

## ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Левин Г.И.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>ФГБОУ ВПО «Омский государственный университет путей сообщения», 644046, г. Омск, пр. К. Маркса, д. 35, e-mail: levingi@mail.ru

---

**В статье проанализирована роль безопасности государства. Исследована нормативно-правовая база, регламентирующая отношения в сфере безопасности. Рассмотрено содержание, структурно-логические и функциональные зависимости между собой таких категорий, как безопасность, национальная безопасность, транспортная безопасность. Изучен понятийный аппарат, сформулированный в Федеральном законе «О безопасности», и Стратегии национальной безопасности. Отмечены проблемы терминологической базы в рассматриваемой сфере. Обоснована необходимость установления системы единообразных дефиниций в сфере обеспечения безопасности. Проанализирован Федеральный закон «О транспортной безопасности». Аргументировано предложение об объединении правовых норм, регулирующих вопросы обеспечения транспортной безопасности, в единый институт законодательства. Отмечена необходимость упорядочения отношений между государственными органами и субъектами транспортной инфраструктуры в области транспортной безопасности.**

---

Ключевые слова: безопасность, транспортная безопасность, объекты транспортной инфраструктуры.

## LEGAL SUPPORT OF TRANSPORT SAFETY

Levin G.I.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Omsk State Transport University, 644046, Omsk, pr. Marksa, 35, e-mail: levingi@mail.ru

---

**In article the role of safety of the state is analyzed. Investigated the legal framework regulating relations in the sphere of security. The content, structure-logical and functional relationships among themselves categories such as safety, security, transport security was considered. Studied the conceptual apparatus formulated in the Federal Law «On Security» and the National Security Strategy. Problems of a terminology database in the considered sphere are noted. The necessity of establishing a system of uniform definitions in the field of security was substantiated. Analyzed by the Federal Law "On transport security." Reasoned proposal to consolidate the legal rules governing the provision of transport safety legislation into a single institution. Marked by the necessity of ordering relations between public authorities and subjects of the transport infrastructure in the area of transport security.**

---

Keywords: safety, transport safety, objects of transport infrastructure.

На возрастающую роль безопасности в современном обществе обращают внимание многие исследователи [1; 2; 5; 6]. Действительно, деятельность государства по устранению, нейтрализации угроз безопасности в любой сфере деятельности общества является наиболее весомым фактором развития национальной экономики, улучшения качества жизни населения, обеспечения политической стабильности в обществе, укрепления национальной обороны, государственной безопасности и правопорядка. Еще Аристотель, Н. Макиавелли, Б. Спиноза, Дж. Локк и другие мыслители прошлого заметили, что при сильном государстве с мудрым руководством надежно обеспечена его целостность, суверенность и процветание. «Безопасность - главная добродетель государства», - отмечал Б. Спиноза, а Ж.-Ж. Руссо считал «заботу о самосохранении» самой важной заботой государства.

Значимое место в современной системе обеспечения транспортной безопасности России занимает правовое регулирование. Однако имеющаяся в настоящее время нормативно-правовая база, регламентирующая отношения в рассматриваемой сфере, далека

от совершенства и характеризуется фрагментарностью, несогласованностью, а порой и противоречивостью правовых актов не только на федеральном и региональном уровне, но и на международном.

В этой связи важным представляется выявление содержания, структурно-логических и функциональных зависимостей между собой таких категорий, как безопасность, национальная безопасность, транспортная безопасность.

Предназначение действующего в настоящее время базового Федерального закона от 28 декабря 2010 года «О безопасности» заключается не в упорядочении и систематизации регулируемых отношений, а в перечислении основных принципов деятельности по обеспечению безопасности государства, направлений государственной политики и международного сотрудничества; в самом общем виде определены полномочия и функции субъектов обеспечения безопасности.

Нельзя не отметить, что рассматриваемый Закон о безопасности, в развитие положений которого должны быть приняты соответствующие отраслевые правовые акты, содержит всего восемнадцать статей (плюс две – переходные положения). Какие-либо дефиниции, занимающие столь важное место в понятийном аппарате безопасности, названный основополагающий акт не формулирует. Так, остается открытым вопрос об определении объектов, угроз безопасности (иными словами – что и от чего следует защищать) [4].

