

Административное право

Степаненко Юрий Викторович,
Заслуженный юрист Российской Федерации,
профессор кафедры «Административное и
информационное право» Финансового университета
при Правительстве Российской Федерации,
главный научный сотрудник ВНИИ МВД России,
доктор юридических наук, профессор,
Москва (E-mail: Stepanenko.50@mail.ru)

ИНТЕРПРЕТАЦИОННЫЕ РИСКИ В ПРАВОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация. В статье с критических позиций анализируется термин «транспортная безопасность», введенный в нормативный правовой оборот Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Моделируются риски его неправильного толкования в нормотворческом процессе и правоприменительной практике. На основе анализа соответствующих нормативных правовых актов и литературных источников вырабатываются и предлагаются конкретные меры по преодолению правовой неопределенности в терминологии, связанной с обеспечением безопасности на транспорте.

Ключевые слова: безопасность, транспортная безопасность, безопасность на транспорте, антитеррористическая безопасность, правовые риски, интерпретационные риски.

Введение. Современные проблемы правового обеспечения транспортной безопасности трудно переоценить¹. Безусловно, террористические акты на всех видах транспорта, сходы подвижного состава, крушения поездов, авиакатастрофы, речные и морские аварии, вандализм и другие акты незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса обусловлены множеством социальных, экономических, технологических и иных факторов, в том числе человеческим фактором. Вместе с тем представляется, что при минимизации неоправданных правовых рисков в этой области, в том числе рисков толкования законодательных терминов, определенной части трагических событий, аварийных ситуаций и правонарушений можно было бы избежать.

Основная часть. Необходимо отметить, что возросший в юридической литературе интерес к институту правового риска

¹ Подготовлено при информационной поддержке СПС КонсультантПлюс.

позволяет нам при рассмотрении вопросов прикладного характера использовать с ранее положенным значением необходимые теоретические положения, связанные с сущностью и содержанием категории «правовой риск» [1,2,3,4].

Введение в правовой оборот термина «транспортная безопасность» с самого начала сопровождалось определенными трудностями. Прежде всего, он вызвал некоторое недоумение и непонимание в научном сообществе. О правильном толковании этого термина гражданами и другими субъектами права, непосредственно не связанными с обеспечением транспортной безопасности, вообще говорить не приходится. Уровень когнитивного восприятия ими юридических терминов существенно отличается от восприятия профессионального. Так или иначе, поиск ответов на вопросы о сути и содержании транспортной безопасности привел лишь к осознанию многогранности и многозначительности анализируемого понятия. Не случайно в научных публикациях подчеркивается, что термин «транспортная безопасность» имеет собирательное значение [5]. После его появления в постановлении Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» мы в своих публикациях даже рекомендовали воздерживаться от использования этого термина в других нормативных правовых актах до его разъяснения непосредственно в законе [6].

Следует согласиться с утверждением о том, что терминология является основой любой профессиональной информации [7]. Только определенность смыслового значения употребляемых терминов позволяет избежать неясности доказываемого тезиса и его подмены в ходе дискуссии [8]. Как говорили римские юристы, «*absoluta sententia expositore non indigent*» («ясное значение не требует объяснений») [9]. Правовые нормы эффективно работают только тогда, когда они понятны всем и каждому. Поэтому при разработке законопроекта или проекта иного нормативного правового акта необходимо в первую очередь разобраться в дефинициях. Четкие моносемичные понятия способствуют формированию прочной методологической основы для их адаптации в позитивном праве и использования в правоприменительной практике. Напротив,

многозначные, абстрактные понятия обуславливают интерпретационные риски, вероятность наступления негативных последствий в случае их расширительного или ограничительного толкования. Важно подчеркнуть, что эти последствия трудно измеряемы и практически непрогнозируемы. Кроме того, законодательно закреплённые нечеткие понятия порождают такую же нечеткость в подзаконных нормативных правовых актах, реализуемых с аналогичными отрицательными результатами. В свою очередь, правоприменители всех уровней извлекают из подобных законодательных форм свой, удобный для них, смысл. Так ошибка нормотворческого органа, связанная с пренебрежением предварительным научным обоснованием законодательных терминов, оборачивается реальными негативными последствиями на практике. Прав, очевидно, В.Ю. Туранин, говоря, что терминология является слишком тонким операционным инструментом изложения содержания соответствующей понятийной системы, и что каждая ошибка в ее употреблении может обратиться в итоге существенными негативными последствиями в политической и общественной жизни [10].

