группы (особенно это заметно из структуры Уголовного кодекса РФ) должны рассматриваться такие связанные с обеспечением транспортной безопасности понятия, как общественная безопасность. В настоящее время и законодатель и правоприменитель, сосредотачиваясь на проблемах обеспечения транспортной безопасности, часто имеют склонность рассматривать ее как «вещь в себе» и не прослеживают даже ближайшие связи между состоянием транспортной безопасности и иными отношениями в обществе. Общественный порядок и безопасность в данном случае могут зачастую остаться вне сферы соответствующего правового регулирования, а это приводит к проблемам в выработке универсального административно-правового механизма,

предназначенного для гарантирования транспортной безопасности и национальной безопасности в целом.

Во-вторых, представляется, что нуждается в детальной классификации перечень угроз транспортной безопасности, что позволило бы лучшим образом выстраивать систему противодействия им. Соответствующие изменения можно было бы внести в закон о транспортной безопасности, который уже применяется в нашем государстве.

В третьих, нужно иметь в виду, что качественное государственное управление и регулирование сферой обеспечения транспортной безопасности будет невозможным в условиях отсутствия порядка в нормативном регулировании рассматриваемой сфере. Здесь необходимо всячески инициировать процессы унификации и систематизации норм, стремясь в итоге приблизиться к созданию единого Транспортного кодекса Российской Федерации. Общая часть подобного нормативно-правового акта, который предлагается принять в будущем, могла бы содержать общие нормы, касающиеся регулирования управления сферой транспорта, а особенная его часть могла бы вобрать в себя особенности, возникающие в связи с государственным управлением функционирования транспорта разного вида – как трубопроводного, так и железнодорожного, морского и речного, воздушного и автомобильного. Кроме того, в рамках особенной части предлагаемого нормативного акта можно было бы зафиксировать и отдельные специальные институты, направленные на регулирование и охрану транспортной сферы, в том числе, и институт обеспечения транспортной безопасности.

## Заключение

В настоящее время существует насущная потребность в исследовании особенностей реализации правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности, поскольку – и российский опыт это показывает – данная сфера представляет значительную важность для российского государства.

Следует говорить о существовании множества аспектов, включаемых законодателем в собирательное понятие национальной безопасности. Одним из подобного рода элементов, который занимает одно из важнейших мест в содержании понятия национальной безопасности, выступает транспортная безопасность.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъектов транспортной инфраструктуры или перевозчиков, если иное не установлено федеральными законами.

Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

В настоящее время в Российской Федерации уже была создана значительная нормативная база в сфере обеспечения транспортной безопасности, но наличие определенных проблем в данной области диктует необходимость ее совершенствования и развития.

Важное стратегическое значение для нашего государства всегда имело также и развитие трубопроводного транспорта. События последних лет (ситуация в Сирии и на Украине, диверсия на Северных потоках 1 и 2 и др.) позволяют говорить о том, что надлежащее обеспечение безопасности функционирования международного трубопроводного транспорта в

настоящее время приобретает особую важность и должно стать точкой пристального внимания и законодателя и правоприменителя.

Рассмотрев проблематику нормативно-правового регулирования сферы обеспечения транспортной безопасности можно прийти к выводу о необычайной сложности существующего в этом отношении правового материала. Преимущественно подобного рода нормативные материалы имеют публично-правовую (административную) природу, затрагивает он вопросы и конституционного строительства и вопросы международно-правового урегулирования транспортных правоотношений. Большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих данную сферу, в том числе целый ряд кодифицированных актов, регулирующих отношения связанные с эксплуатацией отдельных видов транспорта, позволяют говорить о том, что в настоящее время в Российской Федерации транспортное право начало формироваться в качестве отдельной отрасли российского права, на что указывает как большое количество разработанного в данном отношении нормативного материала, так и важность обеспечения и охраны соответствующих общественных отношений. Институт обеспечения транспортной безопасности в данном случае может рассматриваться в качестве важнейшего в этой новой, формируемой отрасли отечественного права.

