

ПОЛИЦЕЙСКОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ

М.В. Костенников, О.Е. Трофимов

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И РОЛЬ ПОЛИЦИИ В ЕЕ ОБЕСПЕЧЕНИИ

Транспорт — важнейшая составная часть производственной инфраструктуры России. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения целостности и национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения.

В условиях коренного реформирования экономики и изменения геополитического положения России нужна продуманная государственная транспортная политика, учитывающая особенности транспорта и его роль в протекании экономических и социальных процессов. При этом ввиду большой инерционности транспортной системы, связанной с высокой капиталоемкостью, продолжительными сроками строительства и реконструкции крупных транспортных объектов и создания новых типов технических средств, задачи в области транспорта должны быть рассмотрены не только на ближайшую перспективу, но и на более отдаленные сроки.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, ее транспортные коммуникации по размещению и структуре в целом отвечают внутренним и внешним транспортно — экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

В транспортную систему РФ входят следующие виды транспорта:

- наземный (автомобильный; железнодорожный; электрический городской, включая метрополитен);
- воздушный;
- водный (морской и речной);
- промышленный;
- магистральный трубопроводный.

Ведущее место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 77,9% общего грузооборота всех видов транспорта (без учета трубопроводного), а также

41,0% пассажирооборота. Транспортный комплекс РФ включает в настоящее время 83 тыс. км внутренних водных судоходных путей, 2 млн. км автобусных маршрутов, 7,7 тыс. км трамвайных и троллейбусных линий. По этим коммуникациям ежедневно перевозится 119,4 млн. пассажиров, свыше 5,6 млн т грузов. Удельный вес транспортного комплекса в общем объеме перевозок пассажиров всеми видами транспорта составляет 87,5%, в пассажирообороте — 58,4%, в объеме перевозок грузов — 48,9%.

Сеть автомобильных дорог России составляет 930 тыс. км, в том числе 557 тыс. км автомобильных дорог общего пользования. Гражданская авиация располагает 800 тыс. км авиалиний и перевозит в год 26,9 млн пассажиров, в том числе 9,8 млн пассажиров на международных авиалиниях.

Как отмечается в научной литературе, транспорт в настоящее время составляет огромную часть мировой экономики. По оценке экспертов Организации экономического сотрудничества и развития, к 2030 г. инвестиционные потребности мировой транспортной инфраструктуры, включающей аэро и морские порты, железные дороги, а также трубопроводы, составят 11,3 трлн долларов. Предполагается, что более 44% этого объема должны составить инвестиции в железнодорожную инфраструктуру (порядка 5 трлн долларов).

По длине железных дорог и грузообороту железнодорожного транспорта Россия занимает второе место в мире после США. Протяженность железнодорожных путей в России составляет около 85 тыс. км., а грузооборот — около 2 трлн т-км. против 230 тыс. км. железнодорожных путей и 2,3 трлн т-км. грузооборота в США.

Оборот российского рынка транспортных услуг в 2014 г., включая доходы от перевалки грузов в портах и аэропортах, превысит 72 млрд долларов¹.

¹ См.: Мотин В.В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях развития информационных техноло-

Необходимо сказать, что транспорт — это не только развитие экономики, но и источник повышенной опасности. Как отмечает Н.Ф. Попова «... ежедневно в транспортных авариях в России погибает около 100 тысяч человек (преимущественно на автомобильном транспорте) и несколько сотен получает травмы различной тяжести. А за год в них погибает до 40 тысяч человек. В средствах массовой информации повышенное внимание уделяется авиакатастрофам и, пока еще, к счастью, редким, авариям водных судов»².

Годовое количество погибших в ДТП на 1000 автомобилей в России больше, чем в США — в 8 раз, чем в Японии — в 5 раз, чем в странах ЕС — в 2-3 раза. С учетом того, что пассажирооборот автомобильного и железнодорожного транспорта сопоставим, а грузооборот в железнодорожном транспорте существенно больше, чем в автомобильном, очевидно наличие особых причин аварийности и ущерба в автомобильном транспорте

В распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. «О транспортной стратегии Российской Федерации» также констатируется, что остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в странах Европейского союза этот показатель составляет 9-10 человек³.

Основной целью административно-правового регулирования в области транспорта является формирование транспортной системы, гарантированно и эффективно удовлетворяющей потребности в перевозках пассажиров и грузов, социальные, оборонные, природоохранные и другие специальные требования, а также структурная перестройка на транспорте, направленная на усиление государственного регулирования естественных монополий, снижение транспортных издержек в цене продукции, определение экономически обоснованных тарифов, повышение конкуренции между транспортными предприятиями. При этом развитие транспорта должно быть направлено не только на полное удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки пассажиров

и грузов, но и на смягчение и устранение ограничений, накладываемых стоимостью и условиями перевозок на функционирование отраслей производства, внешнеэкономическую деятельность, социальную сферу и должно осуществляться взаимосвязано с общими направлениями и прогнозами социально-экономического развития страны, отвечать требованиям экономической эффективности капитальных вложений предусматривать существенное повышение технического уровня и всех видов транспорта, их обновление и модернизацию.

Для реализации эффекта от смягчения связанных с транспортом ограничений на производстве, в сфере обращения и в социальной сфере, требующих, главным образом, снижения стоимости перевозок, улучшения их качества, сокращения сроков доставки пассажиров и грузов, необходимо опережающее развитие транспорта по сравнению с развитием экономики в целом.

