

Степаненко Ю. В. / Stepanenko Yu. V.

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ****ADMINISTRATIVE-LEGAL ISSUES OF ENSURING TRANSPORT SAFETY***Степаненко Юрий**Викторович,**доктор юридических наук,
профессор кафедры «Административное и информационное право» Финансового университета, профессор, Заслуженный юрист Российской Федерации.*

Рассматривается обеспечение безопасности на транспорте как система, включающая в себя обеспечение транспортной безопасности и обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Отмечается, что ключевое место органов внутренних дел в системе обеспечения транспортной безопасности не вполне оправданно, так как многие решаемые вопросы носят технический, технико-технологический, организационный и иной характер и выходят за границы компетенции органов внутренних дел. Доказывается, что место и роль органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности должны обуславливаться и ограничиваться охранительной (полицейской) функцией.

Утверждается о наличии пробела в административно-правовом регулировании участия субъектов обеспечения транспортной безопасности в оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Предлагается проработка и закрепление понятийного аппарата, а также консолидация норм о разных видах

*Stepanenko Yurii
Viktorovich,*

*Doctor of law, Professor of the
Department of "Administrative
and Informational Law" at Fi-
nancial University, Honoured
Jurist of the Russian Federation.*

транспортной безопасности в одном (базовом) законодательном акте.

Ключевые слова: транспортная безопасность, безопасность на транспорте, виды транспортной безопасности, субъекты обеспечения транспортной безопасности, правоохранительная деятельность на транспорте.

Ensuring of transport security as a system, which includes the provision of transport safety, safety of traffic and transport operation, is considered in the article.

Here is noted that a key role of internal affairs bodies in the system of ensuring transport safety is not entirely justified, since many of the issues at stake are of technical, technological, organizational and other nature and go beyond the limits of competence of internal affairs bodies. The author proves that the place and role of internal affairs bodies in ensuring transport safety should be conditioned and limited by protective (police) function.

Argues that there is a gap in the administrative-legal regulation of participation the subjects of ensuring transport safety in assessing the vulnerability of transport infrastructure and vehicles.

The article suggests the study and enshrining of a conceptual apparatus, as well as the consolidation of norms about different types of transport safety in one (basic) legislative act.

Keywords: transport safety, transport security, types of transport safety, subjects of ensuring transport safety, law enforcement activity in transport.

В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [4] под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

По нашему мнению, законодатель использовал предельно общий и достаточно абстрактный собирательный термин, введя в нормативный оборот заведомо многозначительное понятие без раскрытия его сущности и полного содержания. Иными словами, общее понятие, объединяющее в себе несколько производных понятий и направлений деятельности, применено для обозначения лишь части содержания понятия «транспортная безопасность». Это содержание оказалось зауженным до технического обустройства объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, прежде всего с точки зрения их антитеррористической защищённости, и правоохранительной деятельности в этой сфере, в частности административной и уголовной юрисдикции.

На наш взгляд, попытка объединить родовым понятием все виды транспортной безопасности была бы успешной, если бы не возобладали «угроза терроризма», если бы законодатель не ограничился безотлагательным принятием антитеррористических мер, а вложил бы в это понятие более широкий смысл. Тогда закон не получился бы таким «рамочным», содержащим преимущественно «порученческие» нормы, а система транспортной безопасности приобрела бы дополнительные задачи по обеспечению технико-технологической безопасности, безопасности, связанной с природными явлениями, пополнилась бы новыми субъектами и их функциями.

По существу законодатель распространил уже адаптированное в Воздушном кодексе РФ и других нормативных правовых актах видовое понятие «авиационная безопасность» на все виды транспорта, придав ему родовое значение. Понятие «авиационная безопасность», предусмотренное ст. 83 Воздушного кодекса РФ [1], определяется законодателем как «состояние защищённости авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации». В такой формулировке это понятие соотносится с понятием «транспортная безопасность», предусмотренным анализируемым федеральным законом, как часть и целое. Однако в ст. 28 ВК РФ говорится о том, что «целью государственного надзора в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полётов воздушных судов, авиационной безопасности». Следовательно, законодателем в Воздушном кодексе выделяются два разноплановых понятия – «обеспечение безопасности полётов воздушных судов»

и «авиационная безопасность», – которые, на наш взгляд, могли бы быть охвачены понятием более общего порядка – «безопасность на воздушном транспорте».

