



УДК 34

В.Н. Ничипоренко, доцент, доцент кафедры транспортного права,
ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д.5

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТАМИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: транспортная безопасность, субъекты транспортной инфраструктуры, объекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства, аттестация сил обеспечения транспортной безопасности.

Аннотация: в статье рассмотрены основные проблемные вопросы, связанные с обеспечением транспортной безопасности в субъектах транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта и пути их решения.

Основным элементом механизма правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности (далее - ОТБ) является система правовых норм, содержащихся в нормативных правовых актах – законах, Указах Президента Российской Федерации, Постановлениях Правительства Российской Федерации и ведомственных актах.

На состоявшемся 6 -7 апреля 2017г. VII Международном форуме «Безопасность на транспорте», депутат Государственной Думы Федерального Собрания РФ, член комитета по транспорту и строительству Александр Старовойтов отметил, что проблемы в ходе практической реализации законодательства в области транспортной безопасности остаются и среди них выделил такие как:

- несовершенство принимаемых нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности;
- несогласованность вопросов, связанных с сертификацией технических средств обеспечения транспортной безопасности;
- проблемы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и аккредитации подразделений транспортной безопасности;
- нераспространение российского законодательства в сфере транспортной безопасности на иностранных перевозчиков [1].

Хотелось бы акцентировать внимание на некоторых проблемах, обозначенных А. Старовойтовым, присущих субъектам транспортной инфраструктуры (далее - СТИ) морского и речного транспорта

Проблема 1. Несвершенство принимаемых нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности (далее - ОТБ).

По нашему мнению, множество различных нормативных правовых актов, призванных обеспечить защиту от любых форм незаконного вмешательства в сферу функционирования транспортного комплекса, изобилуют противоречиями, нестыковками и серьезными пробелами. Правовые проблемы заключаются, прежде всего, в

недостаточной проработке нормативной правовой базы, призванной регламентировать все стороны и аспекты процесса.

Еще в 2001 году Президент РФ в Послании Федеральному Собранию отметил: «... сегодня наша нормативно-правовая база, с одной стороны, избыточна, с другой – неполна. Законов принято даже слишком много. Многие из них дублируют друг друга, но в целом ряде случаев так и не решают поставленных задач, поскольку приняты под давлением узких – групповых или ведомственных – интересов» [2].

В Послании Президента РФ Федеральному Собранию 2002 года отмечалось: «...для того, чтобы быстрее адаптироваться к изменяющимся условиям, нам приходится принимать много законов, но это не может оправдать того, что многие законы противоречат друг другу, а, будучи принятыми, – не исполняются. Кроме того, они постоянно подвергаются изменениям, иной раз – даже не вступив в силу...» [3]. Прошло 16 лет, но улучшения в нормотворческой деятельности не наблюдается.

По нашим подсчетам, нормы, имеющие отношение к транспортной безопасности, прописаны более чем в 80 действующих нормативных правовых актах, следствием этого является, по выражению Ю.А.Тихомирова, «правовая инфляция, то есть обесценивание нормативных актов в силу их непомерного количества» [4].

Реализация требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности СТИ затруднена, прежде всего, тем, что подзаконные нормативные правовые акты, регламентированные Федеральным законом «О транспортной безопасности», разработаны не в полном объеме [5].

Например, на основании пункта 7.3 статьи 1 Федерального Закона «О транспортной безопасности», Правительство Российской Федерации должно было утвердить Перечень грузов повышенной опасности и порядок допуска к их перевозке, однако до настоящего времени такие нормативные акты не приняты.

Исходя из понятия «объект транспортной инфраструктуры (далее - ОТИ) [5, п.5д, ст.1], и «транспортное средство» (далее - ТС) [5, п.11г, ст.1], СТИ имеет право исключить ОТИ и ТС из «Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (далее- Реестр), если на ОТИ не осуществляется посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, а на ТС не осуществляет перевозку грузов повышенной опасности, однако Федеральное агентство морского и речного транспорта (далее - ФАМРТ) считает иначе.

