

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 Проблемы правового регулирования транспортной безопасности

Обучающийся

И.А. Шингур

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук, доцент А.А. Мусаткина

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

Тольятти 2024

## **Аннотация**

Актуальность темы исследования обусловлена тем обстоятельством, что транспортные средства являются неотъемлемой частью жизни современного общества. Кроме того, транспортные средства являются источниками повышенной опасности для окружающих, поэтому законодатель должен детально и справедливо регламентировать вопросы эксплуатации транспорта, а также ответственность за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Именно этими обстоятельствами объясняется необходимость тщательного исследования вопросов обеспечения транспортной безопасности.

Объект исследования – общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Предмет исследования – нормы отечественного законодательства, материалы научных публикаций, а также судебной практики, способствующие формированию целостного представления по вопросам правового регулирования обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Цель исследования заключается в выявлении актуальных проблем обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Структурно работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1 Теоретические основы исследования транспортной безопасности в современной России .....	6
1.1 Понятие, признаки и цели обеспечения транспортной безопасности. 6	
1.2 Место транспортной безопасности в системе обеспечения национальной безопасности .....	17
Глава 2 Правовые основы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации .....	26
2.1 Роль федерального законодательства в обеспечении транспортной безопасности .....	26
2.2 Подзаконные акты как источники обеспечения транспортной безопасности .....	45
Глава 3 Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации .....	54
Заключение .....	63
Список используемой литературы и используемых источников .....	66

## Введение

Актуальность темы исследования обусловлена тем обстоятельством, что транспортные средства являются неотъемлемой частью жизни современного общества. Кроме того, транспортные средства являются источниками повышенной опасности для окружающих, поэтому законодатель должен детально и справедливо регламентировать вопросы эксплуатации транспорта, а также ответственность за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Именно этими обстоятельствами объясняется необходимость тщательного исследования вопросов обеспечения транспортной безопасности.

Объект исследования – общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Предмет исследования – нормы отечественного законодательства, материалы научных публикаций, а также судебной практики, способствующие формированию целостного представления по вопросам правового регулирования обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Цель исследования заключается в выявлении актуальных проблем обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели нами были определены следующие задачи:

- рассмотреть определение понятие, сущность и цели транспортной безопасности;
- проанализировать место транспортной безопасности в системе обеспечения национальной безопасности;
- изучить федеральное законодательство на предмет норм, регулирующих обеспечение транспортной безопасности;
- изучить подзаконные акты на предмет норм, регулирующих обеспечение транспортной безопасности;

- рассмотреть актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Теоретическую основу исследования составили работы следующих ученых юристов: Н.А. Агарковой, В.Л. Белозерова, Н.И. Глухова, Т.М. Занининой, А.И. Землина, Н.П. Ильина, Т.Н. Каликиной, Д.Ю. Карюкина, Н.Н. Пестова, М.А. Поповой, А.Э. Селвян, Е.Ю. Семенова, Д.А. Трофимова, А.В. Швецова, В.С. Якушевой, С.В. Ярыгина.

Нормативную основу исследования составили положения следующих документов: Конституция Российской Федерации, Градостроительный кодекс Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный «О государственной гражданской службе Российской Федерации», Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный закон «О транспортной безопасности», а также подзаконные акты: указы Президента, распоряжения Правительства, приказы Минтранса.

Методологическую основу данного исследования составляют общенаучные и частнонаучные методы. В группу общенаучных методов познания входят: синтез, анализ, сравнение, дедукция, индукция, диалектический метод. В группу используемых частнонаучных методов входят: историко-правовой метод, формально-юридический метод, сравнительно-правовой метод, метод правовой статистики.

Структурно работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Теоретические основы исследования транспортной безопасности в современной России**

## **1.1 Понятие, признаки и цели обеспечения транспортной безопасности**

На сегодняшний день в обществе нет адекватного понимания важности формирования системы транспортной безопасности, не осуществляется анализ ее составляющих и механизмов державного управления в этой сфере, а решение проблем, связанных с минимизацией рисков, предупреждением угроз и выявлением вызовов в транспортной сфере, происходит в неизменном режиме. Характеризуя внутригосударственное состояние транспортной безопасности, а именно, что к угрозам социогенного характера (терактов) необходимо добавлять угрозы техногенного и природного характера, а повышение уровня транспортной безопасности имеет политический, экономический и социальный характер.

Благодаря созданию службы безопасности транспорта, правительство позволяет осознанно и целенаправленно проводить работу по обеспечению транспортной безопасности на всей территории Российской Федерации. При этом ведущая роль службы безопасности не исчезает, наоборот, понимание своей роли и места в системе безопасности транспорта приведет только к положительным результатам [30, с. 96]. Следует, однако, подчеркнуть, что до настоящего времени нет единого подхода к определению основных понятий «системы транспортной безопасности». Чтобы дать такое определение, необходимо предварительно выявить элементы этой системы, для этого нам необходимо будет обратиться к юридической и законодательной литературе.

Н.И. Глухов в своей работе указывает что «...Транспортная безопасность – это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» [5, с. 27].

Швецов А.В. считает, что «...транспортная безопасность подразумевает систему мер, обеспечивающих сохранность грузов, жизни и здоровья

пассажиров, которые перемещаются в поездах, путешествуют на морских судах, авиалайнерах и других объектов» [39, с. 15].

Сравнивая эти два определения, мы понимаем, что ученые все-таки сходятся во мнении, и главное определение понятия «транспортной безопасности» является именно защищенность и сохранность объектов, находящихся на территории Российской Федерации. Обеспечение транспортной безопасности считается одной из самой ответственной деятельности, которая требует высокий уровень подготовки и постоянного повышения квалификации у специалистов. Чтобы соответствовать профстандартам, специалист по транспортной безопасности должен обязательно пройти специализированную подготовку и получить соответствующее удостоверение [32, с. 123].

Также в работах Карюкина Д.И., и Ярыгина С.В. мы выявили следующие определения:

«...Акт незаконного вмешательства - противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» [10, с. 27].

«...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. Соблюдение транспортной безопасности - выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации» [41, с. 19].

«...Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности (ИТС ОТБ) – совокупность инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на транспортном средстве в целях защиты от актов незаконного вмешательства» [19, с. 265].

На основании вышеприведенных определений, мы можем сделать вывод, что транспортная безопасность действительно важная часть системы обеспечения национальной безопасности, и без правильного построения функционирования данной системы, на территории Российской Федерации были бы нескончаемые террористические акты, но благодаря слаженной работе комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте данные теракты происходят в значительно меньшем количестве.

А также что не менее важную роль играют также субъекты обеспечения безопасности движения на транспорте, от слаженных действий которых зависит состояние аварийности, уровень транспортного обслуживания населения, качество предоставления транспортных услуг и тому подобное.

09 февраля 2007 года вступил в силу главный федеральный закон о транспортной безопасности в Российской Федерации. Указанный закон предусматривает устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [37].

Согласно данному федеральному закону 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.

К основным задачам обеспечения транспортной безопасности следует отнести:



- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости ОТИ и ТС;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности [35].

В целях принятия мер по обеспечению транспортной безопасности устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе. Перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса устанавливаются Правительством Российской Федерации.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 следует:

Установить следующие уровни безопасности ОТИ и ТС:

Уровень №1 - степень защищенности ТК от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ в деятельность ТК;

Уровень №2 - степень защищенности ТК от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ в деятельность ТК;

Уровень №3 - степень защищенности ТК от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения АНВ в деятельность ТК.

Установить, что уровень безопасности ОТИ и ТС №1 действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности.

Установить, что уровни безопасности ОТИ и ТС №2 и 3 объявляются (устанавливаются) и отменяются СТИ на основании: решения руководителей образованных в соответствии с Указом Президента РФ от 15 февраля 2006 г. №116 Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах РФ либо Министра транспорта РФ (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения носящего террористический характер АНВ в деятельность ТК; решения Министра внутренних дел РФ либо Министра транспорта РФ (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения не носящего террористический характер АНВ в деятельность ТК.

Уровни безопасности ОТИ и ТС №2 и 3 могут объявляться (устанавливаться) как в отношении 1 объекта, так и в отношении группы (2 и более) ОТИ и ТС [40, с. 111].

Анализ национальных интересов через призму транспортной безопасности свидетельствует, о том что транспортная безопасность направлена на достижение:

- безопасности для жизни, здоровья пассажиров при осуществлении перевозки, а также посадки, высадки и ожидания транспортного средства, приспособленного для перевозки людей;
- безопасности перевозки грузов и багажа, включая ограничения на перемещение опасных и негабаритных грузов, специализацию транспортных средств для перемещения таких грузов, разработку отдельных маршрутов и установление ограничений по графику использования магистралей общего назначения;
- безопасности эксплуатации и функционирования транспортных объектов и средств, регламентируя требования к их состоянию и проведению комплекса работ по ремонту и обслуживанию, делая невозможным доступ к опасным объектам (опасным из-за особенностей своего функционирования для окружения, а также нарушения нормальных условий функционирования, которых может повлечь аварии или техногенные катастрофы);
- охраны общественного порядка на транспорте-совокупности установленных и взятых под охрану государством (в лице уполномоченных государственных органов, должностных лиц) правил поведения в общественных местах, на транспорте с целью реализации прав граждан, иностранцев, лиц без гражданства на безопасное перемещение, вследствие которого удовлетворяются их соответствующие интересы, а также потребности государственного развития;
- безопасного состояния дорожных условий путем разработки и внедрения организационных, инженерно-технических мероприятий, направленных на обеспечение сохранения жизни и имущества участников дорожного движения, приведения в надлежащее состояние дорог, улиц и железнодорожных переездов, устранения причин

возникновения мест концентрации ДТП, совершенствования организации движения транспорта и т.д. [9, с. 77]

Анализ системы и компетенции субъектов управления транспортным комплексом Российской Федерации свидетельствует, что нынешняя система государственного управления безопасностью на транспорте нуждается в совершенствовании.

Во-первых, для того чтобы, сконцентрировать весь комплекс управленческих функций по обеспечению безопасности на всех видах транспорта в одном органе и осуществлять централизованное руководство;

Во-вторых, значительно эффективнее решить вопрос о рациональной организации контрольно-надзорной деятельности в указанной сфере;

В-третьих, избежать дублирования функций и параллелизма в деятельности упомянутых субъектов, способствовать дальнейшему совершенствованию руководства и координации деятельности всех государственных органов, правильному распределению финансовых и материально-технических средств, расходуемых на проведение масштабных мероприятий по обеспечению безопасности функционирования транспорта [2, с. 298].

В профилактической работе трудно переоценить роль средств массовой информации. Одним из направлений такой работы является проведение в средствах массовой информации пропагандистской кампании по соблюдению норм безопасности на транспорте с привлечением к ней руководителей и специалистов министерств и ведомств. Необходимо разрабатывать и вводить новые формы и методы обучения детей и подростков, воспитания в них транспортной культуры. Продолжить аттестацию учебных заведений по подготовке и переподготовке водителей и других специалистов транспортных профессий, осуществляющих управление транспортными средствами, обеспечить повышение квалификации преподавательского состава, совершенствование технического оснащения учебного процесса.

Необходимо параллельно вводить новые формы контроля за соблюдением режимов труда и отдыха дежурно-диспетчерского персонала и водителей, а также новые технические средства регистрации параметров движения. Пересмотр, разработку и утверждение пакета нормативных документов по конструктивной, в частности, активной и пассивной безопасности транспортных средств, нужно осуществлять с учетом действующих государственных и международных стандартов, их сертификации, выдачи лицензий на право перевозки пассажиров и грузов. Зарубежный опыт развития национального законодательства, регулирующего отношения в сфере обеспечения транспортной безопасности, следует использовать для создания механизма правового регулирования этой проблемы в Российской Федерации [10, с. 20].