Направления развития и технического перевооружения транспорта должны соответствовать как общим закономерностям эффективного формирования транспортных систем, так и вполне определенным экономическими требованиями.

Одной из обязательных предпосылок высокой эффективности таких систем в новых экономических условиях остается гармоничное сочетание на рынке транспортных услуг всех видов современного транспорта, рациональное и экономически выгодное участие в обеспечении перевозок каждого вида транспорта в целом на основе нормальной межвидовой и внутривидовой конкуренции.

Сохраняют свое значение координация работы видов транспорта при перевозках в смешанных сообщениях, а также вопросы развития видов транспорта при освоении новых территорий и реконструкции существующих направлений сети. В связи с этим важное значение будет иметь создание в транспортной отрасли общего информационного пространства на основе обмена информацией между видами транспорта.

В настоящее время как никогда актуальна проблема обеспечения стабилизации работы всех видов транспорта и устойчивое функционирование транспортной системы, удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки пассажиров и грузов, повышение безопасности и качества перевозок, создание условий для финансового оздоровления предприятий транспорта и оживления их инвестиционной активности, повышение конкурентоспособности российских перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг.

гий // Административное и муниципальное право. — 2012. — № 9. — С. 44.

² См.: Попова Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты // Актуальные вопросы административного и информационного права. — М., 2013. — С. 183.

³ См.: СЗ РФ. — 2008. — № 50. — Ст. 5977.

Осуществляемый в настоящее время курс на интеграцию транспорта России в европейскую и мировую транспортные системы, предусматривающий включение ряда отечественных коммуникаций в международные транспортные коридоры, создание сети комбинированных перевозок, стыкующейся с аналогичными зарубежными сетями, вызывает необходимость приведения ряда участков российской транспортной сети в соответствие с международными стандартами, включая поэтапное открытие внутренних водных путей для прохода иностранных судов.

Актуальными остаются вопросы улучшения транспортного обслуживания отдельных регионов, особенно северных, подготовки транспорта к работе в чрезвычайных ситуациях, требующей заблаговременного создания соответствующих резервов.

Названные выше задачи ближайшей перспективы предполагается решать, прежде всего, путем продолжения институциональных преобразований, отвечающих общим направлениям проводимых в стране экономических реформ, совершенствования с учетом новых условий хозяйствования законодательно-правовой и нормативной базы, повышения управляемости транспорта.

Для снижения аварийности на различных видах транспорта необходимо, прежде всего, ужесточить контроль за выполнением нормативных требований эксплуатации технических средств, сделать обязательным учет этих требований при их сертификации и при лицензировании транспортной деятельности, внедрять современные системы диагностики технического состояния транспортной техники. Должно быть ускорено списание транспортных средств, ремонт и текущее содержание которых не могут обеспечить их необходимой эксплуатационной надежности.

Необходимо повышение квалификации и ответственности персонала, обслуживающего транспортную технику и отвечающего за ее состояние и эксплуатацию. Одной из мер должно стать усиление защиты транспорта от актов незаконного вмешательства в его деятельность.

В этой связи следует продолжить разработку программ и проведение отдельных мер по повышению безопасности движения, полетов и судоходства и более полному удовлетворению экологических требований, в частности необходимо стимулировать производство транспортной техники, обеспечивающей высокий, не уступающий мировым стандартам, уровень безопасности перевозок пассажиров и грузов и охраны окружающей среды.

Говоря о безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры то необходимо отметить, что безопасность — состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Такое понятие безопасности является общим для всех видов безопасности. Но для каждого вида общественной безопасности существует специальный административно-правовой режим ее обеспечения. В связи, с чем перед рассмотрением понятия и содержания безопасности как объекта специального режимного регулирования необходимо определить, что понимается под категорией «безопасность» и «общественная безопасность»⁴.

Как отмечает С.В. Проценко «безопасность», «национальная безопасность», «общественная безопасность», «транспортная безопасность», «экологическая безопасность», «информационная безопасность» закладываются в основание государственных стратегий развития, различного рода политических доктрин и концепций большинства общественных, политических организаций и движений нашей страны. Они стали предметом законотворческого процесса⁵.

В Указе Президента РФ от 12 мая 2009 г. «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г.»⁶ 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 РФ, оборону и безопасность государства.

В этом документе также подчеркивается, что для противодействия угрозам национальной безопасности в области повышения качества жизни российских граждан силы обеспечения национальной безопасности во взаимодействии с институтами гражданского общества необходимо улучшают и развивают транспортную инфраструктуру, повышать защиту населения от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

В античные времена под безопасностью понимали спокойное состояние духа, считавшего себя

⁴ См.: Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы административного права. — М., 2013.

⁵ См.: Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. — 2010. — № 8. — С. 40.

⁶ См.: СЗ РФ. — 2009. — № 20. — Ст. 2444.

защищенным от любой опасности. Как отмечается в литературе, посвященной исследованию феномена «безопасность», благодаря философским концепциям, подготовленным в XVII-XVIII вв., категория «безопасность» приобретает широкое распространение в западноевропейских государствах и означает состояние, ситуацию спокойствия, появляющуюся в результате отсутствия реальной опасности (как физической, так и моральной), а также материальные, экономические и политические условия, способствующие созданию данной ситуации⁷.