Примером тому, что арбитражные суды зачастую выносят решения, противоречащие требованиям Закона о транспортной безопасности, принимая решения в пользу государственных структур, явилось решение арбитражного суда Московского округа: «...принимая во внимание Проект, Правила перевозки грузов, ГОСТ 19433-88, общее понятие грузов повышенной опасности, содержащееся в Законе о транспортной безопасности и КВВТ РФ, суды пришли к выводу, что газойль вакуумный, топливо нефтяное АВТ, топливо судовое маловязкое относится к 3 классу опасных грузов, то есть к легковоспламеняющимся жидкостям, следовательно, являются грузами повышенной опасности» [6].

Возникает вопрос: на основании чего Проект нормативного акта является основанием для вынесения судебного решения, и почему арбитражный суд Московского округа решил за Правительство РФ, какие опасные грузы относятся к грузам повышенной опасности, а какие нет?

Периодически вносимые изменения в действующие нормативные правовые акты приводят к необоснованным финансовым затратам при реализации требований законодательства. Например, внесенные Федеральным законом от 3.02.2014 №15-ФЗ [7] изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности» привели к изменению понятий «транспортные средства» и «объекты транспортной инфраструктуры». В результате внесенных изменений часть ОТИ и/или ТС не попадают под действие Федерального закона «О транспортной безопасности» и подлежат исключению из Реестра. Финансовые средства СТИ, израсходованные на проведение оценки уязвимости,

разработку планов обеспечения транспортной безопасности, установку технических средств и обучение лиц, ответственных за транспортную безопасность, фактически потрачены напрасно.

В настоящее время широкое обсуждение получил законопроект № 750871-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», разработанный Минтрансом России с целью совершенствования нормативного правового регулирования вопросов, связанных с ОТБ. Законопроект был принят в первом чтении Государственной думой 24 апреля 2015 года, в нем предусматриваются положения, предполагающие снижение финансовой нагрузки на СТИ. Согласно законопроекту, для ТС процедуры категорирования, проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности предлагается исключить. Вместе с тем, одновременно с отменой процедур категорирования, оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности законопроектом предусматривается разработка и утверждение СТИ *паспорта обеспечения транспортной безопасности ТС*.

Вышеуказанные изменения повлекут за собой отмену и разработку десятков подзаконных нормативных правовых актов, а также очередную отмену действия Планов ОТБ, разработанных в 2017 году после изменений, внесенных в Закон о транспортной безопасности Федеральным законом от 3.02.2014г. №15-ФЗ.

Бесконечные поправки, изменения и дополнения, которым подвергаются действующие законы, порождают такую ситуацию, когда специалистам в области ОТБ не удается найти окончательный вариант текста того или иного нормативного акта, а тем более понять, каким нормативным правовым актом нужно руководствоваться.

В свое время, Петр I требовал от формулировок в законах ясности и четкости: «Надлежит законы писать ясно, чтобы их не перетолковывать».

Остается надеяться, что разумные пожелания СТИ, направленные на совершенствование законодательства в области ОТБ, найдут свое дальнейшее отражение в принимаемых нормативных правовых актах.

Проблема 2. Несогласованность вопросов, связанных с сертификацией технических средств обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии с частью 1 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности», обеспечение транспортной безопасности ОТИ и ТС возлагается на СТИ и перевозчиков, которые несут ответственность за неисполнение требований в области ОТБ в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Постановлением Правительства РФ от 26.09.2016г. № 969 распределены обязанности между 5 федеральными органами, такими как: **ФСБ России** - в отношении систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения; **МВД России** – в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио - и видеозаписи; **МЧС России** - в отношении технических средств оповещения; **Россвязи** - в отношении средств связи, приема и передачи информации; **Минтранса России** - в отношении систем сбора и обработки информации [8].

Услуги, предоставляемые вышеуказанными федеральными органами, осуществляются на договорной основе. Из этого следует, что СТИ для выполнения требований ОТБ по оснащению техническими средствами ОТИ и/или ТС должен обратиться не в единый централизованный орган, а в каждый по отдельности, заключив договор на возмездной основе.

Практическое применение вводимых норм сопряжено со значительными организационными и финансовыми расходами, в частности:

- оборудование, приобретенное и установленное СТИ до даты вступления постановления Правительства РФ в силу, подлежит замене на сертифицированное оборудование;

- предусмотренные схемы сертификации на практике не позволят сократить расходы на сертификацию, поскольку делают затруднительной закупку сертифицированного оборудования, произведенного за рубежом;

- технические требования к оборудованию, по мнению представителей СТИ, являются заведомо завышенными и не дифференцируются в зависимости от категорий ОТИ и ТС.