Анализ правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности свидетельствует, что особое место в ней принадлежит законам, и это вполне объективно. Основой правового регулирования транспортной безопасности должен быть закон. Однако обойтись в правовом регулировании без подзаконных нормативно-правовых актов практически невозможно так как это привело бы к сверхурочной нагрузке на законодательные органы и замедлило бы реагирование на конкретную ситуацию. Подзаконные акты позволяют оперативно реагировать на изменения в объекте правового регулирования, с наименьшими потерями обходить пробелы в законе, что наиболее характерно для локализации и предотвращения аварий, учитывая их неординарность, скорость развития событий.

Следовательно, государственная политика транспортной безопасности Российской Федерации должна определяться с учетом приоритетности национальных интересов Российской Федерации в упомянутой сфере и осуществляться путем реализации соответствующих стратегий и программ согласно действующему законодательству.

Она должна строиться на таких принципах:

- 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.

Бесспорно, осуществление государственной политики транспортной безопасности является не только средством регулирования транспортного процесса, но и, прежде всего инструментом обеспечения интересов государства

На сегодняшний день накопился целый комплекс проблем нормативно-правового, финансового, материально-технического, социального, информационного и научно-технического характера, которые вовремя не были решены. Ситуация обостряется из-за отсутствия налаженной системы обеспечения транспортной безопасности, недостаточной результативности выполнения возложенных на нее задач и функций, снижения уровня научного и технического сопровождения указанной деятельности. Этому способствуют сложность и неизученность характера и особенностей социальных взаимосвязей, возникающих между различными категориями участников общественных отношений в процессе функционирования различных видов транспорта. Одной из составляющей транспортной безопасности, является обеспечение безопасности на железнодорожных путях. Железные дороги и предприятия железнодорожного транспорта общего пользования обеспечивают безопасность жизни и здоровья граждан, пользующихся их услугами, а также безопасность движения поездов, охрану окружающей природной среды согласно действующему законодательству Российской Федерации [9, с. 55].

Другой важной составляющей является авиация. Среди важных задач, которые решает авиация, обеспечение безопасности полетов занимает особое место. С социальной точки зрения безопасность полетов затрагивает, прежде

всего, право на безопасность человека. Введение в эксплуатацию качественно новых дорогих воздушных судов большой пассажиро-вместимостью значительно обострило ее как в экономическом, так и в социальном аспектах. Проблема безопасности полетов, несмотря на стремительный научно-технический прогресс в области авиационной техники, приобрела в наше время исключительную социальную остроту. Это объясняется количеством и характером аварий и катастроф. По данным Росавиации, ежегодно в среднем (в течение трех прошедших лет) происходило около 800 авиационных инцидентов, 60% которых были вызваны отказом техники. Всего с учетом авиации общего назначения (АОН) в России в прошлом году произошло 13 авиакатастроф (самолеты и вертолеты), в которых погибли 24 человека «это лучший показатель за всю историю отечественной (СССР-СНГ) гражданской авиации», говорится в отчете МАК. Ситуация в авиационной транспортной сфере продолжает оставаться непонятной. Проблема безопасности перевозок авиационным транспортом очень важна, потому что она связана со значительными убытками социального и экономического характера. Моральный ущерб в связи с травматизмом или гибелью людей, потеря имиджа авиатранспортных предприятий, потеря подготовленных специалистов и необходимость их замены в обществе, экономические убытки, связанные с необходимостью возмещения последствий авиапроисшествий, разработка и реализация мер по предотвращению причин транспортных происшествий и прочее, представляют собой составляющие этих потерь. При этом безопасность воздушного транспорта касается не только безопасности пассажиров. Это понятие касается и безопасности транспортников, населения в зоне возможных авиапроисшествий, грузов, транспортных средств и сооружений, окружающей среды, которые могут пострадать в результате авиационных происшествий [35].

Несмотря на то, что в последние 5 лет, до начала мирового финансово-экономического кризиса, в Российской Федерации наблюдался стабильный рост рынка авиационных перевозок, что является очень позитивной тенденцией,

которая свидетельствует о растущей популярности воздушного транспорта, а соответственно, и перспективах его развития, авиационная отрасль Российской Федерации имеет ряд проблем и недостатков. Сейчас лишь некоторые из российских авиакомпаний способны на равных конкурировать с ведущими международными авиакомпаниями в условиях большей либерализации рынка.

На сегодня, на российском рынке авиационных услуг нет единого мощного и конкурентоспособного российского перевозчика, что приводит к раздроблению российского рынка перевозок между многими авиакомпаниями. Недостаточное количество аэропортов, их низкая пропускная способность и состояние наземной инфраструктуры приводят к задержке рейсов, потере багажа и тому подобное, что негативно отражается на конкурентоспособности российских авиаперевозчиков.

Подводя итоги написания главы, мы понимаем, что транспортная безопасность является одной из самых важных составных частей национальной безопасности, отражающая состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортном комплексе. В современном мире принято считать, что главной целью системы обеспечения транспортной безопасности является защита от актов незаконного вмешательства в работу транспорта (антитеррористическая безопасность) или предупреждение опасностей, связанных с эксплуатацией транспортных средств, ведь реализация подобного сценария приведет к тому, что государство со своим аппаратом управления вынуждено реагировать на отдельные угрозы, возникающих перманентно, не имея возможности решать проблему стратегически и защищать от реальных угроз. К тому же без внимания останется широкий круг проблем, связанных с действиями должностных лиц, отвечающих за техническое состояние объектов инфраструктуры, уровень профессиональной подготовки персонала, транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности, вызовы, связанные с транзитным статусом Российской Федерации и тому подобное. Поэтому, как видим, возникает острая



необходимость анализировать проблемы безопасности на концептуальном уровне с использованием общенаучных и новейших прикладных методов познания, ориентированных в целом на теоретико-прикладное обоснование концепции обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации.

## **1.2 Место транспортной безопасности в системе обеспечения национальной безопасности**

Местом транспортной безопасности в системе обеспечения национальной безопасности считается применение анализа по качественным признакам с позиций многоуровневости, разнообразности и полифункциональности ее институциональных проявлений. Будем рассматривать ее как целостную, устойчивую, оформленную в правовом отношении (с тенденцией к правовой регламентации и нормативному закреплению) социальную систему с определенной внутренней структурой формальных и неформальных связей, отношений, наставлений и целей. Внешней целью деятельности системы является обеспечение возможности удовлетворения определенного комплекса социально-экономических потребностей и национальных интересов государства, общества и социальных групп в области безопасного, и с приемлемой возможностью, доступа к перемещениям, процесса перевозок.

Противодействия несанкционированному использованию транспортных средств и инфраструктуры (имеется в виду как использование международных транспортных коридоров транснациональными преступными объединениями для контрабанды наркотических средств, оружия, незаконного перемещения людей, отмывания средств, полученных преступным путем, так и использование транспортных средств с террористической целью, коррупционные схемы во время проведения тендеров на использование-создание работ в транспортной отрасли с привлечением бюджетных средств и т.п.), создание необходимых предпосылок экономического и социального развития, местной общины, региона

и державы является предпосылкой использования основной цели, функционирование которой связано с реализацией задач и функций государства в сфере осуществления национальной безопасности. Система обеспечения транспортной безопасности государства рассматривается нами как единая общегосударственная система, состоящая из совокупности органов государственной власти, которые регулируют и контролируют вопросы транспортной безопасности, общественных объединений, они, с одной стороны, являются заказчиками и потребителями транспортной безопасности, с другой – активные объекты транспортной безопасности, которым нужно установить понятные и прозрачные правила игры. Другой составной частью системы, по нашему мнению, является совокупность нормативно-правовых стандартов, которые обеспечивают реализацию механизмов нормативно-правового регулирования и воспроизводства транспортной безопасности. Комплексный характер системы обеспечения транспортной безопасности обуславливает необходимость применения интегративного междисциплинарного методологического подхода к ее анализу. Применение институциональной, системной, структурно-функциональной, процессно-функциональной и организационно-синергетической методологических парадигм, ряда общенаучных и специальных методов, обуславливает их наибольшую эвристическую ценность в рамках государственно-управленческих исследований и одновременно расширяет возможности познания специфики формирования и функционирования системы обеспечения транспортной безопасности государства. Понимание системы обеспечения транспортной безопасности как подсистемы обеспечения национальной безопасности государства требует выявления и локализации ее основных структурных компонентов.

Если исходить из положений системного подхода, следует обратиться к работам В. В. Томилова, который отмечает, что «...под системой необходимо понимать такой комплекс компонентов, взаимодействие и взаимоотношения

которых приобретают характер взаимовосприятия компонентов на достижение определенного полезного результата. Как полезный результат рассматривают цели, которых необходимо достичь благодаря деятельности системы и которые определяются системой более высокого порядка» [35]. В этом случае как суперсистема считается система обеспечения национальной безопасности государства на минимальном уровне, или государственное управление в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Система обеспечения транспортной безопасности представляет собой устойчивый структурно согласованный, детерминированный своими составляющими и связями целостный социальный институт, сложное организованное единство, выполняющее функции:

- возможности доступа каждого к безопасным перевозкам;
- воспроизведение, развитие и модернизация транспортной системы Российской Федерации, ее присоединение к общеевропейским транзитным путям (то есть как процесс развития транспортных коридоров, определенных приоритетными для общеевропейского товарооборота, так и имплементация международного опыта и законотворческих актов для создания единого правового поля, единого транспортного документа и т.п.);
- создание условий развития и гармонизационного становления рынка транспортных услуг (создание конкурентоспособного на международном рынке перевозчика, государственное обеспечение участия национальных перевозчиков в перемещении стратегических грузов или в эксплуатации внешнеэкономической деятельности, борьба против дискриминационных условий участия в международных перевозках и т.п.);
- обеспечение социальной мобильности населения, особенно что касается доступа к возможности проведения образовательной

- деятельности и свободного избрания вида трудовой деятельности, удовлетворенность в перемещении людей с особыми потребностями;
- подчиненность транспортной системы целям обороноспособности страны (программы мобилизации, возможности доступа к транспортной системе во время экстренных случаев и чрезвычайных событий и т.д.);
  - введение новейших технологий, обеспечивающих опережающее развитие транспортной отрасли, интеграцию различных видов транспорта для достижения поставленной цели (надо учитывать и развивать те элементы транспортной системы, которые либо дают наибольший экономический эффект, либо отвечают насущным потребностям общества и стратегическим направлениям развития);
  - научная разработка новых стандартов в области безопасности как пассивных, имеющих целью минимизацию негативных последствий от нецелевого использования транспорта, так и активных, направленных против незаконного вмешательства в деятельность транспорта (террористическая деятельность, деятельность отдельных неформальных объединений, ориентированных на достижение краткосрочного экономического эффекта, что ставит под угрозу безопасность всей системы или ее отдельной звенья);
  - уменьшение негативного влияния транспорта как объекта повышенного риска на людей, окружающую среду, общество и т.д.;
  - проведение широкой разъяснительной работы о преимуществах использования безопасного транспорта и популяризации идей инновационной организации транспортного пространства и тому подобное [5, с. 55].