Среди комплексных подзаконных актов в первую следует назвать Стратегию национальной безопасности, которая официально признана «системой стратегических приоритетов, целей и мер в области внутренней и внешней политики, определяющих состояние национальной безопасности и уровень устойчивого развития государства на долгосрочную перспективу» [9]. В отличие от вышеназванного Федерального закона «О безопасности» рассматриваемая Стратегия выстраивает определенную систему основных понятий.

Так, национальная безопасность определяется как состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, которое позволяет обеспечить конституционные права, свободы, достойные качество и уровень жизни граждан, суверенитет, территориальную целостность и устойчивое развитие России, оборону и безопасность государства. Отметим, что к национальным интересам Российской Федерации отнесена совокупность внутренних и внешних потребностей государства в обеспечении защищенности и устойчивого развития личности, общества и государства, а наряду с национальными интересами выделяются еще и стратегические национальные приоритеты – это важнейшие направления обеспечения национальной безопасности, по которым

реализуются конституционные права и свободы граждан Российской Федерации, осуществляются устойчивое социально-экономическое развитие и охрана суверенитета страны, ее независимости и территориальной целостности.

Открытым остается вопрос, для какой цели в Стратегии национальной безопасности усложнена терминологическая база «стратегическими национальными приоритетами», поскольку анализ данных определений не позволяет установить критерий четкого разделения интересов, подлежащих первоочередной защите.

Резюмируя изложенное, Стратегию национальной безопасности можно охарактеризовать как документ политической направленности, не влекущий значимых правовых последствий, в котором преобладают декларативные положения, не содержащий в себе конкретных объектов безопасности, перечня угроз, методов борьбы с ними. Так, описаны тенденции развития системы международных отношений, отмечены значимые для России национальные интересы, говорится о сбалансированности интересов, о первоочередной защите конституционных прав и свобод и т.п.

Кроме сказанного, можно также указать на необходимость установления системы единообразных дефиниций. Очевидно, что определение безопасности является основополагающим. Безопасность в сфере транспорта, информации, экологии, экономики и т.д. – составляющие общего понятия, и безопасность России зависит от обеспечения безопасности в каждой сфере. О взаимосвязи составляющих безопасности говорится и в нормативных правовых актах, в том числе в рассмотренной выше Стратегии национальной безопасности, и в научной литературе. В этой связи логичным будет предположить, что дефиниции составляющих безопасности должны строиться в соответствии с общим определением, которое законодателю целесообразно было бы установить в основополагающем Федеральном законе «О безопасности», ведь на сегодняшний день формулировки отдельных видов безопасности не отличаются единообразием [3].

Сказанное с очевидностью обосновывает необходимость существования Федерального закона «О транспортной безопасности», поскольку, как уже отмечено выше, имеющаяся правовая база, сформированная Законом «О безопасности», Стратегией национальной безопасности, не соответствует характеру и степени общественной опасности угроз безопасности на транспорте, и, следовательно, не позволяет эффективно обеспечить и состояние безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» принят с целями создания условий для устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в транспортном комплексе, объектов и субъектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств от актов незаконного

вмешательства, обеспечивающих национальную безопасность и экономическое развитие страны; создания эффективной системы государственного управления в области транспортной безопасности; содействия внедрению современных технологий и стандартов в области обеспечения транспортной безопасности; гармонизации российского законодательства с международными нормативными правовыми актами.

Рассматриваемый закон определяет транспортную безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [8]. Немаловажно, что законодательство о транспортной безопасности ориентировано на то, что безопасность должна быть обеспечена не только в тот момент, когда происходит опосредование прав и свобод в конкретном правоотношении, а по факту возможности такого опосредования. Сказанное подтверждается установлением трех уровней безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Так, уровень № 1 - степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства. Уровень № 2 и уровень № 3 определяют степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных и от прямых угроз соответственно, причем установлено, что уровень безопасности № 1 действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности. Уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств № 2 и 3 объявляются и отменяются субъектами транспортной инфраструктуры на основании решения должностных лиц, уполномоченных Министерством транспорта либо Министерством внутренних дел Российской Федерации [10].