При обеспечении транспортной безопасности очень большое значение приобретает тесное взаимодействие между различными органами государственной власти. Необходимость организации подобного рода взаимодействия не является свойственной для многих других видовых разновидностей осуществления национальной безопасности. В данном случае можно говорить о наличии государственных органов, чье непосредственной задачей является обеспечение состояния защищенности общественных отношений в сфере транспорта. Но в своей практической деятельности подобные органы вынуждены организовывать постоянное взаимодействие с иными органами, обеспечивающими транспортную безопасность лишь

опосредованно (в частности, с органами внутренних дел и органами Федеральной службы безопасности РФ). Необходимость организации подобного рода взаимодействия осложняет государственное управление в сфере обеспечения транспортной безопасности, некоторые вопросы сотрудничества различных органов власти в сфере безопасности транспорта в настоящее время еще не являются решенными. Довольно мало и количество совместно утверждаемых различными органами власти нормативно-правовых актов, затрагивающих различные аспекты компетенции соответствующих органов в сфере осуществления транспортной безопасности. Большую роль в обеспечении транспортной безопасности имеет также позиция перевозчика и владельца транспортной инфраструктуры, то есть, вместе с публично-правовыми, в практическом осуществлении подобного рода отношений способны участвовать и частные субъекты. Значительное влияние на эффективное осуществление деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности оказывает Правительство Российской Федерации, значительна также роль такого профильного ведомства, как Министерство транспорта Российской Федерации.

В настоящее время следует говорить о наличии многочисленных и разнообразных проблем в сфере обеспечения транспортной безопасности, которые были показаны в современной научной литературе. Для решения обозначенных проблем могут потребоваться усилия как законодателя, так и правоприменителя.

Во-первых, в качестве немаловажной проблемы противодействия правонарушаемости в сфере обеспечения транспортной безопасности можно указать на то обстоятельство, что в качестве родового объекта для правонарушений данной группы (особенно это заметно из структуры Уголовного кодекса РФ) должны рассматриваться такие связанные с обеспечением транспортной безопасности понятия, как общественная безопасность. В настоящее время и законодатель и правоприменитель, сосредотачиваясь на проблемах обеспечения транспортной безопасности,

часто имеют склонность рассматривать ее как «вещь в себе» и не прослеживают даже ближайшие связи между состоянием транспортной безопасности и иными отношениями в обществе. Общественный порядок и безопасность в данном случае могут зачастую остаться вне сферы соответствующего правового регулирования, а это приводит к проблемам в выработке универсального административно-правового механизма, предназначенного для гарантирования транспортной безопасности и национальной безопасности в целом.

Во-вторых, представляется, что нуждается в детальной классификации перечень угроз транспортной безопасности, что позволило бы лучшим образом выстраивать систему противодействия им. Соответствующие изменения можно было бы внести в закон о транспортной безопасности, который уже применяется в нашем государстве.

В третьих, нужно иметь в виду, что качественное государственное управление и регулирование сферой обеспечения транспортной безопасности будет невозможным в условиях отсутствия порядка в нормативном регулировании рассматриваемой сфере. Здесь необходимо всячески инициировать процессы унификации и систематизации норм, стремясь в итоге приблизиться к созданию единого Транспортного кодекса Российской Федерации. Общая часть подобного нормативно-правового акта, который предлагается принять в будущем, могла бы содержать общие нормы, касающиеся регулирования управления сферой транспорта, а особенная его часть могла бы вобрать в себя особенности, возникающие в связи с государственным управлением функционирования транспорта разного вида – как трубопроводного, так и железнодорожного, морского и речного, воздушного и автомобильного. В рамках особенной части предлагаемого нормативного акта можно зафиксировать отдельные специальные институты, направленные на регулирование и охрану транспортной сферы, в том числе, и институт обеспечения транспортной безопасности.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Анализ реализации федерального закона «о транспортной безопасности» и «комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Проблемы правового регулирования системы обеспечения транспортной безопасности : Коллективная монография. – Москва : ООО «Издательство «Спутник+», 2017. – С. 41-52.
2. Ахкиямова Г. Р. Формирование дорожно-транспортной безопасности в рамках изучения предмета «основы безопасности жизнедеятельности» // В мире научных открытий. – 2014. – № 11-2(59). – С. 903-907.
3. Багаутдинова Ю. Б. Муниципально-правовая политика как особая разновидность правовой политики (общетеоретический аспект) :: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Саратов, 2009. – 22 с.
4. Блинов П. Н. Роль учебных центров транспортной безопасности в вопросе подготовки специалистов по транспортной безопасности на железнодорожном транспорте // Современные наукоемкие технологии. – 2016. – № 3-1. – С. 96-100.
5. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 24 марта 1997 г. № 12 ст. 1383
6. Волошин В. Г. Особенности планирования и организации мер по обеспечению транспортной безопасности путей необщего пользования // Фундаментальные и прикладные научные исследования в области строительства и восстановления железных дорог: проблемы, идеи, перспективы : Сборник трудов научно-технического семинара, Санкт-Петербург, 19 октября 2020 года. – С. 69-73.
7. Вострокнутов А. Л. Общие понятия о транспортной безопасности, требования профилактики безопасности на железнодорожном транспорте //