Как следует из анализа юридической литературы, именно в этот период предпринимались первые попытки теоретической разработки понятия «безопасность». Безопасность приобретает значение философской категории, поскольку охватывает практически все аспекты жизни и играет в ней существенную и определяющую роль⁸. В настоящее время имеется целый ряд определений категории «безопасность», каждое из которых по своему раскрывает природу данного явления.

Так, С.В. Степашин, исследуя категорию «безопасность» с общетеоретических позиций, пришел к такому выводу: «что одним из условий нормального развития человека и общества является безопасность государства. Под безопасностью страны как одного из условий нормального развития человека и общества С.В. Степашин понимает защищенность качественного состояния общественных отношений, обеспечивающих прогрессивное развитие человека и общества в конкретных исторических и природных условиях от опасностей, источником возникновения которых являются внутренние и внешние противоречия»⁹.

Б.П. Кондрашов, проанализировав определение «безопасности» пришел к выводу о том, что: безопасность — это состояние защищенности жизненно важных интересов объектов безопасности — личности, общества и государства, обеспечиваемых субъектами безопасности от общественно опасных деяний и иных вредоносных явлений социального, техногенного и природного характера посредством использования системы мер и средств предусмотренных законом¹⁰.

Предметом нашего исследования является общественная безопасность, а также совокупность режимных административно-правовых средств и мероприятий по ее обеспечению¹¹.

Следует отметить, что в законодательстве отсутствует единое определение «общественная безопасность», имеются определения различных видов общественной безопасности (пожарная безопасность, безопасность дорожного движения, экологическая безопасность и др.). В основу деления общественной безопасности на различные виды положен круг и характер общественных отношений, складывающихся в той или иной сфере жизнедеятельности. В административно-правовой литературе к сфере общественной безопасности обычно относят те общественные отношения, которые связаны с проявлением негативных свойств источников повышенной опасности при неправильном пользовании ими. В сферу общественной безопасности включают отношения людей, связанные с соблюдением правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения; правил производства строительных и ремонтных работ в общественных местах; правил противопожарной безопасности; правил пользования предметами, подпадающими под лицензионно-разрешительную систему и др.¹²

Так, Л.М. Розин говорит о том, что «общественная безопасность представляет собой систему отношений, складывающихся в соответствии с правовыми нормами при использовании объектов, представляющих повышенную опасность для общества, или при наступлении особых условий в связи со стихийными бедствиями и другими чрезвычайными обстоятельствами»¹³.

Следует отметить, что данным определением охвачены далеко не все элементы такого сложного социального и правового явления, как общественная безопасность.

Г.А. Туманов и В.И. Фризко говорят о том, что общественная безопасность в юридическом смысле представляет собой совокупность опосредованных источниками повышенной опасности отношений, регулируемых юридическими и техническими и организационными нормами с целью предотвра-

⁷ См.: Антонов А.Б., Балашов В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства. – М., 1996. – С. 25.

⁸ Там же.

⁹ См.: Степашин С.В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – СПб., 1994. – С. 10.

¹⁰ См.: Кондрашов Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. – М., 1998. – С. 6.

¹¹ См.: Куракин А.В. Административно-правовое регулирование этического поведения государственных гражданских служащих и обеспечение их надлежащего служебного поведения. Административное и муниципальное право. – 2012. – № 5. – С. 56.

¹² См.: Административная деятельность органов внутренних дел. Часть общая. – М., 1996. – С. 32.

¹³ См.: Розин Л.М. Вопросы юрисдикционной деятельности органов внутренних дел / В книге Административное право / под ред. Л.Л. Попова. – М., 1983. – С. 80.

щения и устранения угрозы жизни и здоровью людей, материальным ценностям и окружающей среде¹⁴. Данное определение сформулировано в конце 80-х гг. XX в. в связи с чем оно не отражает современных реалий складывающихся в сфере обеспечения общественной безопасности.

В современный период наиболее приемлемым для целей нашего исследования является определение общественной безопасности, сформулированное Б.П. Кондрашовым.

Так, Б.П. Кондрашов рассматривает общественную безопасность как разновидность социальной безопасности, под которой понимается система общественных отношений, урегулированных правовыми нормами в целях обеспечения безопасности личности, общественного спокойствия, благоприятных условий для труда и отдыха граждан, нормальной деятельности государственных органов, общественных объединений, предприятий, учреждений и организаций от угрозы, исходящей от преступных и иных противоправных деяний, нарушения порядка пользования источниками повышенной опасности, предметами и веществами, изъятыми из гражданского оборота, явлений негативного техногенного и природного характера, а также других особых обстоятельств¹⁵.

Анализ этого определения позволяет выявить основные источники, содержащие в себе угрозу общественной безопасности. Так, угрозы общественной безопасности можно дифференцировать на группы.

Первая включает в себя: технические средства, созданные людьми для удовлетворения своих потребностей (механизмы, машины, приборы и т.п.), вторая группа включает в себя: стихийные бедствия природного характера, третья группа включает в себя: предметы и вещества, подпадающие под разрешительную систему, четвертая группа включает в себя факторы социального и личного характера¹⁶.

Важное значение приобретает знание видов общественной безопасности, что способствует выработке стратегии и тактики, а также организации всей системы обеспечения безопасности с помощью административно-правовых средств. Следует отметить, что в основание классифика-

ции положены наиболее существенные признаки. К ним, прежде всего, относятся объекты безопасности и характер источника угрозы.