В настоящее время правовой основой устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [11]. Однако как только этот законодательный акт был принят и обнародован, он сразу же стал «возмутителем спокойствия» в правовом регулировании безопасности на транспорте. Необходимо отметить, что для многих ученых-юристов и других специалистов в этой области такая реакция была вполне ожидаемой, поскольку терминологические споры разгорелись в литературе задолго до принятия указанного закона [12,5,13,14]. К сожалению, к восполнению основных законодательных пробелов и устранению противоречий в части терминологии они так и не привели.

Дело в том, что законодатель использовал в наименовании закона предельно абстрактный собирательный термин, и тем самым ввёл в нормативный оборот заведомо многовариантное понятие без раскрытия его сущности и точного содержания. Под транспортной безопасностью в законе понимается «состояние

защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (п. 10 ст. 1). Вместе с тем на поверку это родовое обобщающее понятие оказалось не вполне соответствующим юридическому содержанию нового законодательного акта.

Если абстрагироваться от законодательных формулировок, то логика подсказывает, что термин «транспортная безопасность» тождественен термину «безопасность на транспорте» и так же охватывает все её разновидности. Отказывать этим терминам в идентичности - все равно что, например, выяснять разницу между понятиями «правоохранительные органы» и «органы охраны правопорядка». Вместе с тем в литературе встречаются и другие суждения на этот счет. Например, по мнению Н.К. Титовой, понятие «безопасность на транспорте» ассоциируется в основном с предотвращением террористических актов, в то время как транспортная безопасность - это и защита от любых форм криминального вмешательства в действия транспорта и в его инфраструктуру [15]. Самостоятельное наполнение учеными содержания конкурирующих, по их мнению, понятий в очередной раз свидетельствует о том, что предложенное законодателем клише допускает разнообразные толкования и стараниями субъектов права и ученых позволяет ему мимикрировать в самые разные формы.

Так или иначе, в 2004 и последующие годы по причине известных трагических событий возобладала угроза терроризма¹. В пояснительной записке к законопроекту «О транспортной безопасности» говорится о том, что основным фактором, обусловившим необходимость принятия закона, является фактор террористической угрозы, опасность которого для объектов транспортного комплекса резко возросла. Отсюда можно сделать вывод о том, что при актуализации термина «транспортная

¹ Так, 24 августа 2004 года практически одновременно в результате срабатывания взрывных устройств, пронесенных на борт террористками-смертницами, разбились два пассажирских самолета: Ту-154 авиакомпании "Сибирь", выполнявший рейс по маршруту Москва – Сочи (погибли 46 человек) и Ту-134 авиакомпании "Волга – Авиаэкспресс", выполнявший рейс по маршруту Москва – Волгоград (погибли 44 человека). РИА Новости URL: <http://ria.ru/society/20090824/182146689.html#ixzz3PjuWJFfh>. (дата обращения: 24.01.2015).

безопасность» законодатель больше руководствовался политической волей, что само по себе неудивительно, чем соображениями юридической чистоты и непротиворечивости этой законодательной новеллы. Во многом просматривается и его расчет на креативность субъектов подзаконного нормативного правового регулирования и правореализации, которым в процессе разработки административно-правовых механизмов претворения закона в жизнь предстояло наполнить категорию «транспортная безопасность» конкретным содержанием¹. На наш взгляд, именно поэтому изначально в законе содержание анализируемого понятия оказалось зауженным до технического обустройства объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, прежде всего с точки зрения их антитеррористической защищенности, и контрольно-надзорной деятельности в этой сфере. В результате, несмотря на наличие, казалось бы, базового отраслевого закона (с точки зрения терминологии, а не содержания), в действующих законодательных актах о транспорте продолжают жить своей жизнью и относительно мирно сосуществовать различные виды транспортной безопасности. Это – авиационная безопасность, безопасность полетов воздушных судов, безопасность воздушного движения, безопасность железнодорожного транспорта, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа, безопасность судоходства, безопасность плавания судов, безопасность мореплавания, безопасность портовых и судоходных гидротехнических сооружений и внутренних водных путей, безопасность дорожного движения, безопасные для жизни и здоровья условия проезда пассажиров и т.д.