Тактико-специальная подготовка сотрудников ОВД: сборник научных трудов сотрудников кафедры : Сборник научных статей II-й Всероссийской конференции, Москва, 27 сентября 2019 года. – С. 43-48.

8. Галицкий Р. В. Транспортная безопасность в системе национальной безопасности: направления совершенствования нормативно-правового регулирования // Вестник Владимирского юридического института. – 2021. – № 4(61). – С. 31-35.

9. Герасименко А. С. Правовая политика в сфере борьбы с терроризмом - одно из приоритетных направлений правовой политики России // Экономика и право: теоретические и практические проблемы современности : материалы международной научно-практической конференции, Казань, 03 марта 2016 года – С. 46-48.

10. Глинчиков Д. Ю. Проблемы транспортной безопасности в системе обеспечения национальной безопасности государства // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : Сборник трудов II Международной научно-практической конференции, Москва, 06 апреля 2017 года – С. 127-129.

11. Декрет СНК РСФСР от 17 января 1921 г. «О воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и над ее территориальными водами» [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://www.calend.ru/events/6926/>

12. Дормидонтов А.В. Особенности профессиональной подготовки сотрудников службы авиационной безопасности аэропорта и сил обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры // Инновации. Наука. Образование. – 2020. – № 13. – С. 761-766.

13. Ежова Н.А. Судебно-правовая политика как особая разновидность правовой политики // Молодой ученый. – 2021. – № 53(395). – С. 69-72.

14. Жукова А. В. Природная и техногенная безопасность как составная часть транспортной безопасности // Актуальные проблемы регулирования природной и техногенной безопасности в XXI веке :

Материалы десятой Международной научно-практической конференции по проблемам защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, Москва, 19–21 апреля 2005 года – С. 207-210.

15. Зайкова С.Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса. – 2021. – № 1. – С. 48-51.

16. Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права РАН / Proceedings of the Institute of State and Law of the RAS. 2021. Т. 16. № 4. С. 83–109.

17. Ирошников Д. В. Правовая политика России в сфере противодействия терроризму и ее место в системе правовой политики Российской Федерации // В мире научных открытий. – 2010. – № 5-2(11). – С. 71-75.

18. Калачева О. А. Транспортная безопасность, один факторов безопасности движения поездов // Транспорт: наука, образование, производство («транспорт-2022») : Труды Международной научно-практической конференции, 25–27 апреля 2022 года. – С. 79-82.

19. Калюжный Ю. Н. Активная и пассивная безопасность транспортных средств в свете технического регламента о безопасности колесных транспортных средств // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. – 2015. – № 1(42). – С. 48-50.

20. Капустина Е.Г. Реализация Госавтоинспекцией административно-правовых полномочий в организации дорожного движения на примере региональной практики // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2019. – № 4. – С. 63-67.

21. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ // Собрании законодательства Российской Федерации от 12 марта 2001 г., № 11, ст. 1001

22. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст. 1

23. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 мая 1999 г. № 18 ст. 2207

24. Козлов А. Е. Уголовно-правовая антинаркотическая политика в системе других видов правовой политики // Актуальные проблемы юридической науки, практики и высшего образования : I Ежегодные научные чтения, посвящённые памяти Почетного президента Санкт-Петербургской юридической академии профессора Зыбина Станислава Фёдоровича, Санкт-Петербург, 12 ноября 2014 года. –С. 145-149.