Иерархическая структура системы обеспечения транспортной безопасности определяется департаментализацией, отношениями руководства и подчинения, системой социальных позиций, ролей социальных групп и

индивидов, входящих в нее. В ней четко выделяются руководящая и управляемая подсистемы, отношения между которыми определяются действием механизмов и средств регулирования и контроля, одновременно разветвленная система опосредованного влияния, необходимости накопления и концентрации ресурсов, обратных связей имеет большое влияние на конечный результат и подлежит прогнозированию и учету в процессе определения механизмов воздействия и корректировки во время проведения управленческой деятельности. Основой этих средств и механизмов являются институциональные нормы и правила, обеспечивающие устойчивость и предсказуемость взаимодействия составляющих системы в процессе ее функционирования. Нужно помнить, что следует четко, в пределах действующего законодательства, определить эффективность и компетенцию различных органов государственного управления; необходимо провести размежевание между регулированием и надзором с контролем, а также между надзором и контролем и системой наложения санкций. В то же время система обеспечения транспортной безопасности по специфике своих социальных функций, целей, роли и статуса является подсистемой системы обеспечения национальной безопасности государства. При исследовании системы обеспечения транспортной безопасности в том или ином аспекте можно говорить лишь о том, что характеристики этого плана будут перманентно доминировать, но не исключать других, образуя с ними сложную и гармоничную общую систему. Самый простой способ выделения системы перечисления элементов и связей, ей принадлежащих. Однако, когда мы говорим о системе обеспечения транспортной безопасности, возникают трудности с отнесением тех или иных элементов к ней как к системе. Как трудности на региональном уровне можно выделить большое разнообразие элементов, так или иначе связанных с деятельностью государственных органов, которые должны обеспечивать процессы управления безопасностью в транспортной сфере. Очень часто выделяют элементы, которые становятся объектами деятельности в транспортной сфере. Наиболее естественным является выделение системы

обеспечения транспортной безопасности по административно-правовым и территориально-организационным признакам. Однако существует ряд проблем, особенности которых не позволяют применять такой подход. Прежде всего, это проблема развития системы обеспечения транспортной безопасности. Решая ее, необходимо помнить о динамике соотношения системы обеспечения транспортной безопасности и других субъектов, участвующих в структуризации транспортного пространства, эксплуатации и организации транспортных коммуникаций, создании единого правового поля. Перечисление в таком случае невозможно не только из-за огромного количества элементов, но и из-за невозможности предсказания априори к специальному исследованию, какие элементы следует сохранить, в каких произвести изменения и тому подобное. В этих условиях единый метод процессно-функциональное выделение.

Предлагаем под системой обеспечения транспортной безопасности рассматривать элементы, отвечающие, во-первых, за стратегические приоритеты развития: безопасность, мобильность, доступность, опережающее экономическое развитие, защита социальной и окружающей среды, обеспечение национальной безопасности; а во-вторых, за противодействие вызовам:

- глобализация и интеграция требуют проведения гармонизации стандартов, нормативного закрепления борьбы с монополиями и создания конкурентной среды для международных перевозок;
- урбанизация растущего населения вызывает отношение к городскому транспорту как к общественному благу. Государство учитывает и принимает выбор сообщества, но оно имеет свою цену, появляются «транспортно-заброшенные регионы», которые также необходимо развивать;
- экологический коллапс, невозобновляемые источники энергии и т. д. комплексная проблема;
- развитию экономики нужен уже не просто процесс перемещения с места на место, а управляемое прогнозируемое перемещение, точно в

срок, как одна из особенностей технологического процесса, желательно, чтобы формальности таможенные, налоговые, несоответствия транспорта решались в процессе перемещений;

- развитие и воспроизводство транспортной сети, учитывает право грядущих поколений на экологическое благополучие; несоответствие интересов отдельного человека и общества, государства и региона и т.д.;
- формальные и неформальные объединения противодействуют инновационным технологиям, направленным на технологизацию процесса перемещения, его обслуживания, и попыткам сделать их более прозрачными;
- общественно необходимую функцию защиты государства от экологических, социальных, экономических и технических преступлений в сфере транспорта;
- эффективность транспортных сетей государства путем создания благоприятных условий для быстрого пропуски через государственные границы и внутри страны транспортных средств.

Необходимо учитывать характер противоречий в системе обеспечения транспортной безопасности как социальной системы. К ним следует причислить следующие противоречия: - обусловлены сформированным в ее структуре разделением по уровням или по подразделениям департаментализации; - между личным и безличным, индивидуальным, групповым и общим в структуре связей и действующих норм; - вызванные структурой внешних и внутренних социальных целей.

В соответствии с существующей парадигмой экономических отношений (эффективность использования капитала) происходят два процесса, противодействующие друг другу:

- потребитель услуг прилагает усилия к минимизации затрат, очень часто во время такой минимизации ухудшается безопасность;

- поставщик заинтересован в увеличении объема и стоимости услуг, которые должны быть потреблены [35].

Задача органов государственной власти уменьшать или решать эти противоречия, поэтому используется весь потенциал органов управления. Механизмы такого регулирования различны: от прямого контроля за ценообразованием, определяя уровень рентабельности и т.п., до использования механизмов партнерства государства и частного капитала крупных и госавтообразных проектов. Большое место отводится лицензированию допуска к сверхприбыльным сегментам рынка или имеющим устойчивую и прогнозируемую прибыль, мало зависит от конъюнктуры рынка, сезонных колебаний и тому подобное. Остается трудным до урегулирования дотации услуг, которые являются критическими для потребителей и переходят из категории коммерческих операций в категорию «общественное благо». Именно в урегулировании таких вопросов особенно четко выявляется социальная функция государства. Отсюда вытекает важнейшее методологическое требование динамичности границ системы транспортной безопасности во время упорядочения исследований, прежде всего развития транспортной безопасности государства [39, с. 12].

Анализ системы обеспечения транспортной безопасности как института публичного управления дает достаточные возможности в осмыслении социальных основ транспортной безопасности государства, выявлении его места в структуре власти и публичного управления. Особенностью системы обеспечения транспортной безопасности, как уже отмечалось, является тесная связь со всеми социально-экономическими процессами, происходящими в стране, и с изменениями коммуникационных, в частности транспортных, сетей в мире. Этим объясняются трудности технико-экономического подхода к анализу процессов развития, царящего ныне в условиях их прогнозирования. Однако система обеспечения транспортной безопасности социально мотивирована. Следовательно, для изучения процессов развития системы обеспечения



транспортной безопасности необходимо применять методологию исследования крупномасштабных социально-экономических процессов. В настоящее время с этой целью широко применяются экспертные методы: статистический анализ, имитационное моделирование и, наконец, наиболее традиционные методы исторического анализа и диалектического материализма [39, с. 20].

Отметим, что для больших систем невозможно использовать методы прямого экспериментирования. Это связано с уникальностью и необратимостью развития таких систем, как система обеспечения транспортной безопасности. Объективная необходимость системного подхода к исследованию процессов развития означает потребность в целостном рассмотрении системы транспортной безопасности. Между тем указанные методы не могут дать необходимых результатов либо по полноте (статистические и имитационные методы ограничены имеющейся информацией), либо по точности (исторический метод дает лишь вербальное представление; экспертный очень противоречивые результаты). Поэтому в последнее время некоторые исследователи разрабатывают иерархические итерационные процедуры исследований, лишенные указанных недостатков. Наиболее отличительной чертой, позволяющей говорить о необходимости использования, прежде всего подобных методов, является их последовательная системность, большая типичность и гибкость.

Таким образом, методология системного, структурно-функционального анализа институтов публичного управления, в нашем исследовании системы обеспечения транспортной безопасности, открывает новые пути для оптимизации процесса институционализации системы обеспечения национальной безопасности государства, дает возможности для применения эффективных управленческих воздействий на процесс ее функционирования, стабилизирует взаимодействие этого государственного института с другими институтами государства.

## **Глава 2 Правовые основы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации**

### **2.1 Роль федерального законодательства в обеспечении транспортной безопасности**

В первую очередь стоит отметить, что в Конституции Российской Федерации отсутствуют положения, напрямую регламентирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности. Безусловно, основной закон страны закрепляет положения, которые в дальнейшем с учетом специфики находят свое отражение в рамках организации обеспечения транспортной безопасности. Однако, прямые упоминания транспортной безопасности отсутствуют. Единственное упоминание транспорта можно встретить в статье 72 Конституции, где закрепляются вопросы, относящиеся к федеральной компетенции. Здесь законодатель указывает, что федеральные транспорт и пути сообщения относятся к компетенции Российской Федерации. Положения о транспорте не представляют для нас особого интереса, поскольку относятся к вопросам собственности. В свою очередь мы видим, что государство принимает на себя обязательства относительно федеральных путей сообщения. На наш взгляд, это означает, что государство обязуется поддерживать порядок, безопасность движения и состояние федеральных путей сообщения (трассы, железнодорожные пути и так далее). Каких-то более конкретизированных положений в тексте основного закона мы больше не встречаем.

Все общеправовые принципы в чистом виде лежат в основе обеспечения транспортной безопасности (законность, гуманизм, равенство всех перед законом и так далее). Но каких-то отдельных принципов, которые в дальнейшем интегрируются в систему обеспечения транспортной безопасности, мы не наблюдаем. Если рассмотреть упомянутые в законе о транспортной безопасности

принципы, то мы видим, что законодатель не использует упоминание транспортной безопасности в наименовании принципов.

Как уже было отмечено нами ранее в предыдущей главе, основным источником федерального законодательства, регулирующим вопросы транспортной безопасности, является Федеральный закон «О транспортной безопасности». Указанный документ закрепляет основные понятия, отражающие вопросы регулирования транспортной безопасности: объекты транспортной инфраструктуры, акты незаконного вмешательства, зона транспортной безопасности и так далее. Стоит отметить, что само определение понятия транспортная безопасность не раскрывается должным образом в соответствующей статье. Помимо этого, в законе раскрываются принципы, цели, субъекты обеспечения транспортной безопасности, раскрыты основные вопросы контроля обеспечения транспортной безопасности, требования, предъявляемые к объектам транспортной безопасности и другие особенности обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

В рамках данного исследования мы хотим уделить особое внимание вопросам ответственности в рамках правового регулирования транспортной безопасности. В Федеральном законе «О транспортной безопасности» отсутствует статья, в которой указано, какие виды ответственности предусмотрены за совершение правонарушений в сфере транспортной безопасности. При этом мы можем самостоятельно отметить, что за совершение правонарушений в сфере транспортной безопасности может быть предусмотрена:

- уголовная ответственность;
- административная ответственность;
- гражданско-правовая ответственность;
- дисциплинарная ответственность.

Уголовное законодательство закрепляет отдельную главу, которая закрепляет ответственность за преступления против безопасности движения и

эксплуатации транспорта. К числу указанных преступлений законодатель относит:

- «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена;
- нарушение требований в области транспортной безопасности;
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость;
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами;
- управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость;
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями;
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения;
- действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств;
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
- неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие;
- нарушение правил международных полетов;
- нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации» [33].

Особое внимание мы бы хотели уделить уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, которое

ранее за это было подвергнуто административному наказанию или имеющему за это судимость. Основная проблема рассматриваемой нормы, по мнению многих авторов, является то обстоятельство, что из содержания нормы не совсем понятно, при каких обстоятельствах действует повышенная ответственность, то есть, не учтены критерии повторного правонарушения [31, с. 75]. В условиях отсутствия четкой регламентации условий наступления ответственности по рассматриваемой норме мы прибегнем к систематическому толкованию и обратимся к положениям Кодекса об административных правонарушениях в части назначения наказания. Статья 4.6 указанного нормативно-правового акта закрепляет следующее правило: «лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления» [11]. Суды при решении данного вопроса также исходят из положений статьи 4.6 Кодекса об административных правонарушениях. Именно это правило лежит в основе определения повторности нарушения [24].