По характеру источника угрозы в самом общем виде можно выделить: безопасность от угроз, исходящих от природной среды, и безопасность, источником угроз которой являются отдельные люди и социальные системы.

Причем каждый из указанных видов безопасности можно подразделить по отдельным критериям.

Так угрозы, исходящие от природной среды, могут иметь стихийный характер и происходить независимо от деятельности человека. Но в то же время, человеческая деятельность привела к созданию, так называемых, искусственных природных угроз. К ним относятся: источники повышенной опасности (взрывчатые вещества, транспортные средства, различные виды оружия и т.п.), а также экологические угрозы, являющиеся следствием неразумного воздействия человека на природную среду. Поэтому безопасность от природных угроз можно рассматривать в трех самостоятельных видах: безопасность от стихийных явлений природы, безопасность от техногенных угроз и безопасность от экологических угроз.

1. Основные угрозы транспортной безопасности в автомобильном транспорте:

- массовая автомобилизация населения, ведущая к росту средств автотранспорта и неопытных водителей;
- плохое техническое состояние имеющегося автопарка;
- неразвитость и низкое техническое состояние автодорог;
- моральная устарелость выпускаемых национальной автомобильной промышленностью средств автотранспорта;
- низкий потребительский спрос населения, не стимулирующий выпуск современных и оснащенных пассивными и активными устройствами безопасности транспортных средств;
- коррумпированность государственных органов, в ведении которых находятся вопросы подготовки водителей, выдачи водительских прав, технического осмотра средств автотранспорта, регулирования дорожного движения, предупредительно-воспитательных санкций на дорогах;
- недостаточное финансирование дорожного хозяйства России;
- низкая дисциплинированность водителей и пешеходов;

¹⁴ См.: Туманов Г.А., Фризко В.И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях // Советское государство и право. – 1989. – № 8. – С. 21.

¹⁵ См.: Кондрашов Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. – М., 1998. – С. 8.

¹⁶ См.: Куракин А.В. Принципы государственной гражданской службы в механизме противодействия коррупции // Административное и муниципальное право. – 2012. – № 9. – С. 23.

- недобросовестная конкурентная борьба в зарубежных странах с российскими автоперевозчиками и их недостаточная защищенность со стороны соответствующих ведомств РФ;
- недостаточная согласованность действий транспортной инспекции, ГИБДД, ВАИ, таможенных и иных служб;
- несовершенство технических средств организации и управления дорожным движением;
- недостаточность нормативно-правового обеспечения автотранспортной и дорожной (строительство, реконструкция, ремонт) деятельности.

2. Основные угрозы транспортной безопасности в железнодорожном транспорте:

- сокращение бюджетного финансирования;
- несоблюдение правил технической эксплуатации пути и подвижного состава;
- необоснованное, с точки зрения перспективы, закрытие малодеятельных линий;
- сохранение террористических угроз;
- неадекватное управление тарифами на тяговые энергетические ресурсы, снижающее рентабельность железнодорожного транспорта;
- моральная устарелость техники и технологии железнодорожных перевозок;

3. Основные угрозы транспортной безопасности на воздушном транспорте:

- непоследовательность реформ управления воздушным движением, организации летной работы, поддержания летной годности гражданских воздушных судов, обеспечения полетов;
- снижение количества аэропортов;
- высокая степень износа и старения воздушных судов и иного оборудования действующих аэропортов и аэродромов;
- сокращение парка воздушных судов;
- установка на воздушные суда некондиционных запасных частей и агрегатов;
- высокая вероятность террористических актов;
- незавершенность формирования законодательной базы транспортной безопасности на авиатранспорте;
- недостаточность собственных средств авиаперевозчиков для выполнения всех мероприятий по обеспечению транспортной безопасности;
- незавершенность категорирования транспортных объектов и транспортных средств по степени уязвимости.

4. Основные угрозы транспортной безопасности на водном (морском и речном) транспорте:

- сокращение внутренних судовых водных путей на 18%;

- высокий износ гидротехнических сооружений со сроком эксплуатации 40-60 и более лет, приближающийся к критическому;
- резкое сокращение капитальных вложений в реконструкцию и модернизацию гидротехнических сооружений, находящихся в федеральной собственности;
- преобладание мелких компаний среди хозяйствующих субъектов;
- отставание в технологическом перевооружении и модернизации флота и портов;
- отсутствие должных процедур транспортного надзора в портах и на судах;
- низкий уровень бюджетного финансирования закупок новых судов;
- отсутствие четкого правового порядка выдачи российским судам под управлением иностранных компаний мобилизационных заданий, порядок их отзыва, привлечения плавсостава и его специальной подготовки;
- отсутствие мер защиты российского морского перевозчика на мировых маршрутах; мер, стимулирующих российских грузовладельцев фрахтовать российские суда, вести судовой ремонт на российских судоремонтных заводах.

5. Основные угрозы транспортной безопасности на городском электрическом транспорте (включая метрополитен):

- недостаточность собственных средств хозяйствующих субъектов для обеспечения транспортной безопасности;
- моральный и физический износ основного парка транспортных средств;
- низкий уровень контроля технического состояния транспортных средств;
- недостаток технических средств досмотра и дистанционного контроля пассажиропотока;
- дефицит линейных сотрудников охраны.