Кроме того, полагаем, что содержание понятия «транспортная безопасность» в широком смысле должно соответствовать содержанию понятия «безопасность на транспорте». В свою очередь, понятия «безопасность на отдельных видах транспорта», «авиационная безопасность», «безопасность на воздушном транспорте», будут понятиями производными и должны соотноситься с понятиями «транспортная безопасность» или «безопасность на транспорте» как часть и целое.

Подчеркнём, что в Законе РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-I «О безопасности» [3] содержалось упоминание о «безопасном ведении работ на транспорте» (ст. 12), что подразумевало под собой безопасность движения и эксплуатации транспорта, пожарную безопасность, промышленную безопасность и т. п. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» [5] оставляет вопрос о видах безопасности открытым, предлагая решать его с помощью отраслевых тематических законов. Следовательно, разработчикам законопроектов и подзаконных актов об отдельных видах безопасности придётся самим договариваться относительно используемой в них терминологии.

В настоящее время наряду с кодифицированными актами (Кодекс торгового мореплавания РФ, Воздушный кодекс РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ), в которых имеются главы (нормы) о соответствующих видах безопасности, действует несколько федеральных законов об отраслевых видах безопасности. Это законы «О безопасности дорожного движения», «О безопасности гидротехнических сооружений», «О пожарной безопасности», «О радиационной безопасности населения», «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» и т. д.

Примечательно также, что в Указе Президента РФ от 31 марта 2010 г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» [6] используется термин «безопасность на транспорте», а не термин «транспортная безопасность». Этот же термин воспринят Модельным законом СНГ «О безопасности на транспорте», принятым 31 октября 2007 г. (то есть после принятия ФЗ-16 от 09.02.2007) Межпарламентской ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств.

Таким образом, анализ действующих нормативных правовых актов, связанных с обеспечением безопасности на транспорте, приводит к выводу о том,

что, несмотря на наличие, казалось бы, базового (с точки зрения терминологии, а не содержания) закона «О транспортной безопасности», в них продолжают «жить своей жизнью» и использоваться такие понятия, как «безопасность железнодорожного транспорта», «безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и иных технических средств», «безопасные для жизни и здоровья условия проезда пассажиров», «безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа», «экологическая безопасность», «авиационная безопасность», «безопасность полётов воздушных судов», «безопасность воздушного движения», «безопасность судоходства», «безопасность плавания судов», «безопасность портовых и судоходных гидротехнических сооружений и внутренних водных путей», «безопасность мореплавания», «безопасность дорожного движения» и многие другие.

Удивительно также, что в главе 11 КоАП РФ [2] «Административные правонарушения на транспорте» сосуществуют две статьи – ст. 11.3.1. «Нарушение требований авиационной безопасности» и ст. 11.15.1. «Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности». Подчеркнём, что среди требований, за нарушение которых наступает административная ответственность по ст. 11.15.1, есть и Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утверждённые приказом Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40 [10]. В целом в указанной главе термин «безопасность» употребляется в разных значениях в наименованиях девяти статей.

В юридической литературе сформировалось два научных подхода к определению содержания понятия «транспортная безопасность». Сторонники первого подхода солидарны с законодателем и рассматривают транспортную безопасность в узком смысле – как состояние защищённости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Представляется, что они находятся в меньшинстве, поскольку большинство учёных включает в содержание анализируемого понятия не только защиту транспортного комплекса от противоправных актов, но и другие элементы.

Как один из вариантов, обеспечение безопасности на транспорте можно рассматривать как систему, включающую в себя: 1) обеспечение транспортной безопасности; 2) обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Обеспечение транспортной безопасности – это система, включающая технические средства, ограждения, сооружения, специализированные службы и подразделения охраны, правоохранительные органы, организационно-правовые меры, определяющие состояние защищенности жизни и здоровья людей, имущества собственников, объектов транспорта, путей сообщения, транспортных средств, транспортного оборудования от актов незаконного вмешательства.

Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта – это система, включающая конструирование (проектирование), испытание, производство (строительство), ввод в эксплуатацию и ремонт транспортных средств, путей сообщения, транспортного оборудования, подготовку и повышение квалификации обслуживающего транспорт персонала, медицинский и метеоконтроль, контроль функционирования путей сообщения, транспортных средств и их движения, организационно-правовые меры, расследование по установлению причин транспортных происшествий (служебное расследование), их учет, определяющая состояние защищенности жизни и здоровья людей, путей сообщения, транспортного оборудования и транспортных средств, окружающей среды и имущества собственников от угроз техногенного, природного и иного несоциального характера.

С учётом антитеррористической направленности Федерального закона «О транспортной безопасности» органы внутренних дел занимают в системе обеспечения транспортной безопасности едва ли не ключевое место. Это не вполне оправданно, так как многие решаемые в рамках этого закона вопросы носят технический, технико-технологический, организационный и иной характер, выходят за границы «традиционной» компетенции органов внутренних дел. К тому же административно-правовое регулирование в сфере обеспечения транспортной безопасности осуществляется преимущественно Минтрансом России. Из-за недостатков в координации и согласовании совместных действий МВД России, Минтранса России и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и субъектов транспортной инфраструктуры в нормативных актах нередко образуются правовые пробелы и противоречия.

В качестве иллюстрации можно указать на пробел в административно-правовом регулировании участия субъектов обеспечения транспортной безопасности в оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В соответствии с ч. 2 ст. 5 Федерального закона «О транспортной безопасности» оценка уязвимости объектов транспортной

инфраструктуры и транспортных средств проводится, в том числе, организациями и подразделениями МВД России, с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе публичного договора по тарифам, устанавливаемым ФСТ России.

Приказом ФСТ России от 10 ноября 2010 г. № 534-а «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по тарифам по исполнению государственной функции по установлению тарифов на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» утвержден соответствующий регламент исполнения государственной функции [9].

Приказом Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» определен порядок проведения указанной оценки [8].

Уставом ФГУП «Охрана» МВД России, утвержденным приказом МВД России от 16 марта 2007 г. № 267 «О некоторых вопросах организации деятельности федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Министерства внутренних дел Российской Федерации», в качестве одного из видов деятельности предприятия указано проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры Российской Федерации [7]. Вместе с тем устав ФГУП «Охрана» МВД России, утвержденный приказом МВД России от 13 мая 2011 г. № 367 «О некоторых вопросах организации деятельности федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Министерства внутренних дел Российской Федерации», не содержит положений о проведении оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств [11].

Таким образом, в настоящее время в МВД России отсутствуют организации, уполномоченные осуществлять указанную деятельность. По нашему мнению, при их определении необходимо учитывать, что в системе органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте отсутствуют организации, аналогичные ФГУП «Охрана» МВД России, способные проводить оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Кроме того, мы полагаем, что место и роль органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности должны обуславливаться и ограничиваться охранительной (полицейской) функцией, то есть охраной правовых норм от нарушений, включая меры превенции. Ведь именно в целях

освобождения органов внутренних дел от избыточных и несвойственных им функций и осуществлялась реформа МВД России.

Между понятиями «правоохранительные функции» и «функции по контролю (надзору)» нет непроходимой грани, поскольку они соотносятся как целое и часть. В каком бы смысле ни рассматривалась «правоохранительная деятельность» – самом узком, узком, широком или самом широком – её ключевым звеном всегда является юрисдикция, которая осуществляется контрольно-надзорными органами, в том числе органами внутренних дел.

Применительно к деятельности органов внутренних дел центральным звеном правоохранительной деятельности целесообразно считать активное наблюдение за соответствием правовым нормам реального поведения участников охраняемых общественных отношений с последующей коррекцией там, где это необходимо. Наблюдение охватывает все формы контроля за соблюдением нормативных правовых актов, в том числе надзор, инспектирование, ревизии, проверки, контроль в собственном смысле этого слова и т. д. Оно присуще как внешненаправленной, так и внутриорганизационной деятельности органов внутренних дел. Наблюдение за исполнением нормативных требований участниками общественных отношений понуждает воздерживаться от нарушений законности. В этом состоит его социальная функция и содержится его значительный предупредительный потенциал. В качестве примеров активного применения метода «включённого наблюдения» можно привести деятельность ДПС ГИБДД, сотрудников службы досмотра в аэропортах, нарядов полиции по сопровождению поездов дальнего следования и т. д.