В целом необходимо отметить, что термин «безопасность» несет в законодательстве Российской Федерации и в государственных программных документах высокого уровня широкую смысловую нагрузку. Так, например, только в Федеральном законе от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» содержатся правовые нормы об одиннадцати видах безопасности [16]. При этом законодатель

¹ Достаточно сказать, что девять из двенадцати статей закона в его первой редакции имели «порученческий» характер.

оставляет перечень этих видов открытым. В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года [17] термин «безопасность» используется в разных значениях 24 раза. О том, что формирование терминологического аппарата в сфере обеспечения безопасности весьма затруднительно, утверждают С.М. Зырянов и В.И. Кузнецов. Достаточно вспомнить, пишут они, о неопределенности соотношения понятий «безопасность», «национальная безопасность», «государственная безопасность», «общественная безопасность». По мнению этих ученых, анализ Закона РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности», федеральных законов от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности», от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности», от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности», от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», а также Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года свидетельствует об отсутствии системы терминов. Виды безопасности определяются, в том числе с использованием перечней угроз безопасности и их источников. При этом угрозы разных видов безопасности нередко совпадают [18].

В связи с большой востребованностью такого полисемичного термина, приобретающего смысловое значение только в связи с определенными объектами или областями жизнедеятельности людей, хотелось бы, чтобы во избежание правовых коллизий и негативных юридических последствий с анализируемым понятием обращались достаточно аккуратно и взвешенно, особенно в нормотворческом процессе.

Да, в науке одно и то же понятие может иметь существенно различающиеся дефиниции, по-разному отражающие его содержание. Это явление имманентно научному познанию. Но когда одно из таких доктринальных определений получает законодательное (легальное) закрепление, правоприменительная практика обязана следовать только ему. Это означает, что законодательная дефиниция, по возможности, должна быть безукоризненной, не оставлять места для интерпретационных

рисков, чего явно не получилось в случае с понятием «транспортная безопасность».

Как справедливо, на наш взгляд, отмечает Ю.Е. Аврутин, дефекты легальных дефиниций, многие из которых, как, например, связанные с обеспечением транспортной безопасности, вызывают непонимание в научном сообществе, не являются основанием для их исключения из текстов нормативно-правовых актов. Просто не следует забывать, что дефиниции – это своеобразные научные изобретения, которые необходимо изыскивать, доказывать, добиваться их признания. Это означает, что появлению дефиниций в законодательных актах должно предшествовать их теоретическое конструирование, а уже имеющиеся определения в случае необходимости должны подвергаться критическому научному анализу для выявления и устранения пробелов, противоречий и неточностей [19].

В нашем случае законодатель, руководствуясь, разумеется, добрыми намерениями, выбрал короткий и прямой путь введения в законодательный оборот неопределенного понятия, допускающего вариативность толкования, в обход его предварительной научной разработки как пути, безусловно, более длинного и тернистого. Это обусловило возникновение интерпретационного риска, заключающегося в неуверенности достижения цели, обозначаемой достаточно рыхлым, аморфным термином, и не подлежащих точному подсчету результатах.

Заключение. Представляется, что закон «О транспортной безопасности» следовало бы назвать по-другому – закон «Об антитеррористической безопасности на транспорте». И тогда бы наличие в Воздушном кодексе РФ [20], Кодексе торгового мореплавания РФ [21], Кодексе внутреннего водного транспорта РФ [22], федеральных законах «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [23], «О безопасности дорожного движения» [24], «О безопасности гидротехнических сооружений» [25] и многих других законодательных актах различных видов транспортной безопасности было бы оправданным. Некоторыми авторами предлагается пойти по пути принятия законов об отраслевых видах безопасности, в частности закона «Об авиационной безопасности Российской Федерации» [26]. По мнению С.М. Зырянова и В.И. Кузнецова, руководствуясь

логикой законодателя, при принятии Закона о транспортной безопасности следовало бы разработать аналогичные законы относительно других объектов терроризма [18].