При этом нельзя оставлять без внимания того факта, что срок исполнения наказания может меняться в зависимости от поведения привлеченного к ответственности субъекта. На это обстоятельство указывают материалы судебной практики. «По смыслу статьи 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях лицо признается подвергнутым наказанию с момента, когда вступило в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения года, когда оно было исполнено. В качестве основного наказания Б. был подвергнут административному штрафу в районе тридцати тысяч рублей. В установленный законом срок подсудимый не оплатил назначенный ему штраф. В результате чего исполнительное производство в отношении подсудимого было окончено в связи с истечением срока давности исполнения административного наказания. Поскольку

отсутствуют сведения об уплате административного штрафа в течении двух лет с момента назначения данного наказания, а также нет оснований полагать, что имел место быть перерыв срока давности. Таким образом, моментом окончания исполнения административного постановления будет считаться день спустя два года после его вынесения. Соответственно лицо будет считаться подвергнутым административному наказанию спустя год с указанного срока» [12]. Следовательно, в отдельных случаях, когда лицо отказалось или не могло оплатить штраф, сроком окончания исполнения постановления о назначении наказания считается день, который следует за окончанием промежутка в два года с момента вынесения такого постановления.

Другой вопрос заключается в том, имеется ли связь между видом наказания и квалификацией по статье 264.1 Уголовного кодекса. Ответ на данный вопрос мы также можем найти в материалах судебной практики. «Для квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса имеет значение сам факт привлечения к ответственности по статьям 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Обстоятельства, связанные с видом административного наказания, которому подвергнуто лицо за совершение перечисленных административных правонарушений (административному штрафу с лишением права управления транспортными средствами либо аресту), квалифицирующим признаком указанного преступления не является» [20]. Соответственно, судебная практика исходит из того, что для квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса не имеет значения, какой вид наказания, предусмотренный санкцией нормы, был назначен судом за управление транспортным средством в состоянии опьянения или отказ проходить освидетельствование.

Отдельно стоит обратить внимание на то обстоятельство, что правонарушитель может предпринять попытку скрыться с целью избежать ответственности. Дело в том, что для квалификации содеянного основным доказательством является подтверждение факта того, что лицо управляло

транспортным средством в состоянии опьянения. Суды при решении данного вопроса, опираются на следующие обстоятельства. «Водитель, который скрылся с места происшествия может быть признан виновным в совершении преступления, предусмотренным статьей 264.1 Уголовного кодекса, если после задержания к моменту проведения экспертизы будет возможность установить факт опьянения на момент управления транспортным средством. В том случае, если лицо откажется проходить медицинское освидетельствование, оно автоматически признается управляющим транспортным средством в состоянии опьянения» [13]. То есть, единственным обстоятельством, подтверждающим состояние опьянения, могут быть результаты экспертизы. В этой связи можно рассмотреть вопрос о расширении законодательной базы по данному вопросу. Например, можно использовать видео, на которых водитель употребляет алкоголь, а также свидетельские показания, подтверждающие факт потребления алкогольных или одурманивающих веществ. Это будет актуально в следующих гипотетических ситуациях. Например, лицо ведет видеотрансляцию или запись видео, на которой употребляет алкоголь, а после этого садится управлять транспортным средством. Если водителю удастся скрыться, но правоохранительные органы получают соответствующую видеозапись, можно будет привлечь лицо к ответственности даже при отсутствии результатов экспертизы. Касательно показаний, можно рассмотреть следующую следственную ситуацию. Лицо находилось в баре или ином заведении, неоднократно заказывало алкоголь, о чем есть свидетельские показания персонала. После чего осуществило управление транспортным средством и скрылось от сотрудников дорожно-постовой службы. В этом случае, имея возможность отследить путь правонарушителя, сотрудники могут опросить очевидцев и установить факт употребления алкоголя. Расширение доказательной базы в данном случае позволит улучшить механизмы привлечения к ответственности за транспортные преступления, тем самым улучшив сферу обеспечения транспортной безопасности.

Еще один вопрос, который не раскрывается в диспозиции статьи 264.1 Уголовного кодекса, связан с тем, может ли быть привлечено к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, если он передвигался не по дороге. Так, «в ходе судебного заседания подсудимый заявил о том, что в его действиях отсутствует состав преступления, поскольку не был доказан движения им в состоянии алкогольного обвинения по автодорогам и прилегающим к ним территориям. Сам подсудимый был задержан при движении им задним ходом из гаража. При этом экспертизой было подтверждено, что в этот момент подсудимый находился в состоянии опьянения. Суд счел доводы подсудимого несостоятельными и признал его виновным» [15]. Хотя в таком случае действия лица и не создают непосредственную угрозу обеспечению транспортной безопасности, косвенно такие действия могут привести к неблагоприятным последствиям и ставят под угрозу жизни и здоровье третьих лиц, а также их имущество. Поэтому позиция судов по данному вопросу является вполне оправданной.

Продолжая тему относительно новых для уголовного законодательства составов преступлений, можно обратить внимание на статью 267.1 Уголовного кодекса. Данная норма подвергается критике, поскольку ее диспозиция не закрепляет каких-то особых признаков, позволяющих идентифицировать действия преступника. Законодатель указывает, что действия должны иметь угрожающий характер для безопасной эксплуатации транспортных средств. При этом хотя бы примерный перечень таких действий не приводится в тексте нормы. В ходе проведенного исследования нам не удалось найти материалы судебной практики, где лица привлекались к ответственности за совершение указанных в статье 267.1 Уголовного кодекса. На наш взгляд, следует конкретизировать данную норму. Очевидно, речь идет об агрессивном вождении, которое может быть выражено в «игре в шашки» (хаотичное перестраивание с одной полосы на другую), «злонамеренное подрезание» (когда водитель специально встраивается перед другим транспортным средством и совершает экстренное торможение), а



также иные схожие деяния при управлении транспортным средством. Сложность закрепления такого перечня в статье 267.1 заключается в том, что законодателю придется конкретно описать о каком действии идет речь, что может вызвать неоправданную громоздкость конструкции. Использование же жаргонных выражений, которые применяют водители, будет выбиваться из лексической стилистики построения Уголовного кодекса.

Нередко обеспечение транспортной безопасности сопряжено с обеспечением безопасности жизни и здоровья граждан. На практике имеют место быть случаи, когда лицо нарушает правила эксплуатации транспорта или дорожного движения, в результате чего третьему лицу (третьим лицам) причиняется опасный для их жизни вред. При подобных обстоятельствах у нарушителя возникает дополнительная обязанность – оказать помощь пострадавшему. Для этого могут быть предприняты различные действия, например, звонок в скорую помощь или самостоятельная транспортировка пострадавшего в медицинское учреждение. При этом не совсем понятно, можно ли переложить указанные действия на третьих лиц. Например, попросить кого-то другого осуществить звонок в медицинскую организацию для вызова сотрудников на место происшествия и так далее. Определенные разъяснения мы можем найти в материалах судебной практики. Так, «в своей жалобе осужденный К. оспаривает приговор суда первой инстанции, поскольку в его действиях отсутствуют признаки состава преступления, предусмотренного статьей 125 Уголовного кодекса. Свою позицию К. аргументировал тем, что он не покидал места происшествия и предпринял действия для вызова скорой помощи на место происшествия. Суд обратил внимание, что сам по себе звонок сожительнице с просьбой вызвать скорую помощь не может рассматриваться в качестве принятых мер по оказанию помощи пострадавшему на фоне иных обстоятельств. Так, К. не выполнил указания правил дорожного движения по включению аварийного сигнала, выставления знака аварийной остановки. Кроме того, К. оставил пострадавшего на проезжей части, при этом, не обозначив ее

местоположения для других водителей. В связи с этим суд счел доводы К. несостоятельными» [16]. Соответственно, реализация возложенной обязанности определяется на одним действием, а совокупностью его деяний, которые характеризуют его поведение и позволяют сделать вывод относительно добросовестного исполнения возникшей обязанности.

Завершая разговор об уголовных правонарушениях, как угрозе обеспечения транспортной безопасности, можно отметить, что особая сложность здесь заключается в установлении причинной связи между деянием и последствиями. Указанные преступления совершаются в условиях, при которых имеется слишком много факторов, которые могут оказать влияние на исход события. Например, возможны ситуации, когда лицо нарушает правила дорожного движения, чтобы избежать столкновения, но в результате этого создает помеху для другого участника движения, после чего происходит столкновение. К числу иных факторов, которые могут повлиять на поведение водителя можно отнести: повреждения или отсутствие дорожного асфальтового покрытия, наличие посторонних объектов на проезжей части, объекты животного мира, погодные условия, обстоятельства непреодолимой силы и иные факторы. Они имеют скрытый и вариативный характер. Сами по себе такие обстоятельства могут быть безвредны, но при совокупности определенных условий их влияние может привести к нарушению и дестабилизации дорожной обстановки.

Куда большое число транспортных правонарушений закреплено в Кодексе об административных правонарушениях. Можно отметить, что глава 12 указанного документа является наиболее масштабным источником института ответственности в рамках обеспечения транспортной безопасности. В области дорожного движения предусмотрены следующие правонарушения:

- «управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке;
- управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков;

- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения;
- нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака Инвалид;
- управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак Инвалид;
- нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов;
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством;
- управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
- превышение установленной скорости движения;
- нарушение правил движения через железнодорожные пути;
- нарушение правил движения по автомагистрали;
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика;
- нарушение правил проезда перекрестков;
- нарушение правил маневрирования;
- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона;
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги;

- непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами;
- непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения;
- нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств;
- нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки;
- нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки;
- нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства;
- нарушение правил перевозки опасных грузов;
- несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн;
- неисполнение обязанности по внесению платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог;
- нарушение водителем правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику;
- нарушение правил учебной езды;
- нарушение правил перевозки людей;
- нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;

- невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства;
- невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;
- невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием;
- нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах;
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения;
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;
- выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб;
- нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;
- допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством;

- допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения;
- повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;
- несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;
- незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию;
- нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства;
- несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [11].

Рассматривая сферу административной ответственности в рамках обеспечения транспортной безопасности, мы можем указать на следующие аспекты. Во-первых, административная ответственность предусматривает широкий круг правонарушений, который охватывает не только противоправную деятельность физических лиц, но и юридических лиц. То есть, административная ответственность расширяет круг субъектов ответственности. Во-вторых, в силу того обстоятельства, что административные правонарушения имеют меньшую степень общественной опасности, законодатель имеет возможность закрепить более широкий круг правонарушений в сфере транспортной безопасности. По сути, преступления, предусмотренные главой 27 Уголовного кодекса, подразумевают тяжкие последствия в виде тяжкого вреда здоровья, смерти одного или нескольких лиц. Отсутствие таких последствий снижает общественную опасность деяния и позволяет отнести деяние к числу административных правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности. В-третьих, меры административной ответственности, по сути, имеют превентивный характер. Они направлены на то, чтобы изменить модель

поведения правонарушителя, искоренить его желание совершать то или иное деяние. Наглядным примером является административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Совершая деяние в первый раз, лицо подвергается административной ответственности, но в дальнейшем за повторное совершение аналогичного деяния может быть привлечено к уголовной ответственности.

Гражданско-правовая ответственность за нарушение транспортной безопасности реализуется посредством института возмещения причиненного вреда. Указанные нормы закреплены в главе 59 Гражданского кодекса. Здесь стоит обратить внимание на то обстоятельство, что транспортное средство является средством повышенной опасности [8, с. 39]. В этом случае применяется особая норма, закрепленная в статье 1079 Гражданского кодекса. Особенностью в этом случае является тот факт, что собственник или фактический владелец источника повышенной опасности несет ответственность независимо от наличия у него вины [4]. Гражданско-правовая ответственность может наступить совместно с другими видами ответственности. Например, в случае, когда лицо грубо нарушает правила дорожного движения, в результате чего причиняется тяжкий вред здоровью третьего лица, нарушитель может быть привлечен к уголовной ответственности, а также к гражданско-правовой в рамках подачи гражданского иска о возмещении вреда. Можно отметить, что гражданско-правовую ответственность в рамках транспортной безопасности может нести не только владелец транспортного средства. Как мы уже отмечали ранее, государство берет на себя обязательство по поддержанию федеральных транспортных путей. Аналогичные обязанности есть у субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в отношении путей сообщения, которые находятся в их ведении. Если лицу был причинен вред ненадлежащим состоянием транспортных путей, он обладает правом взыскать причиненный ущерб в порядке гражданского судопроизводства. Рассмотрим в качестве примера материалы судебной практики.