Основные положения Федерального закона «О транспортной безопасности» призваны объединить правовые нормы, регулирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности для различных видов транспорта, в единый институт законодательства, устранить пробелы и противоречия в действующем законодательстве, конкретизировать нормы законодательства по противодействию терроризму применительно к транспортному комплексу с учетом его специфики.

Однако на сегодняшний день Кодекс внутреннего водного транспорта регулирует отношения, связанные с безопасностью судоходства, Воздушный кодекс – отношения, связанные с авиационной безопасностью, Устав железнодорожного транспорта – отношения, связанные с обеспечением безопасности перевозок пассажиров, грузов, грузабагажа на железнодорожном транспорте.

Как правило, наличие нескольких нормативно-правовых актов одного уровня, регулирующих достаточно узкую группу отношений, позволяет обнаружить коллизионные

нормы, особенно в понятийном аппарате. Так, Воздушный кодекс определяет авиационную безопасность как состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. При этом следует отметить, что понятие «авиация» Воздушный кодекс не раскрывает, определяя лишь термин «имущество авиации». Сказанное позволяет сделать вывод о некотором несоответствии дефиниций «транспортная безопасность» и «авиационная безопасность», несмотря на то что определение транспортной безопасности является основополагающим, а отраслевые дефиниции должны ему соответствовать.

В заключение следует указать, что, несмотря на принятие отраслевого закона в сфере обеспечения транспортной безопасности, в правовом и организационно-управленческом плане до настоящего времени, ученые говорят о том, что в недостаточной мере решены вопросы реализации системы государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности; упорядочения отношений между государственными органами и субъектами транспортной инфраструктуры в области транспортной безопасности [7]. С такой точкой зрения следует согласиться, поскольку, например, Федеральная служба по тарифам в письме от 15 декабря 2010 г. № ДС-10109/7 «Об определении стоимости договора на услугу по оценке уязвимости объектов транспортного комплекса» отмечает, что в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» специализированные организации, аккредитованные агентством, будут проводить оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на основе публичного договора по тарифам, установленным ФСТ России. Однако, поскольку в настоящее время Типовой публичный договор на услугу по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств не разработан и не утвержден, то данный договор будет составляться в произвольной форме и предполагает многообразие. Это усложнит взаимоотношения между специализированными организациями и заказчиками при определении стоимости услуги по договору.

### **Список литературы**

1. Афанасьев А.Н. Системно-ценностный подход к формированию стратегий национальной безопасности США и России (сравнительно-правовой анализ) // Юридический мир. - 2010. - N 2.
2. Гольяпина И.Ю. Административно-правовые средства обеспечения информационной безопасности в России : дис. ... канд. юрид. наук / Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского. - Омск, 2008.

3. Гольдяпина И.Ю. Проблемы правового обеспечения безопасности в Российской Федерации // Проблемы права. - 2012. - № 7.
4. Гольдяпина И.Ю. Проблемы правового регулирования информационных процессов // Проблемы права. - 2010. - № 3.
5. Едлин В.А. Комментарий к Федеральному закону от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности» (постатейный) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – 2010.
6. Мазитов Р.Р. Информационная безопасность Российской Федерации на современном этапе // Российская юстиция. - 2009. - № 11.
7. Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – 2012.
8. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 7. - Ст. 837.
9. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года : Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 // Собрание законодательства РФ. – 2009. - № 20. - Ст. 2444.
10. Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления) : Постановление Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 // Собрание законодательства РФ. – 2008. - № 50. - Ст. 5964.

**Рецензенты:**

Казанник А.И., д.ю.н., профессор кафедры государственного и муниципального права Омского государственного университета им. Ф.М. Достоевского, г. Омск.

Рыбаков В.А., д.ю.н., профессор кафедры теории и истории государства и права Омского государственного университета им. Ф.М. Достоевского, г. Омск.