С.В. Проценко, раскрывая угрозы транспортной безопасности, предлагает их классификацию в зависимости от источников возникновения (угрозы технико-технологического, социального и природного характера). К угрозам общего типа автор относит физический износ и моральную «усталость» транспортных средств, путей сообщения, недостаточную подготовку экипажа, персонала транспортных объектов и т.д.¹⁷

В свою очередь Б.Н. Дудышкин говорит о необходимости разграничения обеспечения безопас-

¹⁷ См.: Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. – 2010. – № 8. – С. 40.

ности на транспорте на два блока защиты от угроз: обеспечение безопасности эксплуатации транспорта и обеспечение безопасности от актов незаконного вмешательства в объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства¹⁸.

Безопасность от социальных источников угроз наиболее целесообразно рассматривать по сферам общественных отношений, в которых эти угрозы проявляются и актуализируются. В данном случае можно говорить о техногенной, экологической, информационной безопасности в сфере функционирования транспорта и транспортной инфраструктуры. Говоря о безопасности в сфере функционирования транспорта и транспортной инфраструктуры то необходимо отметить, что содержание транспортной безопасности также далеко не однозначно. Согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности»¹⁹ транспортная безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (ст. 1 п. 9).

Федеральный закон от 10 января 2003 г. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»²⁰ определяет, что безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта — состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта — система экономических, организационно-правовых, технических и иных мер, предпринимаемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями железнодорожного транспорта, иными юридическими лицами, а также физическими лицами и направленных на предотвращение транспортных происшествий и снижение риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. определяет, что авиационная безопасность — состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

С.М. Зырянов и В.И. Кузнецов определяют «безопасность на транспорте как состояние защищенности от угроз, обусловленных:

- техническим состоянием транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры;
- нарушениями правил движения и эксплуатации операторами транспортных средств;
- вмешательством в функционирование объектов транспорта извне. Первые два вида безопасности они называют технической безопасностью (статика) и безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств, или технологической безопасностью (динамика) соответственно, последний — транспортной безопасностью»²¹.

Н.Ф. Попова отмечает, что термины «безопасность на транспорте» и «транспортная безопасность» тождественные понятия. Необходимо расширить содержание законодательного понятия «транспортная безопасность» с учетом названных угроз ее обеспечению. В этой связи автором транспортная безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз, обусловленных актами незаконного вмешательства; различными техническими неисправностями (износом) этих средств, а также нарушениями правил безопасной их эксплуатации²².

Вполне очевидно, что транспортная безопасность является базовым (родовым) понятием для всех видов безопасности установленной на раз-

¹⁸ См.: Дудышкин Б.Н. Правовые вопросы обеспечения безопасности на транспорте // Транспортное право. — 2008. — № 4. — С. 34.

¹⁹ См.: СЗ РФ. — 2007. — № 7. — Ст. 837.

²⁰ См.: СЗ РФ. — 2003. — № 2. — Ст. 169.

²¹ См.: Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. — 2012. — № 12. — С. 5.

²² См.: Попова Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты // Актуальные вопросы административного и информационного права. — М., 2013. — С. 183.

личных видах транспорта. Так, транспортная безопасность соотносится с авиационной безопасностью как часть к целому. В этой связи Ю.В. Степаненко прав говоря о том, что содержание понятия «транспортная безопасность» в широком смысле должно соответствовать содержанию понятия «безопасность на транспорте». А такие 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 целое²³.

В свою очередь законодатель к целям обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры 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 федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

Н.Ф. Попова раскрывая задачи транспортной безопасности также отмечает, что «...законодательное определение транспортной безопасности подразумевает только защищенность транспортных средств от актов незаконного вмешательства, т.е. от террористических актов. Но на практике гораздо больший вред жизни, здоровью граждан при-

носят транспортные катастрофы, вызванные различными техническими неисправностями транспортных средств (отказ тормозных систем, двигателя и т.д.), а также «человеческим фактором», т.е. нарушением правил безопасной эксплуатации со стороны водителей этих средств»²⁴.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что *транспортная безопасность* — это состояние защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры, потребителей транспортных услуг (пассажиров) от различного рода угроз (природного и техногенного характера), а также актов незаконного вмешательства, направленная на бесперебойное и эффективное функционирование различных видов транспорта.

Безопасность транспорта и безопасность транспортной инфраструктуры не существует сама по себе, соответствующий вид безопасности обеспечивается комплексом мер, а именно:

- установлением соответствующего правового режима функционирования транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;
- установлением комплекса технических регламентов и стандартов в сфере функционирования транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;
- установлением разрешительной системы функционирования транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;
- осуществлением контрольно-надзорной деятельности за функционированием транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;
- установлением мер юридической ответственности за нарушение порядка эксплуатации транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;
- защитой транспорта и объектов транспортной инфраструктуры от незаконного вмешательства и актов терроризма;
- защитой транспорта и объектов транспортной инфраструктуры с помощью страхования;
- создание системы федеральных органов исполнительной власти призванных осуществлять контрольно-надзорную, разрешительную, юрисдикционную, а также нормотворческую деятельность в сфере функционирования различных видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры и др.

²³ См.: Степаненко Ю.В. Административно-правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Актуальные вопросы административного и информационного права. – М., 2013. – С. 195.

²⁴ См.: Попова Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты // Актуальные вопросы административного и информационного права. – М., 2013. – С. 183.

Ю.В. Степаненко также пишет о том, что *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 характера²⁵.