Так, Ф., двигаясь на своем автомобиле, наехала выбоину, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие. Автомобилю были причинены механические повреждения, которые были оценены на сумму 658 343 рублей. Из акта выявления недостатков автомобильной дороги следует, что размер ямы превышал допустимые пределы. При этом участок не был обозначен соответствующими средствами. Для решения спора Верховный Суд рекомендовал суду апелляционной рассмотреть вопрос о технической возможности объехать яму. В том случае, если такой возможности не было, ответственность за причиненный вред должны понести органы, на которых лежит ответственность поддерживать автомобильную дорогу в надлежащем состоянии [14].

Таким образом, мы можем сделать вывод относительно того, что гражданское законодательство можно отнести к федеральному законодательству, составляющему правовую основу обеспечения транспортной безопасности. Нормы гражданского законодательства являются элементом механизма привлечения к ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности. Гражданско-правовая ответственность является инструментом, при помощи которого пострадавший от правонарушения, умышленно или по неосторожности подрывающего транспортную безопасность, может компенсировать материальный, физический или моральный вред.

Дисциплинарная ответственность также находит свое отражение в рамках обеспечения транспортной безопасности. Здесь нельзя указать конкретный нормативно-правовой акт, который закрепляет положения об ответственности. Это обусловлено тем обстоятельством, что элементы механизмов дисциплинарной ответственности могут содержаться в федеральных, подзаконных и локальных актах. Поскольку в контексте данной главы нас интересует именно федеральное законодательства, то в качестве примера упомянем положения Федерального закона «О государственной гражданской



службе Российской Федерации». Так, закон предусматривает четыре вида дисциплинарных взысканий для государственных гражданских служащих:

- «замечание;
- выговор;
- предупреждение о неполном должностном соответствии;
- увольнение с гражданской службы» [36].

Механизмы дисциплинарной ответственности в контексте обеспечения транспортной безопасности реализуются следующим образом. Лицо, на которое в силу своего служебного положения возложена обязанность в транспортной сфере (например, контролировать состояние автомобильной дороги), может быть подвергнуто дисциплинарной ответственности, если не будет исполнять обязанность должным образом. Таким образом, если служебная обязанность непосредственно связана с мероприятиями, направленными на обеспечение или поддержание транспортной безопасности, то механизмы привлечения к дисциплинарной ответственности можно рассматривать в качестве элемента обеспечения транспортной безопасности.

Относительно иных федеральных законов можно отметить, что они косвенно могут находить свое отражение в нормативно-правовом регулировании транспортной безопасности. Например, в Градостроительном кодексе содержатся требования безопасности, предъявляемые к уличному пространству (сюда входят различные ограждения, искусственные неровности и иные элементы, которые создают безопасность в процессе движения автомобильного транспорта) [3]. В свою очередь в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта содержатся требования, которые предъявляются к перевозкам грузов и пассажиров, в целях обеспечения их безопасности [38]. Законодательство поэтому и определяется признаком системности, поскольку все его элементы так или иначе взаимосвязаны между собой. Соответственно отдельные нормативно-правовые акты влияют на обеспечение транспортной безопасности. Транспортная безопасность

достаточно широкая категория, которая охватывает объемный круг правоотношений, поэтому и нормативно-правовая база не менее обширная.

В завершении темы данного параграфа мы можем отметить следующее.

Во-первых, основной закон страны не содержит упоминаний о транспортной безопасности или каких-либо других положений, которые напрямую регулируют обеспечение транспортной безопасности. При этом Конституция закрепляет общеправовые принципы. Все общеправовые принципы в чистом виде лежат в основе обеспечения транспортной безопасности (законность, гуманизм, равенство всех перед законом и так далее). Но каких-то отдельных принципов, которые в дальнейшем интегрируются в систему обеспечения транспортной безопасности, мы не наблюдаем. Если рассмотреть упомянутые в законе о транспортной безопасности принципы, то мы видим, что законодатель не использует упоминание транспортной безопасности в наименовании принципов.

Во-вторых, основным источником федерального законодательства, регулирующим вопросы транспортной безопасности, является Федеральный закон «О транспортной безопасности». Указанный документ закрепляет основные понятия, отражающие вопросы регулирования транспортной безопасности: объекты транспортной инфраструктуры, акты незаконного вмешательства, зона транспортной безопасности и так далее. Стоит отметить, что само определение понятия транспортная безопасность не относится законодателем к числу основных понятий и не раскрывается в соответствующей статье. Помимо этого, в законе раскрываются принципы, цели, субъекты обеспечения транспортной безопасности, раскрыты основные вопросы контроля обеспечения транспортной безопасности, требования, предъявляемые к объектам транспортной безопасности и другие особенности обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

В-третьих, в рамках данного исследования мы подробно исследовали институт юридической ответственности, как один из основных элементов

обеспечения транспортной безопасности. За правонарушения в сфере обеспечения транспортной безопасности лицо может быть подвергнуто уголовной, административной, гражданско-правовой и дисциплинарной ответственности.

Уголовная ответственность является наиболее суровой и назначается в тех случаях, когда помимо ущерба объектам охраны транспортной безопасности вред причиняется жизни, здоровью и имуществу граждан. В ходе анализа уголовного законодательства нами было обращено внимание на статью 267.1, а именно на отсутствие конкретики по поводу действий, угрожающих безопасности эксплуатации транспортных средств. Очевидно, речь идет об агрессивном вождении, которое может быть выражено в «игре в шашки» (хаотичное перестраивание с одной полосы на другую), «злонамеренное подрезание» (когда водитель специально встраивается перед другим транспортным средством и совершает экстренное торможение), а также иные схожие деяния при управлении транспортным средством. Сложность закрепления такого перечня в статье 267.1 заключается в том, что законодателю придется конкретно описать о каком действии идет речь, что может вызвать неоправданную громоздкость конструкции. Использование же жаргонных выражений, которые применяют водители, будет выбиваться из лексической стилистики построения Уголовного кодекса. Мы рекомендуем Пленуму Верховного Суда дать разъяснения относительно деяний, которые могут быть квалифицированы по статье 267.1 Уголовного кодекса.

Рассматривая сферу административной ответственности в рамках обеспечения транспортной безопасности, мы можем указать на следующие аспекты. Во-первых, административная ответственность предусматривает широкий круг правонарушений, который охватывает не только противоправную деятельность физических лиц, но и юридических лиц. То есть, административная ответственность расширяет круг субъектов ответственности. Во-вторых, в силу того обстоятельства, что административные правонарушения имеют меньшую

степень общественной опасности, законодатель имеет возможность закрепить более широкий круг правонарушений в сфере транспортной безопасности. По сути, преступления, предусмотренные главой 27 Уголовного кодекса, подразумевают тяжкие последствия в виде тяжкого вреда здоровья, смерти одного или нескольких лиц. Отсутствие таких последствий снижает общественную опасность деяния и позволяет отнести деяние к числу административных правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности. В-третьих, меры административной ответственности, по сути, имеют превентивный характер. Они направлены на то, чтобы изменить модель поведения правонарушителя, искоренить его желание совершать то или иное деяние. Наглядным примером является административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Совершая деяние в первый раз, лицо подвергается административной ответственности, но в дальнейшем за повторное совершение аналогичного деяния может быть привлечено к уголовной ответственности.

Гражданское законодательство можно отнести к федеральному законодательству, составляющему правовую основу обеспечения транспортной безопасности. Нормы гражданского законодательства являются элементом механизма привлечения к ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности. Гражданско-правовая ответственность является инструментом, при помощи которого пострадавший от правонарушения, умышленно или по неосторожности подрывающего транспортную безопасность, может компенсировать материальный, физический или моральный вред.

Механизмы дисциплинарной ответственности в контексте обеспечения транспортной безопасности реализуются следующим образом. Лицо, на которое в силу своего служебного положения возложена обязанность в транспортной сфере (например, контролировать состояние автомобильной дороги), может быть подвергнуто дисциплинарной ответственности, если не будет исполнять

обязанность должным образом. Таким образом, если служебная обязанность непосредственно связана с мероприятиями, направленными на обеспечение или поддержание транспортной безопасности, то механизмы привлечения к дисциплинарной ответственности можно рассматривать в качестве элемента обеспечения транспортной безопасности.

## **2.2 Подзаконные акты как источники обеспечения транспортной безопасности**

Основное назначение подзаконных актов заключается в том, что с их помощью происходит конкретизация положений федерального законодательства. Федеральные законы раскрывают те или иные основы определенной сферы или института, а уже более конкретно положения конкретизируются в специальных подзаконных актах.

Нормативно-правовые акты Президента Российской Федерации имеют высшую юридическую силу среди всех подзаконных актов. В контексте нашего исследования наибольший интерес представляет принятый в 2010 году Указ Президента «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». В представленном документе содержатся указания Правительству и Министерству транспорта относительно создания системы безопасности населения на транспорте. Документ направлен на разработку нормативного акта по типу Стратегии обеспечения национальной безопасности, а также на разработку и внедрение технических средств, которые позволят защитить уязвимые места транспортной системы от чрезвычайных происшествий и террористических угроз [34]. В целом можно отметить, что содержание документа имеет хотя и абстрактный характер, но в целом раскрывает перечень задач и субъектов, которым поручено решить указанные задачи.

В рамках реализации Указа Президента в 2010 году Правительством был принята Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте. Как и другие типовые концепции и стратегии, Программа закрепляет основные понятия, цели, задачи, угрозы транспортной безопасности и иные вопросы, связанные с повышением уровня транспортной безопасности. При этом содержанием Программы предусмотрен ряд мероприятий, которые направлены на обеспечение транспортной безопасности в зависимости от вида транспорта, установлены критерии оценки реализации мероприятий, а также рассмотрены вопросы их финансирования. Что немаловажно, в программе указаны отдельные субъекты власти, на которые возлагаются обязанности в рамках реализации тех или иных мероприятий. Однако, некоторые моменты имеют формальный характер и не отличаются какой-либо конкретикой. Например, одним из приоритетных направлений Программы названо совершенствование подготовки и аттестации в области обеспечения транспортной безопасности. В рамках данного направления определены следующие задачи:

- «совершенствование технологий, методик, программ подготовки, обучения и аттестации в области обеспечения транспортной безопасности;
- повышение уровня подготовки в области обеспечения транспортной безопасности;
- повышение информированности населения на транспорте, исследование и изучение общественного мнения» [28].

Во-первых, не совсем понятно различие первых двух пунктов, оба они направлены на совершенствование подготовки в сфере обеспечения транспортной безопасности. Не совсем понятно, каким образом, информированность населения и анализ мнения граждан позволит усовершенствовать подготовку и аттестацию в сфере транспортной безопасности. На наш взгляд, поставленные задачи отдаленно сопоставимы с

заданным направлением, а отсутствие конкретики в их формулировки делает это положение Программы, с точки зрения практической реализации, бесполезным.