Очевидно, что с терминологической проблемой столкнулся и сам законодатель. В ст. 1 Федерального закона от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» [27] говорится о том, что «настоящий Федеральный закон определяет основные принципы и содержание деятельности по обеспечению безопасности государства, общественной безопасности, экологической безопасности, безопасности личности, иных видов безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации». По существу законодатель оставил вопрос о понятии и видах безопасности открытым, предложив решать его с помощью отраслевых тематических законов. Иными словами, разработчикам законопроектов об отдельных видах безопасности теперь придётся самим договариваться относительно используемой в них терминологии. Вот уж поистине: о терминах не спорят – о них договариваются.

Примечательно также, что в Указе Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» [28] используется термин «безопасность на транспорте», а не термин «транспортная безопасность». Этот же термин воспринят Модельным законом СНГ «О безопасности на транспорте», принятым 31 октября 2007 года в г. Санкт-Петербурге постановлением Межпарламентской ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств [29] (то есть после принятия ФЗ-16 от 09.02.2007).

Имеется и другой путь решения проблемы конкуренции понятий и, тем самым, минимизации интерпретационных рисков. Известно, что закон «О транспортной безопасности» охватывает только социальный компонент этой области общественных отношений, оставляя за пределами своего действия угрозы техногенного и природного характера. Поэтому можно внести в указанный закон изменения (правда, они будут весьма существенными), предусмотрев в нем четыре блока: 1) антитеррористическую безопасность (защиту); 2) техногенную (технично-технологическую) безопасность; 3) защиту и ликвидацию последствий от чрезвычайных ситуаций природного

характера; 4) защиту от противоправных проявлений общекриминального и административно-деликтного характера. По нашему мнению, только при таком подходе все разновидности транспортной безопасности наконец-то окажутся в сборе и будут охвачены одним законодательным актом. Не исключено, что наличие базового закона о транспортной безопасности в таком виде может послужить основанием для отмены многих законодательных актов об отраслевых видах безопасности. Тем самым правовое поле в этой области будет оптимизировано, из-за унификации понятийного аппарата будут минимизированы интерпретационные риски, снизится накал терминологических споров, появится отчётливость в задачах и функциях субъектов обеспечения транспортной безопасности.

Выводы. Разумеется, терминологическая проблема обеспечения безопасности на транспорте сказанным не исчерпывается. Определенные претензии также можно предъявить к законодательному термину «акт незаконного вмешательства», который понимается в законе как «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» (п. 1 ст. 1). Необходимо отметить, что в Толковом словаре русского языка С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой слово «вмешаться» означает «стать участником чужого дела, ввязаться», «принять участие в каком-нибудь деле с целью изменения его хода» [30]. Следовательно, вмешательство предполагает только активные действия субъекта, но никак не бездействие. Представляется, что подобное несоответствие должно быть осмыслено и разъяснено или устранено законодателем. Правда, на этот счет имеются и другие мнения [31]. Продолжается дискуссия о содержании понятия «угроза транспортной безопасности» [32].

Весьма симптоматично, что возмущающие сигналы правоприменительной практики со временем побудили законодателя к реверсивным компенсаторным действиям по минимизации правовой неопределенности в понятиях. Так, Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении

изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» [33] в нормативный оборот введены такие понятия, как «зона транспортной безопасности», «соблюдение транспортной безопасности», «подразделения транспортной безопасности», «силы обеспечения транспортной безопасности» и некоторые другие. В данном случае положительным является то, что указанные и другие дефиниции вызваны к жизни правоприменительной практикой, а, значит, содержат в себе незначительный рискованный потенциал.

Завершая рассмотрение проблемы интерпретационных рисков в сфере правового обеспечения транспортной безопасности, хотелось бы высказать предложение о создании в структуре Российской академии наук подразделения, аналогичного некогда существовавшему Комитету научной терминологии в области фундаментальных наук РАН, с 1933 года издававшему сборники научно-нормативной терминологии.

