**Транспортная безопасность: вопросы юридической регламентации**

В.В. Морозов

Нормативное правовое регулирование – фундаментальное направление государственной политики в сфере транспортной безопасности

До недавнего времени вопросам юридической регламентации деятельности различных субъектов по обеспечению транспортной безопасности не придавалось существенного значения. Во всяком случае, комплексный подход к их решению отсутствовал. Сам термин «транспортная безопасность» советскому и российскому законодательству не был известен. Однако после подписания 9 февраля 2007 г. Президентом Российской Федерации Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» он впервые получил юридическое закрепление.

В августе 2007 года закон вступил в силу. В связи с тем, что отдельные разрабатываемые нормативные правовые акты не имеют аналогов в российской и международной практике, так как закон носит рамочный характер, имеет сложную правовую конструкцию, содержит множество порученческих норм. Это требует внесения изменений в целый ряд действующих нормативных актов и проведение дополнительной глубокой научной проработки последствий принимаемых решений, поэтому остро встала задача разработки подзаконных необходимых нормативных правовых актов, как Правительства Российской Федерации, так и ведомственных, для его реализации.

Реализация Федерального закона осложняется тем, что в нем содержится ряд отсылочных норм, которые обращены к разным субъектам обеспечения транспортной безопасности. В частности, Правительству Российской Федерации по поручению законодателя предстоит своими нормативными правовыми актами:

– определить федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности (п. 3 ст. 1 Закона), то есть компетентные органы, которыми, в нашем понимании, являются федеральные агентства по видам транспорта;

- утвердить порядок аккредитования специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности (п. 8 ст. 1).

При этом законодатель определил, что специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности – это юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

– утвердить перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса (п. 2 ст. 7);

– установить требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ст. 8);

– утвердить перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности (п. 2 ст. 10).

- утвердить отдельные маршруты, при перевозках по которым персональные данные о пассажирах подлежат передаче в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах (подп. 4 п. 2 ст. 11). Перечень этих маршрутов будет формироваться по представлению ФСБ России, МВД России, ФСО России и Минобороны России

– установить порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и предоставления содержащихся в них данных (п. 6 ст. 11).

Немалый объем правоустанавливающей работы возлагается на Минтранс России как основной субъект и координатор деятельности по обеспечению транспортной безопасности. Во взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти ему необходимо разработать и утвердить:

порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (п.1 ст.5);

порядок установления количества категорий и критерии категорирования объектов (п. 1 ст. 6);

порядок ведения реестров категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (п.3 ст.6);

порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности (п. 1 ст. 9);

порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения актов незаконного вмешательства (подп. 1 п. 2 ст. 12).

На Федеральные агентства будут возложены следующие функции компетентного органа в области транспортной безопасности:

– утверждение результатов проведенной оценки уязвимости объектов;

– категорирование объектов транспортной инфраструктуры;

– ведение реестров категорированных объектов;

– утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

ФСБ России и МВД России, как компетентные органы в области безопасности и области внутренних дел, при этом непосредственно участвуют практически во всех мероприятиях плана. Кроме того, организации и подразделения ФСБ России и МВД России наравне с аккредитованными специализированными организациями могут проводить на договорной основе оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.

Тарифы на проведение оценки уязвимости устанавливаются государством, т.е. Федеральной службой по тарифам.

Отныне реализация законодательных предписаний будет носить системный характер и основываться на научно-обоснованных критериях. В учебные планы отраслевых образовательных учреждений планируется ввести специальный курс «Обеспечение транспортной безопасности». На агентства будут возложена обязанность обеспечить первоначальную подготовку, переподготовку и повышение квалификации работников, занятых этой важной деятельностью.

Основная нагрузка по исполнению закона, безусловно, ляжет на субъекты транспортной инфраструктуры – юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

После того, как компетентные органы определят категории опасных объектов и транспортных средств, субъекты транспортной инфраструктуры должны будут выбрать специализированную организацию для проведения оценки уязвимости этих объектов. Результаты оценки уязвимости утверждаются компетентным органом.

На основе утвержденной оценки уязвимости субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности, в порядке, который определит Министерство транспорта.

Планы обеспечения транспортной безопасности согласовываются территориальными органами ФСБ России и МВД России и утверждаются компетентными органами.

При этом надо иметь ввиду, что государство по-прежнему остается основным владельцем транспортной инфраструктуры. Прежде всего, это аэродромы, портовые сооружения, автомобильные дороги, судоходные каналы на внутренних водных путях.

Поэтому основную финансовую нагрузку будет нести государство.

Вопрос цены реализации требований закона вызывал и вызывает большую озабоченность бизнеса и собственников транспортных средств.

Во многом это будет определяться теми нормативными документами, которые в настоящее время разрабатываются во исполнение закона.

Подготовлено по материалам «круглого стола» в Академии Генпрокуратуры России по вопросу обеспечения транспортной безопасности 24.12.2007 г.