По нашему мнению, должен быть определен единый **федеральный орган исполнительной власти по сертификации** технических средств ОТБ, в результате чего стоимость предоставляемых услуг для СТИ будет значительно ниже.

В постановлении Правительства РФ от 26.09.2016г. № 969 много нестыковок и противоречий с другими нормативными правовыми актами. Например, в пункте 20д прописано, что технические системы и средства досмотра должны обеспечивать взаимодействие с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля при получении и передаче информации в указанную систему по локальной сети Интернет с использованием стека протоколов семейства TCP/IP. Исходя из данного требования, исключается возможность использования ручных металлодетекторов при проведении досмотра, что противоречит пункту 168 приказа Минтранса России от 23.07.2015 №227 [9].

Существующие на данный момент ручные (портативные) средства досмотра не имеют возможностей по передаче информации в локальную сеть, что противоречит пункту 6 требований постановления Правительства РФ от 16.07.2016 года № 678, в котором определен порядок передачи данных на съемных носителях, а не по локальным сетям [10].

Положения пункта 23 постановления Правительства РФ № 969 возлагают на охранные телевизионные системы несвойственные им функции – позволить в случае получения извещения о тревоге определить «оптимальные меры противодействия». Оптимальные меры противодействия определяются должностными лицами подразделений транспортной безопасности не на основании телевизионных систем, а на основании комплексных данных всех охранных систем.

Установление ограничений на количество изображений видеокамер, выводимых на экран монитора (4 изображения) потребуют иметь несколько мониторов на постах управления техническими средствами ТС. Представляется целесообразным установить ограничение по количеству выводимых изображений в зависимости от размера экрана монитора оператора.

Целый ряд требований постановления не отвечает задачам транспортной безопасности и решает задачи противопожарной защиты, реагирования на чрезвычайные ситуации и статистики (функции открывания-закрывания дверей, учет по типу пропусков и т.д.).

В настоящее время, из-за различного рода противоречий и трудностей реализации Требований к функциональным свойствам технических средств ОТБ Минтрансом России подготовлен очередной Проект изменений и дополнений в постановление Правительства РФ № 969 с целью снижения финансовой нагрузки на СТИ.

Проблема 3. Аттестация сил ОТБ и аккредитации подразделений транспортной безопасности.

Лица, не прошедшие подготовку и аттестацию не вправе выполнять работу, которая непосредственно связанная с ОТБ.

В настоящее время базовые положения законодательства, на которых должен основываться процесс подготовки сил ОТБ, регламентированы статьей 85.1 Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» и частью 1 статьи 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности». В части 1 этой же статьи законодатель определил, что подготовка осуществляется в порядке, устанавливаемом Минтрансом России, по согласованию с ФСБ России, МВД России и Минобрнауки России.

В Порядке подготовки сил ОТБ, утвержденном приказом Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» прописано, что слушателями дополнительных профессиональных программ могут быть только лица, имеющие среднее профессиональное или высшее образование. На практике в составе сил ОТБ значительное количество работников имеют среднее, а нередко и неполное среднее образование, например, матросы, а также студенты и курсанты учебных заведений Минтранса России, проходящие учебные практики. Сразу возникает вопрос о том, как быть с этими членами экипажа ТС, по каким программам они должны обучаться?

Что касается аттестации сил ОТБ, то она является обязательной и проводится органом аттестации, которым является ФАМРТ [11]. Не допускается проведение аттестации организацией, которая осуществляла подготовку аттестуемых лиц из числа сил ОТБ.

В соответствии с приказом ФАМРТ от 17.06.2016 № 76 ФБУ «Служба морской безопасности» наделена полномочиями органа аттестации и аттестующей организации являясь, по сути дела, «монополистом» по оказанию услуг, устанавливая расценки, исходя из непонятных для СТИ расчетов [12].

Например, проведение аттестации одного сотрудника сил ОТБ составляет от 13 628 рублей до 24 790 рублей в зависимости от категории аттестуемого, без учёта 1300 рублей госпошлины за выдачу Свидетельства об аттестации.

В случае недостаточной обеспеченности компетентного органа помещениями, техническими средствами, оборудованием, преподавательским составом с уровнем квалификации и опытом работы, необходимыми для проведения аттестации, могут привлекаться аттестующие организации.