25. Кокоева А. М. Правовая политика Кыргызской Республики в социальной сфере: концепция правовой политики // Вестник филиала федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный социальный университет» в г. Ош Киргизской Республики. – 2011. – № 9. – С. 57-62.

26. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) [Электронный ресурс] // Режим доступа: «КонсультантПлюс»

27. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (Бишкек, 9 октября 1997 г.) // [Электронный ресурс] Режим доступа: «КонсультантПлюс»

28. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980 г.) (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.) // [Электронный ресурс] Режим доступа: «КонсультантПлюс»

29. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС (Женева, 9 февраля 2006 г.) // [Электронный ресурс] Режим доступа: «КонсультантПлюс»

30. Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (Вена, 11 апреля 1980 г.) // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации, 1994 г., № 1

31. Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 19 апреля 1991 г.) [Электронный ресурс] // Режим доступа: «КонсультантПлюс»

32. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) // Российская газета от 25 декабря 1993 г. № 237

33. Корсакова С.В. Теоретико-правовые аспекты формирования правовой политики муниципального уровня (муниципально-правовой политики) в современной России // Муниципальная служба: правовые вопросы. – 2013. – № 3. – С. 25-27.

34. Корякин В.М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 11(23). – С. 26-32.

35. Коряковцев Д. А. Пропаганда безопасности дорожного движения как одна из форм обеспечения транспортной безопасности // Наука и образование: сохраняя прошлое, создаём будущее : сборник статей XXVII Международной научно-практической конференции, Пенза, 10 апреля 2020 года. –С. 168-170.

36. Крепак Д.В. Транспортная безопасность, как составляющая национальной безопасности России // Концепции, теория и методика фундаментальных и прикладных научных исследований : сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции, Тюмень, 14 февраля 2021 года. С. 151-153.

37. Кудрявцев С.В. Действия сотрудников по обеспечению безопасности дорожного движения, обеспечивающие личную безопасность при досмотре транспортных средств // Совершенствование подготовки сотрудников правоохранительных органов : Сборник научных статей по итогам научно-практической конференции, Домодедово-Руза, 13 января 2021 года. –С. 181-185.

38. Ларина Л. Ю. Уголовно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в системе транспортной безопасности // Актуальные проблемы уголовного права, криминологии, уголовного процесса и уголовно-исполнительного права: теория и практика : Материалы VIII международной научно-практической конференции, Тамбов, 18–19 апреля 2019 года. – С. 53-57.

39. Лебедева Е. Н. Правовая политика как общетеоретическая категория // Современное общество и право. – 2011. – № 4(5). – С. 28-38.

40. Малько А.В. Межгосударственные конфликты: моделирование эскалации и правовая политика в сфере их предотвращения // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2017. – № 4(40). – С. 28-34.

41. Международная Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 г.) // [Электронный ресурс] Режим доступа: «КонсультантПлюс»

42. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) [Электронный ресурс] // Режим доступа: «КонсультантПлюс»

43. Общий устав российских железных дорог и Положение о совете по железнодорожным делам. СПб., 1886. 72 с.

44. Пестов Н. Н. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности // Экстремальные ситуации, конфликты, социальное согласие : Сборник статей

XIX Международной научно-практической конференции, Москва, 23 ноября 2017 года / Академия управления МВД России. – Москва: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. – С. 202-204.

45. Плеханов П. А. Риск-ориентированный подход к обеспечению транспортной безопасности как части комплексной безопасности железнодорожного транспорта // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2019. – Т. 16. – № 4. – С. 539-551.