Юрисдикционная компетенция органов внутренних дел в области транспортной безопасности определена соответствующими нормами УПК РФ о подследственности преступлений, а также нормами КоАП РФ о подведомственности дел об административных правонарушениях. Объём этой компетенции огромен, и возлагать на органы внутренних дел какие-либо дополнительные юрисдикционные полномочия, на наш взгляд, нецелесообразно. Кроме того, правоохранительная функция в этой области реализуется ими не только в уголовно-процессуальной и административной, но и в оперативно-розыскной деятельности.

В настоящее время Минтранс России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности». В соответствии с этим документом, уполномоченным

федеральным органом исполнительной власти по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности определена Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы. Предметом осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности является исполнение субъектами в процессе осуществления их деятельности требований в области транспортной безопасности.

Минтрансу России, МВД России, ФСБ России не позднее одного года со дня принятия указанного постановления предписывается утвердить совместный нормативный правовой акт, устанавливающий Порядок взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с МВД России и ФСБ России при проведении плановых и внеплановых выездных проверок с применением тест-предметов и тест-объектов и их использования.

Минтрансу России по согласованию с МВД России и ФСБ России предлагается не позднее одного года со дня принятия настоящего постановления утвердить:

Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, отнесенных к первой категории в соответствии с Порядком установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности, утвержденным приказом Минтранса России от 21.02.2011 № 62, на которых систематическое наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности осуществляется с применением аудио- и видеосистем;

Перечень пунктов (постов), на которых проводятся мероприятия по выборочному контролю за соблюдением требований в области транспортной безопасности при перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом, осуществляемых на автомобильных дорогах федерального значения.

Не вдаваясь в подробности проекта Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, отметим, что большинство контрольно-надзорных мероприятий территориальным органам Ространснадзора предлагается осуществлять совместно с органами внутренних дел.

Понятийный аппарат нормативных правовых актов, связанных с обеспечением транспортной безопасности, прежде всего законодательных, должен быть упорядочен, унифицирован. В первую очередь, требует уточнения

понятийный аппарат «возмутителя спокойствия» в этой сфере – Федерального закона «О транспортной безопасности». Здесь видятся два пути.

Первый путь – отмена этого закона и принятие на его основе закона «О безопасности на транспорте» или «О безопасности транспортного комплекса», в котором будут определены все виды безопасности на транспорте, субъекты их обеспечения, их правовой статус в этой области.

Ввиду особой важности антитеррористической защиты населения может быть принят отдельный закон «Об антитеррористической безопасности транспортного комплекса» или «О безопасности населения на транспорте». Ведь наряду с большим количеством законов о безопасности нашёл же своё место в правовой системе Российской Федерации Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений». Основу для нового закона составят Федеральный закон «О противодействии терроризму», Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, утверждённая распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р и другие нормативные правовые акты.

Второй путь – внесение изменений и дополнений в Федеральный закон «О транспортной безопасности». Понятие «транспортная безопасность» и само содержание закона должны обогатиться нормами о таких видах безопасности на транспорте, как «авиационная безопасность», «безопасность мореплавания», «безопасность судоходства на внутренних водных путях», «безопасность дорожного движения», «безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» и т. д. Проработка и закрепление понятийного аппарата, а также консолидация норм о разных видах транспортной безопасности в одном (базовом) законодательном акте позволят привести к одному знаменателю соответствующую терминологию других законов, в том числе кодифицированных, и подзаконных актов, регламентирующих вопросы обеспечения транспортной безопасности.

Не исключено, что принятие базового закона о транспортной безопасности может послужить основанием для отмены части законодательных актов об отраслевых видах безопасности. Тем самым правовое поле в этой области будет оптимизировано, понизится накал терминологических споров, появится отчётливость в задачах и функциях субъектов обеспечения транспортной безопасности.

Список литературы:

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ// Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
3. Закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности» (утратил силу) // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
4. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
5. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
6. Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
7. Приказ МВД России от 16 марта 2007 г. № 267 «О некоторых вопросах организации деятельности федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Министерства внутренних дел Российской Федерации» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
8. Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
9. Приказ ФСТ России от 10 ноября 2010 г. № 534-а «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по тарифам по исполнению государственной функции по установлению тарифов на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].
10. Приказ Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих

уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].