Привлечение в целях аттестации аттестующих организаций, осуществляется из числа организаций, имеющих аккредитацию и включенных в «Реестр аттестующих организаций».

В настоящее время в Реестре числится 11 организаций, однако ни одна из них к проведению аттестации не привлекается по причинам, понятным только компетентному органу [13]. Можем только предположить, что компетентный орган удовлетворен работой ФБУ «Служба морской безопасности», однако, по многочисленным жалобам представителей СТИ, она не справляется с обработкой направленных в ее адрес документов.

По нашему мнению, чем больше организаций, получивших аккредитацию, будет допущено для проведения аттестации, тем ниже будет ее стоимость, что подтверждается стоимостью аттестации Федеральных агентств железнодорожного и автомобильного транспорта.

Сложности, с которыми сталкиваются СТИ при проведении аттестации лиц, выполняющие обязанности по ОТБ, заключаются в продолжительности самой процедуры сбора различного рода документов, прописанных законодателем в нормативных правовых актах.

Например, получение заключения органов МВД России об отсутствии судимости, составляет 30 дней; срок обработки персональных данных органом аттестации - 45 дней; обучение по одному из видов профессиональных программ 2-3 недели; аттестация лиц, допущенных к проведению аттестации, включая подачу и рассмотрение заявки, оплату оказания услуг, определение даты и места аттестации до 15 дней.

В случае установления несоответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц органом аттестации (аттестующей организацией) выносится заключение с приложением к нему материалов, обосновывающих их несоответствие.

Возникает логичный вопрос: каким образом СТИ может сформировать экипаж для судов внутреннего водного транспорта перед началом навигации, если период его допуска от подачи заявления до проведения аттестации составляет 2-3 месяца?

Не менее сложная проблема укомплектования экипажей морских судов,

работающих по контракту. Исходя из того, что продолжительность аттестации составляет 2-3 месяца, имеющему все необходимые документы и опыт работы на морских судах моряку проще уйти «под иностранный флаг», чем находиться без работы в ожидании аттестации.

Обозначенная нами проблема, связанная с аттестацией, уже вызывает недовольство моряков и текучесть кадров, которая, по сведениям полученным от представителей некоторых СТИ, достигает 20 процентов.

При проведении плановых и внеплановых проверок в СТИ надзорные органы, как правило, фиксируют самое распространенное нарушение: «Не проведена аттестация сил обеспечения транспортной безопасности».

Усматривая в действиях (бездействии) СТИ признаки административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 11.15.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ), государственным транспортным инспектором составляется протокол об административном правонарушении и назначается административное наказание в виде штрафа как должностному, так и юридическому лицу.

Практика показывает, что при рассмотрении дел арбитражными судами СТИ не опровергают факта наличия в своих действиях (бездействии), выявленных в ходе проверки нарушений, таким образом, суд приходит к выводу о наличии в действиях СТИ события и состава административного правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.11.15.1 КоАП РФ. Между тем, исходя из обстоятельств конкретного дела, арбитражный суд может применить к спорной ситуации положения ст.2.9 КоАП РФ.

Согласно вышеуказанной статье, при малозначительности совершенного административного правонарушения, судья, орган, должностное лицо, уполномоченные решить дело об административном правонарушении, могут освободить лицо, совершившее административное правонарушение, от административной ответственности и ограничиться устным замечанием. Тем не менее, категория малозначительности относится к числу оценочных, в связи с чем, определяется в каждом конкретном случае, исходя из обстоятельств совершенного правонарушения. Малозначительность правонарушения имеет место при отсутствии существенной угрозы охраняемым общественным отношениям.

В соответствии с пунктом 17 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 02.06.2004г. № 10, если малозначительность правонарушения будет установлена в ходе рассмотрения дела об оспаривании постановления административного органа о привлечении к административной ответственности, суд, руководствуясь частью 2 статьи 211 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации и статьей 2.9 КоАП РФ, принимает решение о признании незаконным этого постановления и о его отмене. В настоящее время, именно такие решения в большинстве случаев принимаются арбитражными судами [14].