В рамках деятельности Правительства Российской Федерации принимается большое число подзаконных актов, которые закрепляют различные инструкции, правила, требования в сфере обеспечения транспортной безопасности. Например, Постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2022 № 2051 регулирует вопросы оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, а также обращения с данной информацией [23]. С одной стороны, указанный нормативно-правовой акт можно отнести к сфере обеспечения информационной безопасности, но тот факт, что в нем раскрыты некоторые аспекты оценки угроз транспортной инфраструктуры, позволяет нам говорить о его смешанной компетенции. Это в очередной раз указывает нам на то, что обеспечение национальной безопасности является сложной системой, в которой все элементы взаимосвязаны между собой. Только благодаря координации и совместной работе можно достичь единого результата – обеспечения состояния защищенности всех интересов общества, государства и личности. В свою очередь в Постановление Правительства от 15.09.2020 № 1442 определяется перечень участков дорог, где могут быть обслужены транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных грузов [21]. Можно отметить, что акты Правительства составляют основную массу подзаконных актов, регламентирующих в той или иной степени различные вопросы обеспечения транспортной безопасности.

Отдельно можно отметить Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2020 № 2344, где конкретизирована система уровней безопасности транспортной инфраструктуры. Всего предусмотрено три уровня безопасности. Первый уровень характеризуется защищенностью от потенциальных угроз, второй уровень от непосредственных угроз, а третий уровень от прямых угроз. По смыслу рассматриваемого Постановления, первый уровень безопасности действует постоянно. Два других могут быть объявлены

или отменены уполномоченными субъектами [22]. Анализируя понятия «потенциальная угроза», «непосредственная угроза» и «прямая угроза», можно отметить, что в документе отсутствует конкретизация относительно разграничения непосредственной и прямой угрозы. Мы придерживаемся следующего мнения относительно характера угроз. Потенциальные угрозы актуальны всегда и в любой момент времени. Об этом свидетельствуют положения Стратегии национальной безопасности, которая закрепляет ряд актуальных угроз. Например, для транспортной безопасности потенциально актуальна террористическая угроза. Непосредственная угроза отличается от потенциальной тем, что имеется ряд обстоятельств, которые позволяют утверждать о непосредственности вредоносных факторов. Например, в ходе проведения специальной военной операции все субъекты, которые не граничат с оккупированными территориями, переведены в режим повышенной готовности. В этих условиях можно говорить о непосредственности угрозы транспортной безопасности. Прямая угроза характеризуется наличием обстоятельств, подтверждающих факт того, что конкретным объектам транспортной инфраструктуры собираются причинить вред. Например, когда имеется информация о том, что в метро собираются совершить теракт. В этих условиях объекты транспортной инфраструктуры должны быть переведены на третий уровень защищенности.

Значительный вклад в нормативно-правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности вносит Министерство транспорта. Их приказы регламентируют и конкретизируют различные сферы обеспечения транспортной безопасности. Например, в Приказе Минтранса России от 02.07.2021 № 225 раскрыты вопросы разработки планов обеспечения транспортной безопасности. В частности, определены критерии, на основе которых должны разрабатываться планы; определены критерии относительно содержания таких планов; правила оформления; процедура утверждения планов и внесение в них изменений [26]. В свою очередь в Приказе Минтранса России от 25.09.2014 № 269 отражены



особенности организации и проведения проверочных мероприятий в отношении субъектов транспортной инфраструктуры. В частности, документ раскрывает особенности организации и проведения выездных проверок с использованием тест-предметов и тест-объектов. Отдельно закреплены положения относительно требований, предъявляемых к результатам проводимой выездной проверки [25]. В ходе анализа нормативно-правовой базы нами было выявлено около 18 актов Министерства транспорта, которые непосредственно регулируют сферу обеспечения транспортной безопасности. Помимо этого, есть и иные акты, которые косвенно регулируют рассматриваемые вопросы.

Отдельные акты направлены на закреплении компетенции отдельных лиц в сфере обеспечения транспортной безопасности. Так, В Приказе Федерального агентства морского и речного транспорта от 01.03.2013 № 13 содержатся указания относительно наделения следующими полномочиями начальника Управления транспортной безопасности:

- принятие или отказ в согласовании плана обеспечения транспортной безопасности;
- принятие решений относительно полученных результатов оценки уязвимости объектов транспортной безопасности;
- принятие решений относительно присвоения или отзыва категории защищенности объектов транспортной инфраструктуры;
- реализация мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности морского транспорта [27].

В целом мы можем отметить, что система подзаконных актов в области обеспечения транспортной безопасности весьма разнообразна. Отдельные акты имеют общий характер и направлены на разработку правовой и технической базы в сфере обеспечения транспортной безопасности. Другие имеют более локальный характер и закрепляют компетенцию отдельных субъектов. Можно также найти акты, которые содержат перечень реализуемых мероприятий, определяют условия их реализации, закладывают правовые, финансовые,

технические и иные основы их реализации. Такое разнообразие можно объяснить тем, что федеральное законодательство закладывает лишь общие основы, которые необходимо конкретизировать и развивать. Именно в этих целях принимаются подзаконные акты. Кроме того, разнообразие транспорта и угроз создает необходимость учета их специфики при осуществлении правового регулирования. Нельзя создать универсальный акт, который будет регулировать абсолютно все вопросы такой масштабной категории как транспортная безопасность.

В завершении темы данной главы, мы можем сделать следующие выводы, обобщающие итоги нашего исследования.

Во-первых, основной закон страны не содержит упоминаний о транспортной безопасности или каких-либо других положений, которые напрямую регулируют обеспечение транспортной безопасности. При этом Конституция закрепляет общеправовые принципы. Все общеправовые принципы в чистом виде лежат в основе обеспечения транспортной безопасности (законность, гуманизм, равенство всех перед законом и так далее). Но каких-то отдельных принципов, которые в дальнейшем интегрируются в систему обеспечения транспортной безопасности, мы не наблюдаем. Если рассмотреть упомянутые в законе о транспортной безопасности принципы, то мы видим, что законодатель не использует упоминание транспортной безопасности в наименовании принципов.

Во-вторых, основным источником федерального законодательства, регулирующим вопросы транспортной безопасности, является Федеральный закон «О транспортной безопасности». Указанный документ закрепляет основные понятия, отражающие вопросы регулирования транспортной безопасности: объекты транспортной инфраструктуры, акты незаконного вмешательства, зона транспортной безопасности и так далее. Стоит отметить, что само определение понятия транспортная безопасность не раскрывается должным образом в соответствующей статье. Помимо этого, в законе раскрываются

принципы, цели, субъекты обеспечения транспортной безопасности, раскрыты основные вопросы контроля обеспечения транспортной безопасности, требования, предъявляемые к объектам транспортной безопасности и другие особенности обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

В-третьих, в рамках данного исследования мы подробно исследовали институт юридической ответственности, как один из основных элементов обеспечения транспортной безопасности. За правонарушения в сфере обеспечения транспортной безопасности лицо может быть подвергнуто уголовной, административной, гражданско-правовой и дисциплинарной ответственности.

Уголовная ответственность является наиболее суровой и назначается в тех случаях, когда помимо ущерба объектам охраны транспортной безопасности вред причиняется жизни, здоровью и имуществу граждан. В ходе анализа уголовного законодательства нами было обращено внимание на статью 267.1, а именно на отсутствие конкретики по поводу действий, угрожающих безопасности эксплуатации транспортных средств. Очевидно, речь идет об агрессивном вождении, которое может быть выражено в «игре в шашки» (хаотичное перестраивание с одной полосы на другую), «злонамеренное подрезание» (когда водитель специально встраивается перед другим транспортным средством и совершает экстренное торможение), а также иные схожие деяния при управлении транспортным средством. Сложность закрепления такого перечня в статье 267.1 заключается в том, что законодателю придется конкретно описать о каком действии идет речь, что может вызвать неоправданную громоздкость конструкции. Использование же жаргонных выражений, которые применяют водители, будет выбиваться из лексической стилистики построения Уголовного кодекса. Мы рекомендуем Пленуму Верховного Суда дать разъяснения относительно деяний, которые могут быть квалифицированы по статье 267.1 Уголовного кодекса.

Рассматривая сферу административной ответственности в рамках обеспечения транспортной безопасности, мы можем указать на следующие аспекты. Во-первых, административная ответственность предусматривает широкий круг правонарушений, который охватывает не только противоправную деятельность физических лиц, но и юридических лиц. То есть, административная ответственность расширяет круг субъектов ответственности. Во-вторых, в силу того обстоятельства, что административные правонарушения имеют меньшую степень общественной опасности, законодатель имеет возможность закрепить более широкий круг правонарушений в сфере транспортной безопасности. По сути, преступления, предусмотренные главой 27 Уголовного кодекса, подразумевают тяжкие последствия в виде тяжкого вреда здоровья, смерти одного или нескольких лиц. Отсутствие таких последствий снижает общественную опасность деяния и позволяет отнести деяние к числу административных правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности. В-третьих, меры административной ответственности, по сути, имеют превентивный характер. Они направлены на то, чтобы изменить модель поведения правонарушителя, искоренить его желание совершать то или иное деяние. Наглядным примером является административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Совершая деяние в первый раз, лицо подвергается административной ответственности, но в дальнейшем за повторное совершение аналогичного деяния может быть привлечено к уголовной ответственности.

Гражданское законодательство можно отнести к федеральному законодательству, составляющему правовую основу обеспечения транспортной безопасности. Нормы гражданского законодательства являются элементом механизма привлечения к ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности. Гражданско-правовая ответственность является инструментом, при помощи которого пострадавший от правонарушения, умышленно или по неосторожности подрывающего

транспортную безопасность, может компенсировать материальный, физический или моральный вред.

Механизмы дисциплинарной ответственности в контексте обеспечения транспортной безопасности реализуются следующим образом. Лицо, на которое в силу своего служебного положения возложена обязанность в транспортной сфере (например, контролировать состояние автомобильной дороги), может быть подвергнуто дисциплинарной ответственности, если не будет исполнять обязанность должным образом. Таким образом, если служебная обязанность непосредственно связана с мероприятиями, направленными на обеспечение или поддержание транспортной безопасности, то механизмы привлечения к дисциплинарной ответственности можно рассматривать в качестве элемента обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, мы можем отметить, что система подзаконных актов в области обеспечения транспортной безопасности весьма разнообразна. Отдельные акты имеют общий характер и направлены на разработку правовой и технической базы в сфере обеспечения транспортной безопасности. Другие имеют более локальный характер и закрепляют компетенцию отдельных субъектов. Можно также найти акты, которые содержат перечень реализуемых мероприятий, определяют условия их реализации, закладывают правовые, финансовые, технические и иные основы их реализации. Такое разнообразие можно объяснить тем, что федеральное законодательство закладывает лишь общие основы, которые необходимо конкретизировать и развивать.

### **Глава 3 Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации**

Обеспечению транспортной безопасности характерен ряд проблемных аспектов. Проблемы имеют различный характер: правовой, экономический, технологический, климатический, террористический, логистический и так далее. Действующая Транспортная стратегия Российской Федерации в качестве одной из проблем называет низкую производительность труда, которая усугубляется отсутствием специализированных кадров [29]. Отсутствие кадров с необходимой квалификацией является актуальной проблемой для различных обеспечения безопасности в различных сферах. Здесь можно наблюдать проблему, обусловленную причиной и следствием. Отсутствие квалифицированных кадров снижает качество транспортных услуг, это снижает стоимость услуг и потенциальную прибыль транспортных компаний. Поэтому они вынуждены держать заработную плату на определенном уровне. В связи с этим квалифицированные кадры уходят в зарубежные компании, где условия труда кажутся им значительно лучше. Таким образом, для предотвращения «кадрового голода» и обеспечения возможности конкурировать с зарубежными компаниями, требуется вливание средств, которые будут направлены на улучшение условий труда. В этой связи интересен опыт IT компаний, которые на первоначальных этапах тратят значительную часть прибыли на улучшение условий труда, что привлекает в компанию квалифицированные кадры. А их участие в работе компаний повышает ее прибыль. Иного способа для привлечения квалифицированных кадров в сферу обеспечения транспортной безопасности мы не видим.