Список литературы:

1. Тихомиров Ю.А., Шахрай С.М. Риск и право: Научное издание / Тихомиров Ю.А., Шахрай С.М., М., 2012.
2. Тихомиров Ю.А. Прогнозы и риски в правовой сфере // Журнал российского права. 2014. № 3. С. 5-16.
3. Правовые риски в системе публичного управления: коллективная монография / Под науч. ред. В.И. Авдийского, М.А. Лапиной; Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. – М.: ОТ и ДО, 2014.
4. Лапина М.А., Карпухин Д.В. Правовые риски в публичном управлении: приглашение к дискуссии // Актуальные вопросы публичного права. 2014, № 2.
5. Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности – составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 16.
6. Гудема Г.Х., Степаненко Ю.В. Понятие и содержание транспортной безопасности // Транспортная безопасность и технологии (национальный журнал-каталог). 2005. № 1. С. 19.
7. Канделаки Т.Л. Семантика и мотивированность термина. – М., 1977. С. 3.
8. Белкин Р.С. Курс криминалистики: в 3-х т. – М., 1997. Т. 2: Частные криминалистические теории. С. 257.
9. Латинская юридическая фразеология / Составитель проф. Б.С. Никифоров. – М.: Юрид. лит., 1979. С. 6.
10. Туранин В.Ю. Типология ошибок использования юридической терминологии в российском законодательстве // Российская юстиция. 2009. № 8. С. 12-14 (СПС КонсультантПлюс).

11. СЗ РФ. 2009. № 7. Ст. 837.
12. Гудема Г.Х., Степаненко Ю.В. Транспортная безопасность как новая дефиниция // Научные основы национальной безопасности Российской Федерации: Материалы семинара (Москва, 24 мая 2005 г.). – М.: Комитет Совета Федерации по обороне и безопасности, 2005. С. 101-107.
13. Сулакшин С.С., Вилисов М.В., Жукова А.В. и др. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации // Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. М., 2004. С. 3-20.
14. Дудышкин Б.Н. Правовое регулирование обеспечения безопасности на транспорте // Терроризм и безопасность на транспорте: Сб. материалов III международной научно-практической конференции / Под ред. В.Н. Лопатина. М., 2004. С. 126-137.
15. Титова Н.К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право. 2012. № 3 (СПС КонсультантПлюс).
16. СЗ РФ. 2002. № 52 (ч. 1). Ст. 5140; 2005. № 19. Ст. 1752.
17. Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» // СЗ РФ, 2009, № 20. Ст. 2444.
18. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2012. № 12 (СПС КонсультантПлюс).
19. Аврутин Ю.Е. К вопросу о понятиях и дефинициях в административно-правовой теории и практике // Административное право и процесс. 2013. № 9. С. 5.
20. СЗ РФ, 1997, № 12. Ст. 1383.
21. СЗ РФ, 1999, № 18. Ст. 2207.
22. СЗ РФ, 2001, № 11. Ст. 1001.
23. СЗ РФ, 2003, № 2. Ст. 169.
24. СЗ РФ, 1995, № 50. Ст. 4873.
25. СЗ РФ, 1997, № 30. Ст. 3589.
26. Волков С.Г. Административно-правовые средства охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах гражданской авиации // Право и политика, 2007, № 8 (СПС КонсультантПлюс).
27. СЗ РФ, 2011, № 1. Ст. 2.
28. СЗ РФ, 2010, № 14. Ст. 1637.
29. Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств, 2007, № 41. С. 200-216.
30. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: Азъ, 1995. С. 84.
31. Дмитриев С.А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности // Транспортное право, 2009, № 1 (СПС КонсультантПлюс).
32. Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция, 2010, № 8 (СПС КонсультантПлюс).
33. СЗ РФ, 2014, № 6. Ст. 566.

Administrative Law

Yuriy V. Stepanenko, doctor of juridical sciences,
Professor of the department «State-legal disciplines»
The Finance University under the Government of the
Russian Federation, honoured lawyer of the
Russian Federation (Email: Stepanenko.50@mail.ru)

INTERPRETATION RISKS LEGAL PROVIDING OF TRANSPORT SECURITY

Abstract: In the article with critical analyses the term "transport security" introduced in normative legal turnover by federal law No. 16-FZ, February 9, 2007 "on transport security. Modeled risks its misinterpretation in the rule-making process and practice. On the basis of an analysis of the relevant normative legal acts and literary sources are developed and proposed concrete measures to overcome legal uncertainties in terminology related to transport security.