Как уже отмечалось, транспорт играет огромную роль в экономической деятельности любого государства, в этой связи неотъемлемым требованием к транспортной инфраструктуре является способность противостоять любым видам преступных посягательств. Это особенно важно, в первую очередь, для России. Протяженность ее территории и важность обеспечения безопасности транспортных коммуникаций во все времена вызвали необходимость наличия соответствующих силовых структур и нормативно-правовой базы, которая обеспечивала бы транспортную безопасность. Если вспомнить истории, то еще в начале XIX в. кроме городской и сельской полиции в Российской Империи были созданы специализированные полицейские органы на транспорте, которые действовали независимо от местной администрации, городской и сельской полиции. Задачей транспортной полиции являлось обеспечение безопасности на транспорте, сопровождение и предотвращение хищений грузов. С появлением и дальнейшим развитием

железнодорожного транспорта задача борьбы с преступностью на нем была возложена на жандармские полицейские управления железных дорог, входивших в состав Отдельного корпуса жандармов²⁶.

После революции вопросы обеспечения транспортной безопасности продолжали оставаться одними из ведущих. Были созданы специальные подразделения в составе всероссийской чрезвычайной комиссии — транспортные ЧК. В дальнейшем подразделения по обеспечению безопасности на транспорте не раз меняли свою ведомственную принадлежность, тем не менее, выполняемая ими задача оставалась весьма важной для обеспечения государственных интересов. В годы Великой Отечественной войны и почти до середины 50-х гг. XX в. порядок на транспорте обеспечивали структурные подразделения органов государственной безопасности, наряду с другими силовыми структурами и собственными вооруженными формированиями Министерства путей сообщения. В дальнейшем функции обеспечения безопасности на всех видах транспорта были переданы Министерству внутренних дел, в настоящее время, в составе которого функционирует Главное управление на транспорте.

Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел РФ обеспечивает и осуществляет в пределах своей компетенции функции МВД России по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

Основными задачами Главного управления на транспорте являются:

- организация и участие в формировании основных направлений государственной политики в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта.
- обеспечение совершенствования нормативно-правового регулирования в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта.
- организация в пределах своих полномочий противодействия преступности, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта.
- участие в пределах своих полномочий в реализации мероприятий по предупреждению

²⁵ См.: Степаненко Ю.В. Административно-правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Актуальные вопросы административного и информационного права. — М., 2013. — С. 195.

²⁶ См.: Мотин В.В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях развития информационных технологий // Административное и муниципальное право. — 2012. — № 9. — С. 44.

и пресечению актов незаконного вмешательства на объектах транспорта.

- обеспечение в пределах своих полномочий межведомственного взаимодействия по вопросам транспортной безопасности.
- организационно-методическое обеспечение деятельности органов внутренних дел на транспорте²⁷.

Следует отметить, что законодательная база обеспечения безопасности на транспорте включает в себя как уголовно-правовые, так и административно-правовые меры. Уголовный кодекс России включена специальная гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена». В Кодексе РФ об административных правонарушениях также имеется соответствующая Глава 11 «Административные правонарушения на транспорте». Реализация указанных правовых норм позволяет обеспечить транспортную безопасность. В то же время бурное развитие транспортного комплекса России ставит новые проблемы, связанные с обеспечением транспортной безопасности. Это обусловлено тем, что одновременно с ростом внутренних перевозок на всех видах транспорта, перед нашей страной встают новые задачи глобального масштаба: вступление России в ВТО, возрастание роли России как транспортного коридора между Европой и развитыми странами Дальнего Востока, регулярное судоходство по северному морскому пути, связанное с глобальным изменением климата и т.д. Все эти факторы оказывают значительное влияние на обеспечение транспортной безопасности, многократно усложняя задачи по ее реализации²⁸.

Исходя из вышеизложенного, государство должно оказывать всемерное содействие формированию и расширению рынков транспортных услуг, развитию предпринимательства и здоровой конкуренции как мощного фактора снижения издержек и повышения качества транспортного обслуживания населения и предприятий, созданию условий, при которых каждый пользователь мог бы свободно выбирать наиболее приемлемый вид транспортного обслуживания с учетом его цены и качества.

Достижению этого должны способствовать реализация федеральных и региональных программ

развития транспорта и меры государственного регулирования транспортных предприятий всех форм собственности, в том числе естественных монополий, включая разработку и принятие необходимых законодательных актов, совершенствование организационных форм управления транспортом, контроль и надзор за деятельностью транспортных предприятий. Необходимо развивать систему транспортно-экспедиционного обслуживания с учетом стандартов качества транспортных услуг, создать рынок таксомоторных перевозок.

В формировании рынков транспортных услуг важная роль отводится маркетинговым структурам, а также системам лицензирования и сертификации, которые должны обеспечить допуск на указанные рынки любых квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств. Эти системы используются также для обеспечения безопасности транспортного процесса, охраны окружающей среды, необходимого профессионального уровня работников транспорта, защиты законных интересов потребителей транспортных услуг и предпринимателей, поэтапного сближения национальных требований к техническим средствам транспорта и системе транспортного предпринимательства с требованиями, принятыми в развитых зарубежных странах и международных организациях.

В этой связи неслучайно, что в распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации» также отмечается, что недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг. Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80% общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40%.

Важное государственное значение транспорта требует активного административно-правового регулирования деятельности транспортных предприятий, обеспечивающего учет общественных интересов и развитие транспорта в направлении, соответствующем этим интересам.