Комментируя изменения в КоАП РФ, предусматривающие административную ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности, А.Н. Никитина отмечает ужесточение ответственности юридических и физических лиц. Максимальный размер санкции для юридического лица составляет 500 тыс. руб., либо приостановление деятельности на срок до 90 суток. При этом максимальная санкция для объектов топливно-энергетического комплекса **в 10 раз (!) меньше – 50 тыс. руб.** **Сложно объяснить,** чем руководствовались законодатели, устанавливая столь различные санкции за деяния с аналогичными последствиями, с одинаковым характером и степенью опасности для конституционно признаваемых ценностей [15].

Проведенный нами анализ судебных решений арбитражных судов в отношении СТИ за 2016 год свидетельствуют, что инспекторы Ространснадзора не всегда правильно применяют нормы законодательства при проведении плановых и внеплановых проверок. Так, из 37 рассмотренных нами постановлений об административном правонарушении 26

решением арбитражных судов признаны противозаконными и отменены [16].

Что касается наказаний за административные правонарушения в области ОТБ, то законодатель пошёл по пути их ужесточения.

Например, на официальном сайте для размещения информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного обсуждения, размещен [проект Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части усиления административной ответственности за выполнение требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности, а также установления такой ответственности в отношении собственников \(владельцев\) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»](#) [17].

Считаем, что усиление административной ответственности за невыполнение требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности допустимо, однако выражаем категорическое несогласие с содержанием текста проекта Федерального закона:

- проект закона носит явную коррупционную составляющую;
- проект закона предполагает коллективную ответственность за допущенное нарушение в области транспортной безопасности за каждый ОТИ и ТС;
- проект закона предполагает заинтересованность Ространснадзора осуществлять контроль (надзор) в области транспортной безопасности ОТИ и ТС таких СТИ, которые имеют большой совокупный размер выручки за предшествующий календарный год, тем самым выполнять основной показатель своей деятельности;
- проект закона приведет к прекращению обсуждения вопросов совершенствования транспортной безопасности ОТИ и ТС учредителями, членами совета директоров и коллегиального исполнительного органа, что даст возможность освободить указанных должностных лиц от административной ответственности, как не принимавших участия в голосовании;
- в целях реализации пункта 1 проекта закона потребуется представление инспекторам Ространснадзора состава учредителей (акционеров), членов совета директоров, коллегиального исполнительного органа (правления, дирекции), принятые ими решения, сведения об участии должностных лиц в голосовании, что в большинстве случаев является коммерческой тайной;
- имеющиеся пробелы в законодательстве, несвоевременное принятие подзаконных актов, целый ряд невыполнимых требований в области транспортной безопасности дают инспекторам Ространснадзора законные основания для регулярного (каждые три месяца) привлечения должностных лиц к административной ответственности, а при наличии в СТИ нескольких десятков ОТИ и ТС, привлечение к административной ответственности может быть и чаще, что в итоге приведет к ежемесячным штрафам и последующей постоянной замене лиц, ответственных за ОТБ в отношении СТИ, ОТИ или ТС, и других должностных лиц.

Пример невыполнимых требований по транспортной безопасности.

Подпункт 7. Статьи 12.2 Федерального закона № 16-ФЗ: «При проведении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях ОТБ используются рентгенотелевизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства, обеспечивающие обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону ТБ или ее часть».

В соответствии с подпунктом 30) пункта 6 Требований по ОТБ ОТИ и ТС, утвержденных постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678, СТИ обязан оснастить ТС в соответствии с утвержденным планом ОТБ ТС техническими средствами ОТБ, отвечающими требованиям части 8 статьи 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности».

Справка: Перечень предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности ОТИ или ТС установлен разделом 10 приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 и содержит значительный по объему Перечень химических агентов, бактерий и вирусов, которые способны обнаружить не все специализированные лаборатории. Данное требование для ТС невыполнимо и априори влечет административное наказание.

Подобные примеры невыполнимых требований по транспортной безопасности можно приводить и дальше.

Установление административного наказания в зависимости от выручки Общества за определенный период деятельности по правонарушениям, напрямую не связанным с получением выручки (например, в случаях нарушения правил торговли, нарушения законодательства о конкуренции, валютного и налогового законодательства) противоречит целям административного наказания, изложенным в ст.3.1. КоАП РФ

Кроме того, назначение наказания в зависимости от размера выручки предприятия в целом при значительном количестве объектов и проводимых проверок, как уже указывалось выше, может привести к остановке деятельности предприятия.