46. Положение по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях РФ, утвержденное приказом Минтранса РФ от 29 декабря 2003 г. № 221 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 23 февраля 2004 г. № 8

47. Постановление Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Собрание законодательства Российской Федерации от 12 октября 2020 г. N 41 ст. 6428

48. Постановление Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943 «Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве» // Собрание законодательства Российской Федерации от 20 августа 2018 г. N 34 ст. 5488

49. Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // Собрание законодательства Российской Федерации от 1 января 2018 г. № 1 (часть II) ст. 340

50. Постановление Правительства РФ от 24 ноября 2015 г. № 1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу» // Собрание законодательства Российской Федерации от 30 ноября 2015 г. № 48 (часть II) ст. 6839

51. Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 9 августа 2004 г. N 32 ст. 3342

52. Приказ Министерства транспорта РФ от 1 ноября 2021 г. № 370 «О Порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации» // Текст приказа опубликован на "Официальном интернет-портале правовой информации" ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 30 ноября 2021 г. N 0001202111300124

53. Приказ Минтранса РФ от 9 августа 2012 г. № 292 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

54. Приказ МЧС России от 20 июля 2020 г. № 540 «Об утверждении Правил пользования базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов в Российской Федерации» // Текст приказа опубликован на "Официальном интернет-портале правовой информации" ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 12 октября 2020 г. № 0001202010120049

55. Приказ Росжелдора и МВД России от 22 августа 2014 г. № 329/724 «Об утверждении Порядка взаимодействия территориальных подразделений ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта с органами внутренних дел Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Режим доступа: «КонсультантПлюс»

56. Проект концепции правовой политики в Российской Федерации до 2020 г. / под ред. А.В. Малько. – М.: 2008. – 120 с.

57. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

58. Редько А.А. Правозащитная политика и ее место в правовой политике России (теоретико-правовой анализ) : автореф. дис... канд. юрид. наук. – Санкт-Петербург, 2011. – 25 с.

59. Резер С.М. Роль транспортной безопасности в системе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : Сборник трудов II Международной научно-практической конференции, Москва, 06 апреля 2017 года– С. 262-264.

60. Рыжова Ю.В. Некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности Российской империи // Труды Академии МВД России, 2015, №1 – С. 94-97

61. Саханский Ю.В. Исследование вопроса транспортной безопасности как элемента техносферной безопасности территории (на примере РСО-Алания) // Экономика и социум. – 2016. – № 2(21). – С. 1175-1178.

62. Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 г.) [Электронный ресурс] Режим доступа: «КонсультантПлюс»

63. Титова Н. К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право. – 2012. – № 3. – С. 30-33.

64. Турсунов Х. Важность обеспечения безопасности наземных транспортных средств // LifeSciencesandAgriculture. – 2020. – № 3-2(7). – С. 33-36

65. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. № 25 ст. 2954

66. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 5 июля 2021 г. N 27 (часть II) ст. 5351

67. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., № 50, ст. 4873

68. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 13 января 2003 г. № 2 ст. 169

69. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 января 2011 г. № 1 ст. 2

70. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 1 января 2018 г. № 1 (часть I) ст. 27

71. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации от 12 ноября 2007 г. № 46 ст. 5555

72. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации от 12 февраля 2007 г. № 7 ст. 837

73. Федоров А. В. Теория уголовно-правовой политики. Общая часть: место российской уголовно-правовой антинаркотической политики в системе других видов правовой политики // Библиотека уголовного права и криминологии. – 2014. – № 2(6). – С. 52-71.

74. Фесик П. Ю. Транспортная безопасность как условие обеспечения экономической безопасности предприятия // Научно-практические исследования. – 2021. – № 2-1(37). – С. 4-8.

75. Чередниченко А. Е. Транспортная безопасность как важнейшая составляющая национальной безопасности // Актуальные вопросы науки и практики : Сборник научных трудов по материалам XIII Международной научно-практической конференции, Анапа, 05 октября 2019 года. – С. 107-111.

76. Чилькина К. В. Понятие «правовая политика» и развитие научной теории правовой политики в Германии // Правовая политика как научная теория в историко-правовых исследованиях. – Москва : ООО «Издательство «СТАТУТ», 2011. – С. 390-398.

77. Шкурина Л. В. Риски и угрозы транспортной безопасности: их оценка в системе обеспечения социально-экономической безопасности России // Экономическая безопасность. – 2020. – Т. 3. – № 2. – С. 145-154.

78. Юлкин Е. С. Повышение безопасности дорожного движения как важнейший аспект производственной безопасности в транспортной отрасли РФ // Актуальные проблемы безопасности жизнедеятельности и экологии : Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции, Тверь, 25–27 марта 2015 года – С. 122-124.