В общем случае административно-правовому регулированию подлежат:

- развитие и техническое совершенствование федеральной и региональной транспортной инфраструктуры;
- институциональные преобразования на транспорте;
- вопросы технологической и экологической безопасности работы транспорта;

²⁷ См.: Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы административного права. – М., 2013.

²⁸ См.: Мотин В.В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях развития информационных технологий // Административное и муниципальное право. – 2012. – № 9. – С. 44.

- формирование и функционирование рынка транспортных услуг;
- обеспечение мобилизационной готовности транспорта;
- международная деятельность транспортных предприятий и структур;
- социальная сфера и трудовые отношения на транспорте;
- взаимоотношения транспорта с поставщиками технических средств и других материальных ресурсов.

Административно-правовое регулирование деятельности транспортных предприятий осуществляется преимущественно экономическими методами, в том числе государственной поддержкой, объемы и вид которой должны зависеть от характера деятельности транспортных предприятий и выполняемых ими функций (перевозки пассажиров, социально значимые перевозки грузов, выполнение оборонных и других специальных требований).

Одним из важнейших направлений в сфере обеспечения транспортной безопасности является дальнейшее совершенствование ее управляющих структур. Это должно обеспечить повышение управляемости видами транспорта и транспортными предприятиями и безусловное проведение государственной транспортной политики, осуществление административно-правового регулирования и контроля деятельности транспортных предприятий в производственной и социальной сферах.

В рамках этого направления первостепенной задачей является создание отвечающей новым условиям хозяйствования законодательной и нормативной базы, обеспечивающей согласование интересов транспортных предприятий с общественными интересами, юридическое закрепление прав и обязанностей транспортных предприятий, статуса предприятий транспорта общего пользования (общественных перевозчиков).

Соответствующая работа должна осуществляться в рамках согласованной концепции формирования транспортного законодательства (и по единому комплексному плану) путем разработки новых и пересмотра действующих законодательных и иных нормативных правовых актов, предусматривающих единообразные подходы к регулированию сходных отношений при функционировании различных видов транспорта. Развитие законодательства в этой сфере должно вестись с учетом Федерального закона от 9 февраля 2007 г. «О транспортной

безопасности»²⁹, который устанавливает базовые правовые, экономические и организационные основы деятельности транспортных предприятий, а также особенности их взаимоотношений с потребителями транспортных услуг, с федеральными и местными органами власти и управления.

Наряду с разработкой законодательных и нормативных актов в области транспортной безопасности специфика транспорта и его интересы должны получать надлежащее отражение и в документах, имеющих общеэкономический характер. Законодательная база как основа административно-правового регулирования транспортной безопасности должна отражать появление транспортных предприятий различных организационно-правовых форм и форм собственности, обеспечивать эффективное взаимодействие предприятий транспорта, государственную защиту прав потребителей транспортных услуг, безопасность транспортного процесса и охрану окружающей среды.

Законодательные и иные нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность различных видов транспорта, разрабатываются с учетом сближения их правовой базы с требованиями международного права, а также международных организаций, участником которых является Россия.

Одним из важнейших направлений развития и реформирования транспортной системы является дальнейшее совершенствование ее управляющих структур, в том числе на региональном уровне, которое должно обеспечить повышение управляемости транспорта и эффективности его работы путем приведения управленческих и производственных структур в соответствие с выполняемыми объемами перевозок на основе внедрения современных информационных технологий.

В настоящее время нужно сформировать эффективную систему хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства. В области железнодорожного транспорта предстоит перейти на двухзвенную систему управления с усилением централизованного управления перевозочным процессом, инвестициями и распоряжением финансовыми и материально-техническими ресурсами. На других видах транспорта на первый план выдвигаются вопросы совершенствования территориального звена управления транспортом и транспортной деятельностью, создания территориальных управляющих органов и разграничения полномочий между ними и феде-

²⁹ См.: СЗ РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

ральными органами управления транспортом с постепенным переносом значительной части управляющих функций на региональный уровень. Должна быть повышена роль Российской транспортной инспекции.

Как уже отмечалось, транспорт входит в число отраслей хозяйства, играющих определяющую роль в обеспечении национальной безопасности страны.

Для реализации этой роли транспорта необходимо повышение его мобилизационной готовности к работе в особых условиях и создание условий для экономической независимости страны.

В целях повышения обороноспособности страны и устойчивой работы транспорта в чрезвычайных ситуациях в ходе развития и совершенствования транспортной системы необходимо:

- согласовывать стратегию развития транспортной системы с государственной военной доктриной;
- уделять первостепенное внимание развитию систем и объектов транспорта, имеющих непосредственное оборонное значение и используемых при ликвидации чрезвычайных ситуаций, устанавливая в необходимых случаях особый порядок материально-технического обеспечения таких объектов и систем;
- устанавливать транспортным предприятиям государственные оборонные заказы с финансированием за счет средств федерального бюджета и осуществлением контроля за их выполнением;
- финансировать из федерального бюджета затраты на транспорте, связанные с обеспечением обороноспособности страны;
- осуществить разработку (переработку) необходимых нормативных документов по мобилизационной подготовке транспорта;
- разработать систему мобилизационной подготовки и структуру мобилизационных орга-

нов в новых условиях функционирования экономики страны;

- обеспечить устойчивость функционирования средств информатизации, связи и управления в особых условиях.