11. Приказ МВД России от 13 мая 2011 г. № 367 «О некоторых вопросах организации деятельности федерального государственного унитарного предприятия «Охрана» Министерства внутренних дел Российской Федерации» // Система ГАРАНТ: [Электронный ресурс] / НПП Гарант-Сервис. – Электрон. дан. – [М., 2013].

References:

1. Air Code of the Russian Federation from March 19, 1997, No. 60-FL [Vozdushnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii ot 19 marta 1997 g. № 60-FZ]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

2. Code on Administrative Offenses of the Russian Federation from December 30, 2001, No. 195-FL [Kodeks Rossiiskoi Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh ot 30 dekabrya 2001 № 195-FZ]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

3. Law of the RF No. 2446-I from March 05, 1992 “On Security” [Zakon RF ot 5 marta 1992 № 2446-1 «O bezopasnosti»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

4. Federal Law No. 16-FL from February 09, 2010 “On Transport Safety” [Federal’nyi zakon ot 9 fevralya 2007 g. № 16-FZ «O transportnoi bezopasnosti»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

5. Federal Law No. 390-FL from December 28, 2010 “On Security” [Federal’nyi zakon ot 28 dekabrya 2010 g. № 390-FZ «O bezopasnosti»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

6. RF Presidential Decree from March 31, 2010 “On the Establishment of a Comprehensive System to Ensure Public Safety in Transport” [Ukaz Prezidenta RF ot 31 marta 2010 g. «O sozdanii kompleksnoi sistemy obespecheniya bezopasnosti naseleniya na transporte»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

7. Order of the Russian Ministry of Internal Affairs No. 267 from March 16, 2007 “On some Issues of Organization the Activity of the Federal State Unitary Enterprise “Ohrana” of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation [Prikaz MVD Rossii ot 16 marta 2007 g. № 267 «O nekotorykh voprosakh

organizatsii deyatel'nosti federal'nogo gosudarstvennogo unitarnogo predpriyatiya «Okhrana» Ministerstva vnutrennikh del Rossiiskoi Federatsii»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

8. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 87 from April 12, 2010 “On the Procedure of Assessment the Vulnerability of Transport Infrastructure Objects and Vehicles” [Prikaz Mintransa Rossii ot 12 aprelya 2010 g. № 87 «O poryadke provedeniya otsenki uyazvimosti ob"ektov transportnoi infrastruktury i transportnykh sredstv»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

9. Order of the Federal Tariff Service of Russia No. 534-a from November 10, 2010 “On Approval of the Administrative Regulations of the Federal Tariff Service on Exercising the State Function on Setting Tariffs for Services on the Assessment of the Vulnerability of Transport Infrastructure Objects and Vehicles” [Prikaz FST Rossii ot 10 noyabrya 2010 g. № 534-a «Ob utverzhdenii Administrativnogo reglamenta Federal'noi sluzhby po tarifam po ispolneniyu gosudarstvennoi funktsii po ustanovleniyu tarifov na usluzhi po provedeniyu otsenki uyazvimosti ob"ektov transportnoi infrastruktury i transportnykh sredstv»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

10. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 40 from February 08, 2011 “On Approval the Requirements for Ensuring Transport Security Taking into Account Security Levels for Different Categories of Transport Infrastructure Objects and Airplanes” [Prikaz Mintransa RF ot 8 fevralya 2011 № 40 «Ob utverzhdenii Trebovaniy po obespecheniyu transportnoi bezopasnosti, uchityvayushchikh urovni bezopasnosti dlya razlichnykh kategorii ob"ektov transportnoi infrastruktury i transportnykh sredstv sredstv vozdushnogo transporta »]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.

11. Order of the Russian Ministry of Internal Affairs No. 367 from May 13, 2011 “On some Issues of Organization the Activity of the Federal State Unitary Enterprise “Ohrana” of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation [Prikaz MVD Rossii ot 13 maya 2011 g. № 367 «O nekotorykh voprosakh organizatsii deyatel'nosti federal'nogo gosudarstvennogo unitarnogo predpriyatiya «Okhrana» Ministerstva vnutrennikh del Rossiiskoi Federatsii»]. *System GARANT* [Electronic resource], Moscow: 2013.