Учитывая изложенное, считаем, что включать в текст рассматриваемого законопроекта возможность установления для юридических лиц административного штрафа, рассчитываемого исходя из размера выручки привлекаемого к ответственности юридического лица - нецелесообразно.

Подводя итог проведенному анализу основных проблем СТИ морского и речного транспорта связанных с обеспечением транспортной безопасности можно сделать вывод, что защита от актов незаконного вмешательства становится зоной материальной и прочей ответственности СТИ и перевозчика, остальные – контролирующие органы. Защита должна быть возложена, прежде всего, на силовые органы, такие как ФСБ России, МВД России и Росгвардия России, но законодатель возложил ответственность за защиту ОТИ и ТС на СТИ и перевозчика.

Вместо развертывания деятельности силовых подразделений формируются «потешные войска», которыми являются подразделения транспортной безопасности [5, п.7.1, ст.1].

По нашему мнению, сопровождение грузов повышенной опасности, реально опасных с точки зрения использования их в террористических целях или пассажиров должно обеспечиваться нарядом транспортной полиции, а все остальное малоэффективно в реальной обстановке.

Остается надеяться, что разумные пожелания СТИ, направленные на совершенствование законодательства в области ОТБ, найдут свое дальнейшее отражение в принимаемых нормативных правовых актах.

Список литературы:

- [1] Журнал «Транспортная безопасность и технологии» №2(49),2017
- [2] Российская газета. – 2001. – 4 апреля.
- [3] Российская газета. – 2002. – 19 апреля.
- [4] Российская газета. – 2002. – 26 ноября.
- [5] Федеральный закон от 9.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности». О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 06.07.2016) // "Российская газета", № 31, 14.02.2007.
- [6] Постановление арбитражного суда Московского округа № А40-16726/2017, 28 февраля 2018 г. г. Москва.
- [7] Федеральный закон от 3.02.2014г. №15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» // "Российская газета", № 24, 05.02.2014.

- [8] Постановление Правительства РФ от 26.09.2016г. №969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности» // "Российская газета", № 72, 07.04.2010.
- [9] Приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 "Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» //Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.gov.ru>. Дата обращения – 6.03.2018г.
- [10] Постановление Правительства РФ от 16.07.2016 № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» // Собрание законодательства РФ", 01.08.2016, № 31, ст. 5012.
- [11]Постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» // "Собрание законодательства РФ", 09.03.2015, № 10, ст. 1532.
- [12] Приказ Федерального агентства морского и речного транспорта от 17.06.2016 № 76 ФБУ «О наделении Службы морской безопасности полномочиями органа аттестации и аттестующей организации» //Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.gov.ru>. Дата обращения – 6.03.2018г.
- [13] Официальный сайт Росморречфлота. [Электронный ресурс]: <http://www.morflot.ru>. Дата обращения – 6.03.2018г.
- [14] Постановление Пленума ВАС РФ от 02.06.2004 № 10 (ред. от 21.12.2017) "О некоторых вопросах, возникших в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях"// "Сборник решений Конституционного Суда РФ, Верховного Суда РФ, ВАС РФ по вопросам деятельности ПФ РФ", ч. 2, 2004,
- [15] Никитина А.Н.: Дефекты правового регулирования транспортной безопасности. [Электронный ресурс]: <http://transport.securitymedia.ru>. Дата обращения - 29.01.2018г.
- [16] Официальный сайт «Федеральные арбитражные суды Российской Федерации. [Электронный ресурс]: <https://kad.arbitr.ru>. Дата обращения - 28.01.2017г.
- [17]Официальный сайт для размещения информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного обсуждения. [Электронный ресурс]: <http://regulation.gov.ru>. Дата обращения - 6.04.2018г.

PROBLEMATIC ISSUES OF IMPLEMENTATION OF THE REQUIREMENTS OF THE LEGISLATION IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY BY THE SUBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF SEA AND RIVER TRANSPORT

Nichiporenko V.N

Keywords: transport safety, subjects of transport infrastructure, objects of transport infrastructure, vehicles, certification of forces of ensuring transport safety.

Annotation: the article deals with the main problematic issues related to the provision of transport security in the subjects of transport infrastructure of sea and river transport and ways to solve them.