Мероприятия по обеспечению устойчивости функционирования объектов и подсистем транспорта в чрезвычайных ситуациях разрабатываются и осуществляются заблаговременно в соответствии с государственными целевыми программами и мобилизационным планом экономики РФ. Для обеспечения экономической безопасности страны необходимо поддержание такого уровня развития и функционирования транспортной системы, который:

- позволяет при любых условиях удовлетворять жизненно важные потребности экономики, вооруженных сил и населения в перевозках;
- сохраняет экономическое единство страны путем создания условий для развития транспортно-экономических связей между ее регионами.

В соответствии с этим для повышения экономической безопасности государства в части, зависящей от транспорта, наряду с мерами по усилению материально-технической базы транспорта, подготовке его к работе в особых условиях и при чрезвычайных ситуациях и сохранению его научно-технического потенциала предусматриваются:

- уменьшение зависимости отечественного транспорта от поставок технических средств из других стран и необходимости использования транспортной инфраструктуры других стран;
- защита интересов российских перевозчиков и производителей транспортных средств, а также внутреннего транспортного рынка.

Такова общая характеристика содержания административно-правового регулирования деятельности федеральных органов исполнительной власти по обеспечению безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Библиографический список:

1. Антонов А.Б., Балашов В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства. — М., 1996.
2. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть общая. — М., 1996.
3. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. — 2012. — № 12.
4. Кондрашов Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. — М., 1998.
5. Дудышкин Б.Н. Правовые вопросы обеспечения безопасности на транспорте // Транспортное право. — 2008. — № 4.

6. Куракин А.В. Административно-правовое регулирование этического поведения государственных гражданских служащих и обеспечение их надлежащего служебного поведения // Административное и муниципальное право. — 2012. — № 5.
7. Куракин А.В. Принципы государственной гражданской службы в механизме противодействия коррупции // Административное и муниципальное право. — 2012. — № 9.
8. Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы административного права. — М., 2013.
9. Мотин В.В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях развития информационных технологий // Административное и муниципальное право. — 2012. — № 9.
10. Попова Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты // Актуальные вопросы административного и информационного права. — М., 2013.
11. Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. — 2010. — № 8.
12. Розин Л.М. Вопросы юрисдикционной деятельности органов внутренних дел / В книге Административное право / под ред. Л.Л. Попова. — М., 1983. — С. 80.
13. Степашин С.В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — СПб., 1994.
14. Степаненко Ю.В. Административно-правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Актуальные вопросы административного и информационного права. — М., 2013.
15. Туманов Г.А., Фризко В.И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях // Советское государство и право. — 1989. — № 8.

References (transliteration):

1. Antonov A.B., Balashov V.G. Osnovy obespecheniya bezopasnosti lichnosti, obshestva i gosudarstva. — М., 1996.
2. Administrativnaya deyatel'nost' organov vnutrennih del. Chast' obshaya. — М., 1996.
3. Zyryanov S.M., Kuznetsov V.I. Transportnaya bezopasnost' i sistema sub'ektov ee obespecheniya // Zhurnal rossiiskogo prava. — 2012. — № 12.
4. Kondrashov B.P. Obshestvennaya bezopasnost' i administrativno-pravovye sredstva ee obespecheniya. — М., 1998.
5. Dudyshkin B.N. Pravovye voprosy obespecheniya bezopasnosti na transporte // Transportnoe pravo. — 2008. — № 4.
6. Kurakin A.V. Administrativno-pravovoe regulirovanie eticheskogo povedeniya gosudarstvennykh grazhdanskikh sluzhashih i obespechenie ih nadlezhashego sluzhebno go povedeniya Administrativnoe i municipal'noe pravo. — 2012. — № 5.
7. Kurakin A.V. Principy gosudarstvennoi grazhdanskoi sluzhby v mehanizme protivodeistviya korrupcii // Administrativnoe i municipal'noe pravo. — 2012. — № 9.
8. Kostennikov M.V., Kurakin A.V. Aktual'nye problemy administrativnogo prava. — М., 2013.
9. Motin V.V. Problemy obespecheniya transportnoi bezopasnosti v usloviyah razvitiya informacionnykh tehnologii // Administrativnoe i municipal'noe pravo. — 2012. — № 9.
10. Popova N.F. Transportnaya bezopasnost' kak faktor obespecheniya nacional'noi bezopasnosti RF: teoreticheskii i geopoliticheskii aspekty // Aktual'nye voprosy administrativnogo i informacionnogo prava. — М., 2013.
11. Procenko S.V. Ugrozy transportnoi bezopasnosti Rossiiskoi Federacii // Rossiiskaya yusticiya. — 2010. — № 8.
12. Rozin L.M. Voprosy yurisdikcionnoi deyatel'nosti organov vnutrennih del / V knige Administrativnoe pravo / pod red., L.L. Popova. — М., 1983. — S. 80.
13. Stepashin S.V. Teoretiko-pravovye aspekty obespecheniya bezopasnosti Rossiiskoi Federacii: Avtoref. dis. ... d-ra yurid., nauk. — SPb., 1994.
14. Stepanenko Yu.V. Administrativno-pravovye problemy obespecheniya transportnoi bezopasnosti // Aktual'nye voprosy administrativnogo i informacionnogo prava. — М., 2013.
15. Tumanov G.A., Frizko V.I. Obshestvennaya bezopasnost' i ee obespechenie v ekstremal'nykh usloviyah // Sovetskoe gosudarstvo i pravo. — 1989. — № 8.