Вместе с тем, А.И. Землин видит проблему нехватки квалифицированных кадров в том, что на сегодняшний день отсутствует программа подготовки кадров в сфере обеспечения транспортной безопасности по программам, имеющим юридическую направленность. Как отмечается автором, огромное значение в

этом вопросе имеет необходимость создания образовательных программ магистерской подготовки для лиц, которые уже получили высшее образование (бакалавриат) [7, с. 72]. Позиция автора не совсем актуальна в связи с последними новостями об отмене бакалавриата и магистратуры и возвращении к старой системе образования, где высшее образование можно получить только в рамках специалитета. Однако, мы разделяем позицию автора относительно того, что в рамках юридических направлений обучения по большей части отсутствуют направления, связанные с углубленным изучением правового обеспечения транспортной безопасности. В ходе проведенного исследования мы проанализировали программы десяти крупных высших учебных заведений, где такое направление отсутствовало. В связи с этим мы рекомендуем разработать учебные программы «Правовое обеспечение деятельности в сфере транспортной безопасности» и интегрировать её в систему высшего образования для студентов юристов. Помимо указанной программы, с учетом потребности в квалифицированных кадрах можно разработать узкоспециализированные направления, например, «Правовое обеспечение деятельности в сфере безопасности водного транспорта».

Поскольку транспортной безопасности, как уже было отмечено, характерен ряд различных угроз, в дальнейшем по ходу данной главы мы остановим свое внимание именно на проблемных аспектах правового регулирования, поскольку это в большей степени относится к предмету нашего исследования.

Проблемы правового регулирования можно встретить при анализе Федерального закона «О транспортной безопасности». Отдельные авторы обращают внимание, что понятие транспортная безопасность в законе раскрыто недостаточно полно и не отражает всех основных признаков [17, с. 147]. В предыдущей главе мы уже высказывали свое мнение относительно законодательного определения понятия «транспортная безопасность», поэтому мы согласны с позицией авторов. Поскольку транспортная безопасность можно отнести к структурным элементам национальной безопасности, мы предлагаем

основываться на том определении, которое используется в Стратегии национальной безопасности. Анализируя структуру определения и используя основные признаки категории «транспортная безопасность», мы предлагаем следующее определение. Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправного вмешательства, при котором соблюдается баланс интересов личности, общества и государства, и которое достигается при помощи реализации уполномоченными субъектами мер информационного, технического, правового и иного характера. Представленное определение может быть использовано в статье первой Федерального закона «О транспортной безопасности» вместо того, что предусмотрено пунктом десятым, поскольку более полно раскрывает его содержание.

Продолжая тему используемых понятий при формировании нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности, отметим, что не все авторы одобряют понятие «подразделение транспортной безопасности». По большей части критика касается того обстоятельства, что в самом понятии отсутствует конкретика относительно того, о каких юридических лицах идет речь [18, с. 204]. Оценивая авторскую позицию, не совсем понятно, что именно вызывает вопросы относительно юридических лиц, упомянутых в определении. Далее в своей работе, автор предлагает расширить определение при помощи перечисления всех субъектов обеспечения транспортной безопасности. На наш взгляд, подобный подход является весьма сомнительным. Во-первых, перечисление всех субъектов сделает определение неоправданно громоздким и сложным для восприятия. Во-вторых, под влиянием изменения системы субъектов, участвующих в обеспечении транспортной безопасности, каждый раз будет возникать необходимость вносить изменение в легальное определение категории «подразделение транспортной безопасности», что не является целесообразным.



Отдельные авторы обращают внимание на то обстоятельство, что предусмотренный в статье 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности» досмотр никак не регламентирован, то есть, отсутствует полноценная процедура для каждого из обозначенных видов досмотра [6, с. 50]. В целом мы не можем согласиться с позицией автора. Большая часть процедурных особенностей проведения досмотра, повторного досмотра и наблюдения раскрывается в положениях статьи 12.2 указанного документа. Определяется порядок производства досмотра, последствия отказа от производства досмотра, условия проведения досмотра, а также правила применения технических средств при производстве досмотра и повторного досмотра. Более того, конкретизация указанных положений отражена в подзаконных актах. Поэтому мы не можем говорить об отсутствии необходимого правового регулирования вопроса о производстве досмотра, повторного досмотра, наблюдения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками.

Отдельно стоит обратить внимание на то обстоятельство, что правонарушитель может предпринять попытку скрыться с целью избежать ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Дело в том, что для квалификации содеянного основным доказательством является подтверждение факта того, что лицо управляло транспортным средством в состоянии опьянения. Суды при решении данного вопроса, опираются на следующие обстоятельства. «Водитель, который скрылся с места происшествия может быть признан виновным в совершении преступления, предусмотренным статьей 264.1 Уголовного кодекса, если после задержания к моменту проведения экспертизы будет возможность установить факт опьянения на момент управления транспортным средством. В том случае, если лицо откажется проходить медицинское освидетельствование, оно автоматически признается управляющим транспортным средством в состоянии опьянения» [13]. То есть, единственным обстоятельством, подтверждающим состояние

опьянения, могут быть результаты экспертизы. В этой связи можно рассмотреть вопрос о расширении законодательной базы по данному вопросу. Например, можно использовать видео, на которых водитель употребляет алкоголь, а также свидетельские показания, подтверждающие факт потребления алкогольных или одурманивающих веществ. Это будет актуально в следующих гипотетических ситуациях. Например, лицо ведет видеотрансляцию или запись видео, на которой употребляет алкоголь, а после этого садится управлять транспортным средством. Если водителю удастся скрыться, но правоохранительные органы получают соответствующую видеозапись, можно будет привлечь лицо к ответственности даже при отсутствии результатов экспертизы. Касательно показаний, можно рассмотреть следующую следственную ситуацию. Лицо находилось в баре или ином заведении, неоднократно заказывало алкоголь, о чем есть свидетельские показания персонала. После чего осуществило управление транспортным средством и скрылось от сотрудников дорожно-постовой службы. В этом случае, имея возможность отследить путь правонарушителя, сотрудники могут опросить очевидцев и установить факт употребления алкоголя. Расширение доказательной базы в данном случае позволит улучшить механизмы привлечения к ответственности за транспортные преступления, тем самым улучшив сферу обеспечения транспортной безопасности.

Еще один вопрос, который не раскрывается в диспозиции статьи 264.1 Уголовного кодекса, связан с тем, может ли быть привлечено к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, если он передвигался не по дороге. Так, «в ходе судебного заседания подсудимый заявил о том, что в его действиях отсутствует состав преступления, поскольку не был доказан движения им в состоянии алкогольного обвинения по автодорогам и прилегающим к ним территориям. Сам подсудимый был задержан при движении им задним ходом из гаража. При этом экспертизой было подтверждено, что в этот момент подсудимый находился в состоянии опьянения. Суд счел доводы подсудимого несостоятельными и признал его виновным» [15]. Хотя в таком

случае действия лица и не создают непосредственную угрозу обеспечению транспортной безопасности, косвенно такие действия могут привести к неблагоприятным последствиям и ставят под угрозу жизни и здоровье третьих лиц, а также их имущество. Поэтому позиция судов по данному вопросу является вполне оправданной.

Продолжая тему относительно новых для уголовного законодательства составов преступлений, можно обратить внимание на статью 267.1 Уголовного кодекса. Данная норма подвергается критике, поскольку ее диспозиция не закрепляет каких-то особых признаков, позволяющих идентифицировать действия преступника. Законодатель указывает, что действия должны иметь угрожающий характер для безопасной эксплуатации транспортных средств. При этом хотя бы примерный перечень таких действий не приводится в тексте нормы. В ходе проведенного исследования нам не удалось найти материалы судебной практики, где лица привлекались к ответственности за совершение указанных в статье 267.1 Уголовного кодекса. На наш взгляд, следует конкретизировать данную норму. Очевидно, речь идет об агрессивном вождении, которое может быть выражено в «игре в шашки» (хаотичное перестраивание с одной полосы на другую), «злонамеренное подрезание» (когда водитель специально встраивается перед другим транспортным средством и совершает экстренное торможение), а также иные схожие деяния при управлении транспортным средством. Сложность закрепления такого перечня в статье 267.1 заключается в том, что законодателю придется конкретно описать о каком действии идет речь, что может вызвать неоправданную громоздкость конструкции. Использование же жаргонных выражений, которые применяют водители, будет выбиваться из лексической стилистики построения Уголовного кодекса.

Для решения имеющихся проблем в сфере правового обеспечения транспортной безопасности Н.А. Агаркова предлагает проводить мероприятий, которые будут направлены на разъяснение мер, реализуемых в рамках обеспечения транспортной безопасности, их обоснованности и возможных

последствиях их несвоевременной реализации. Законодательство должно оперативно реагировать на вызовы и угрозы, стоящие перед Российской Федерацией, а также обеспечивать своевременную финансовую поддержку субъектов для реализации обозначенных мероприятий. Для этого автором был предложен следующий алгоритм действий:

- «выявление тех фундаментальных ценностей и целей, которыми обладает действующая нормативно-правовая основа;
- установление круга лиц, а также общественных отношений, в которые они вступают при осуществлении деятельности;
- определение конфликта интересов между субъектами;
- анализ действующего законодательства обеспечения транспортной безопасности, а также выявление в нем существующих пробелов, коллизий;
- вызовы нормативно-правового регулирования (правовое проблемное поле);
- поиск оптимальных способов, а также разработка методологических приемов для решения и устранения возникших проблем правового регулирования;
- воплощение способов решения проблем посредством юридических и технических методов;
- принятие нормативного акта в соответствии с существующими процедурами» [1, с. 175].

Мы полностью разделяем позицию автора и придерживаемся следующего мнения. В современных реалиях число угроз транспортной безопасности неуклонно растет. В первую очередь это связано с террористической деятельностью, направленной на дестабилизацию общественных институтов, с целью сместить внимание с достижения целей специальной военной операции на защиту внутригосударственных объектов. В этих условиях важно успевать адаптировать законодательство к вызовам и угрозам, которые могут принести

вред объектам, охраняемым в рамках обеспечения транспортной безопасности. При этом важно не только создать правовые механизмы обеспечения транспортной безопасности, но и должным образом обеспечить их реализацию путем финансирования и снабжения необходимыми ресурсами.

Завершая обсуждение по теме данной главы, мы можем сделать следующие выводы.

Во-первых, мы считаем, что представленное в Федеральном законе «О транспортной безопасности» определение транспортной безопасности является неполным. В связи с этим мы предлагаем свое определение, которое, на наш взгляд, раскрывает транспортную безопасность как один из объектов, охраняемых в рамках обеспечения национальной безопасности. Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправного вмешательства, при котором соблюдается баланс интересов личности, общества и государства, и которое достигается при помощи реализации уполномоченными субъектами мер информационного, технического, правового и иного характера.

Во-вторых, одной из проблем обеспечения транспортной безопасности на сегодняшний день является отсутствие квалифицированных кадров. В ходе проведенного исследования мы проанализировали программы десяти крупных высших учебных заведений, где такое направление отсутствовало. В связи с этим мы рекомендуем разработать учебную программу «Правовое обеспечение деятельности в сфере транспортной безопасности» и интегрировать её в систему высшего образования для студентов юристов. Помимо указанной программы, с учетом потребности в квалифицированных кадрах можно разработать узкоспециализированные направления, например, «Правовое обеспечение деятельности в сфере безопасности водного транспорта».