Keywords: security, transport security, anti-terrorism security, legal risks, interpretation risks.

References:

Tihomirov Y.A., Shakhrai S.M. Risk and law: scientific publication / Tihomirov Y.A., Shakhrai S.M., M., 2012.

Tihomirov Y.A. forecasts and risks in the legal sphere//Journal of Russian law. 2014, no. 3. S. 5-16.

Legal risks in the system of public administration: collective monograph/researcher. Ed. V.I. Avdijskogo, M.A. Lapinoy; Financial University under the Government of the Russian Federation. M: FROM before 2014.

Lapin M.A., D.V. Karpukhin legal risks in public administration: an invitation to debate//Topical public law issues. 2014, no. 2.

Kokorev I.G. Transportation Security System is an integral part of the transport strategy of Russia/Transportation Safety and technology. 2004. No.1. S. 16.

Gudema G.H., Stepanenko U.V. Concept and content transport security//transport security and technology (national magazine-catalog). 2005, no. 1. S. 19.

Kandelaki T.L. semantics and motivated term. -M., 1977. C. 3.

Belkin R.S. Criminology Course: 3-x t.-m., 1997. Vol. 2: criminological theories. P. 257.

Latin legal phraseology/Drafter Prof. B.S. Nikiforov. M: Legal. litt., 1979. S. 6.

Turanin V.Y. typology of errors using legal terminology in Russian legislation//Russian justice. 2009. no. 8. C. 12-14 (ATP Consultantplus).

Russian Federation. 2009. no. 7. Art. 837.

Gudema G.H., Stepanenko Yu.V. Transport security as a new definition//the scientific foundations of the national security of the Russian Federation: seminar proceedings (Moscow, May 24, 2005). -M.: the Federation Council Committee on defense and security, 2005. P. 101-107.

Sulakšin S.S., M.V. Vilisov, Zhukova A.V. and others. Legal problems of ensuring transport security of the Russian Federation//problems of legal regulation of transport security. M., 2004. C. 3-20.

Dudyškin B.N. Legal regulation of transport security//terrorism and transportation security. (III) the materials of the international scientifically-practical Conference. V. Lopatina. M., 2004. S. 126-137.

Titova N. Concept and content of the term "transportation security" and "transportation security" threat: theoretical aspect//transport law. 2012. No. 3 (ATP Consultantplus).

Russian Federation. 2002. No. 52 (ch. 1). Art. 5140; 2005. No. 19. Art. 1752.

The Decree of the President of the Russian Federation from May 12, 2009 No. 537 "national security strategy of the Russian Federation up to the year 2020"//sz RF., 2009, no. 20. Art. 2444.

Zyryanov S.M., Kuznetsov V.I. transport security and system security actors//Journal of Russian law. 2012. No. 12 (ATP Consultantplus).

Avrutin J.E. to question the concepts and definitions in the administrative and legal theory and practice//administrative law and process. 2013. no. 9. S. 5.

The RUSSIAN FEDERATION, 1997, no. 12. Art. 1383.

SZ, 1999, no. 18. Art. 2207.

The RUSSIAN FEDERATION, 2001, no. 11. Art. 1001.

The RUSSIAN FEDERATION, 2003, no. 2. Art. 169.

The RUSSIAN FEDERATION, 1995, no. 50. Art. 4873.

The RUSSIAN FEDERATION, 1997, no. 30. Art. 3589.

The wolves this year, administrative and legal means of protecting public order and public safety in civil aviation facilities//law and policy, 2007, no. 8 (ATP Consultantplus).

SZ, 2011, no. 1. Art. 2.

SZ, 2010, no. 14. Art. 1637.

Newsletter. The Inter-Parliamentary Assembly of the States members of the Commonwealth of independent States, 2007, no. 41. C. 200-216.

Ozhegov S.I., Shvedova N.J. explanatory dictionary of the Russian language. -M.: Azimuth, 1995. P. 84.

Dmitriev S.A. To the question of the notion of "Act of unlawful interference" in the legislation on transport security//transport law, 2009, no. 1 (ATP Consultantplus).

Protsenko S.V. Transportation Security Threats/Russian Federation/Russian justice, 2010, no. 8 (ATP Consultantplus).