В-третьих, мы выступаем за расширение доказательной базы по административным и уголовным делам об управлении транспортным средством в состоянии опьянения путем включения в нее видеозаписей и свидетельских

показаний. Это будет актуально в следующих гипотетических ситуациях. Например, лицо ведет видеотрансляцию или запись видео, на которой употребляет алкоголь, а после этого садится управлять транспортным средством. Если водителю удастся скрыться, но правоохранные органы получают соответствующую видеозапись, можно будет привлечь лицо к ответственности даже при отсутствии результатов экспертизы. Касательно показаний, можно рассмотреть следующую следственную ситуацию. Лицо находилось в баре или ином заведении, неоднократно заказывало алкоголь, о чем есть свидетельские показания персонала. После чего осуществило управление транспортным средством и скрылось от сотрудников дорожно-постовой службы. В этом случае, имея возможность отследить путь правонарушителя, сотрудники могут опросить очевидцев и установить факт употребления алкоголя. Расширение доказательной базы в данном случае позволит улучшить механизмы привлечения к ответственности за транспортные преступления, тем самым улучшив сферу обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, в ходе проведенного исследования нам не удалось найти материалы судебной практики, где лица привлекались к ответственности за совершение указанных в статье 267.1 Уголовного кодекса. На наш взгляд, следует конкретизировать данную норму. Очевидно, речь идет об агрессивном вождении, которое может быть выражено в «игре в шашки» (хаотичное перестраивание с одной полосы на другую), «злонамеренное подрезание» (когда водитель специально встраивается перед другим транспортным средством и совершает экстренное торможение), а также иные схожие деяния при управлении транспортным средством.

## Заключение

В ходе проведенного исследования мы проанализировали различные определения понятия «транспортная безопасность», в том числе и легальное определение, представленное в статье первой Федерального закона «О транспортной безопасности». Мы считаем, что предлагаемые определения категории «транспортная безопасность» полноценно не отражают ее сущность. В связи с этим нами было предложено свое определение, которое, на наш взгляд, раскрывает транспортную безопасность как один из объектов, охраняемых в рамках обеспечения национальной безопасности. Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправного вмешательства, при котором соблюдается баланс интересов личности, общества и государства, и которое достигается при помощи реализации уполномоченными субъектами мер информационного, технического, правового и иного характера.

Анализ нормативно-правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности позволил нам сделать вывод относительно обширного и разностороннего характера. Нами было отмечено, что система подзаконных актов в области обеспечения транспортной безопасности весьма разнообразна. Отдельные акты имеют общий характер и направлены на разработку правовой и технической базы в сфере обеспечения транспортной безопасности. Другие имеют более локальный характер и закрепляют компетенцию отдельных субъектов. Можно также найти акты, которые содержат перечень реализуемых мероприятий, определяют условия их реализации, закладывают правовые, финансовые, технические и иные основы их реализации. Такое разнообразие можно объяснить тем, что федеральное законодательство закладывает лишь общие основы, которые необходимо конкретизировать и развивать. Кроме того, разнообразие транспорта и угроз создает необходимость учета их специфики при осуществлении правового регулирования. Нельзя создать универсальный акт,

который будет регулировать абсолютно все вопросы такой масштабной категории как транспортная безопасность.

В ходе исследования мы тщательно проанализировали вопросы ответственности за правонарушения в сфере обеспечения транспортной безопасности и пришли к выводу, что правонарушитель может быть привлечен к уголовной, административной, гражданско-правовой и дисциплинарной ответственности. Одним из наиболее опасных правонарушений в сфере обеспечения транспортной безопасности является управление транспортным средством в состоянии опьянения. В ходе анализа судебной практики мы установили, что основным доказательством по рассматриваемой категории дел являются результаты экспертизы. В том случае, когда правонарушителю удастся скрыться от сотрудников и избежать проведения экспертизы, он бесосновательно уходит от ответственности в силу отсутствия доказательств. Мы выступаем за расширение доказательной базы по административным и уголовным делам об управлении транспортным средством в состоянии опьянения путем включения в нее видеозаписей и свидетельских показаний. Это будет актуально в следующих гипотетических ситуациях. Например, лицо ведет видеотрансляцию или запись видео, на которой употребляет алкоголь, а после этого садится управлять транспортным средством. Если водителю удастся скрыться, но правоохранительные органы получают соответствующую видеозапись, можно будет привлечь лицо к ответственности даже при отсутствии результатов экспертизы. Касательно показаний, можно рассмотреть следующую следственную ситуацию. Лицо находилось в баре или ином заведении, неоднократно заказывало алкоголь, о чем есть свидетельские показания персонала. После чего осуществило управление транспортным средством и скрылось от сотрудников дорожно-постовой службы. В этом случае, имея возможность отследить путь правонарушителя, сотрудники могут опросить очевидцев и установить факт употребления алкоголя. Расширение доказательной базы в данном случае позволит улучшить механизмы привлечения к



ответственности за транспортные преступления, тем самым улучшив сферу обеспечения транспортной безопасности.

В ходе анализа различных источников мы установили, что одной из проблем обеспечения транспортной безопасности на сегодняшний день является отсутствие квалифицированных кадров. В ходе проведенного исследования мы проанализировали программы десяти крупных высших учебных заведений, где такое направление отсутствовало. В связи с этим мы рекомендуем разработать учебную программу «Правовое обеспечение деятельности в сфере транспортной безопасности» и интегрировать её в систему высшего образования для студентов юристов. Помимо указанной программы, с учетом потребности в квалифицированных кадрах можно разработать узкоспециализированные направления, например, «Правовое обеспечение деятельности в сфере безопасности водного транспорта».

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Агаркова Н.А. Некоторые особенности нормативно-правового регулирования транспортной безопасности Российской Федерации на современном этапе: проблемы и пути решения // Вестник ВГУ. Серия: Право. 2021. №1 (44). С. 170-177.
2. Белозеров В.Л., Борисова С.В., Гулин В.Б., Землин А.И. Обеспечение транспортной безопасности и организация контрольной (надзорной) деятельности на транспорте: учебное пособие / под ред., Землин А.И., Землина О.М., Колесников Н.В. Издательство: КноРус, 2024. 516 с.
3. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // СЗ РФ. 2005. № 1. Ст. 16.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // СЗ РФ. 1996. №5. Ст. 410.
5. Глухов Н.И. Транспортная безопасность. Конспект лекций: конспект лекций / Н. И. Глухов, С. П. Серёдкин, А. В. Лившиц. Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. 89 с.
6. Занина Т.М., Федотова О.А., Анисимова Н.А. Обеспечение транспортной безопасности в Российской Федерации: современные проблемы и пути решения // Правопорядок: история, теория, практика. 2022. №4 (35). С. 46-52.
7. Землин А.И. Организационные и правовые проблемы подготовки кадров для системы обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. № 4(32). 2019. С. 65-74.
8. Ильин Н.П. К вопросу об отнесении транспортного средства к источникам повышенной опасности // Отечественная юриспруденция. 2017. №6 (20). С. 38-42.

9. Каликина Т.Н., Ташлыкова А.И., Кузьмина Н.А., Серова Д.С. Транспортная безопасность: учеб. пособие. В 2 ч. Ч. 1 / авт.-сост. Т.Н. Каликина, А.И. Ташлыкова, Н.А. Кузьмина [и др.]. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2021. 84 с.
10. Карюкин Д.Ю. ОП Транспортная безопасность: методическое пособие / Д. Ю. Карюкин. - Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2018. 32 с.
11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 22.04.2024) // СЗ РФ. 2002. № 1. Ст. 1.
12. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ №4 (2018) (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26 декабря 2018 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.
13. Обобщение судебной практики Челябинского областного суда за первый квартал 2019 г. (утв. президиумом Челябинского областного суда 19 июня 2019 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.
14. Определение СК по гражданским делам Верховного Суда РФ от 19 июня 2018 г. № 47-КГ18-5 Дело по иску о возмещении ущерба направлено на новое рассмотрение в суд апелляционной инстанции, поскольку обязанность доказать отсутствие своей вины и наличие грубой неосторожности потерпевшего должна быть возложена на причинителя вреда // Консультант плюс: справочно-правовая система.
15. Определение СК по уголовным делам Первого кассационного суда общей юрисдикции от 30 июля 2020 г. по делу №7У-8422/2020[77-1267/2020] // Консультант плюс: справочно-правовая система.
16. Определение СК по уголовным делам Первого кассационного суда общей юрисдикции от 06 августа 2020 г. по делу №7У-8226/2020[77-1252/2020] // Консультант плюс: справочно-правовая система.
17. Пестов Н.Н., Урбаев Д.И. Обеспечение транспортной безопасности. Проблемы, пути решения // Закон и право. 2020. №4. С. 146-148.

18. Попова М.А., Попов Д.А. О некоторых проблемах системы обеспечения транспортной безопасности России // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. 2017. С. 203-208.

19. Попова М.А., Попов Д.А. Субъекты обеспечения транспортной безопасности России: подсистема в системе // Ленинградский юридический журнал. 2018. №2 (52). С. 261-268.

20. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 07 августа 2020 г. по делу №16-4071/2020 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

21. Постановление Правительства от 15.09.2020 № 1442 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, и признании утратившими силу акты и отдельные положения актов Правительства Российской Федерации» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

22. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2020 № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

23. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2022 № 2051 «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 признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

24. Приговор Чусовского городского суда № 1-185/2021 от 26 ноября 2021 г. по делу № 1-185/2021 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

25. Приказ Минтранса России от 25.09.2014 № 269 «Об утверждении порядка проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры с использованием тест-предметов и тест-объектов органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов федеральной службы безопасности и (или) органов внутренних дел российской федерации или уполномоченных подразделений указанных органов» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

26. Приказ Минтранса России от 02.07.2021 № 225 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) 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» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

27. Приказ Федерального агентства морского и речного транспорта от 01.03.2013 № 13 «О наделении начальника Управления транспортной безопасности Федерального агентства морского и речного транспорта полномочиями по принятию решений об утверждении Планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и

транспортных средств, полномочиями по принятию решений об утверждении результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, по принятию решений о присвоении или изменении категории в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также полномочиями по осуществлению мероприятий по защите морского и речного судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания и судоходства» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

28. Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р (ред. от 04.07.2019) «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

29. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

30. Селвян А.Э. Понятие транспортной безопасности // Вестник магистратуры. 2018. №4-1 (79). С. 96-97.

31. Семенов Е.Ю., Кобзина П.В. Предотвращение уклонения от уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, скрывшимся с места ДТП. По статье 264.1 УК РФ // Закон и право. 2019. №10. С. 74-76.

32. Трофимов Д.А. Транспортная безопасность в системе национальной безопасности // Труды Академии управления МВД России. 2016. №3 (39). С. 122-125.

33. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 06.04.2024) // СЗ РФ. 1996. №25. Ст. 2954.

34. Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

35. Учебное пособие «Транспортная безопасность» [Электронный ресурс] // URL: <https://sv.morfish.ru/wp-content/uploads/2020/02/Uchebnoe-posobie-Transportnaya-bezopasnost.pdf> (дата обращения 10.05.2024)
36. Федеральный закон от 27.07.2004 № 79-ФЗ (ред. от 14.02.2024) «О государственной гражданской службе Российской Федерации» // СЗ РФ. 2004. №31. Ст. 3215.
37. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. №7. Ст. 837.
38. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.
39. Швецов А.В. Транспортная безопасность: учебное пособие / А. В. Швецов. - Хабаровск: ДвГУПС, 2022. 74 с.
40. Якушева В.С. Теоретический и практический аспекты обеспечения транспортной безопасности в России // Вестник магистратуры. 2017. №1-1 (64). С. 110-112.
41. Ярыгин С.В. Словарь и список нормативных требований по транспортной безопасности: справочное издание / С. В. Ярыгин. Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2022. 54 с.