

Н. К. НАУМЕНКОВ

КОММЕНТАРИЙ К

ФЕДЕРАЛЬНОМУ

ЗАКОНУ ОТ 9

ФЕВРАЛЯ 2007 Г. №

16-ФЗ «О

ТРАНСПОРТНОЙ

БЕЗОПАСНОСТИ»

(ПОСТАТЕЙНЫЙ)

Николай Науменков

**Комментарий к Федеральному
закону от 9 февраля 2007 г.
№ 16-ФЗ «О транспортной
безопасности» (постатейный)**

«Деловой двор»

2021

Науменков Н. К.

Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г.
№ 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) /
Н. К. Науменков — «Деловой двор», 2021

Издание представляет собой постатейный комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Проанализированы процедуры определения угроз совершения актов незаконного вмешательства, оценки уязвимости и категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, разработки и реализации требований и мер по обеспечению транспортной безопасности, информационного обеспечения в области транспортной безопасности. Подробно рассмотрены права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в области обеспечения транспортной безопасности, а также должностных лиц, осуществляющих федеральный государственный контроль (надзор) в области обеспечения транспортной безопасности. Книга предназначена для субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, а также должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Содержание

Введение	5
Статья 1. Основные понятия	8
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Н.К. Науменков

Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный)

Введение

Законопроект, принятый в качестве Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – комментируемый Закон), разрабатывался в соответствии с поручениями Президента РФ от 21 марта 2003 г. № Пр-482 и от 3 сентября 2004 г. № К 1875 и Правительства РФ от 26 марта 2003 г. № МК-П4-03365, предусматривающими создание правовых и организационных основ безопасности на транспорте в целях обеспечения защиты от актов незаконного вмешательства.

В качестве актуальности указанного законопроекта в пояснительной записке к нему отмечалось следующее:

необходимость Закона обусловлена рядом факторов. Основным из них является фактор террористической угрозы, опасность которого для объектов транспортного комплекса резко возросла. Так, в 2004 г. совершен целый ряд террористических актов на различных объектах транспорта и транспортных средствах, в том числе в гражданской авиации, на железнодорожном транспорте, метрополитене, еще несколько десятков попыток таких актов предотвращено. В целом эти события показали недостаточность существующей системы мер обеспечения транспортной безопасности;

другим важным фактором социально-экономического характера является необходимость реализации международных требований в области обеспечения транспортной безопасности как обязательного условия безопасного и конкурентоспособного присутствия российских перевозчиков на мировом рынке перевозок пассажиров и грузов;

серьезные меры правового регулирования по усовершенствованию норм обеспечения транспортной безопасности были предприняты во многих государствах после событий 11 сентября 2001 г. в США. Учитывая особую уязвимость транспортного комплекса к терактам, руководители восьми ведущих государств мира в Кананаскисе, Эвиане и Саванне подписали ряд совместных документов, предусматривающих повышенные обязательства сторон по мерам противодействия терроризму, что накладывает на Россию дополнительные обязательства в этой сфере;

в настоящее время отдельные вопросы в области обеспечения транспортной безопасности нашли свое отражение в ряде законодательных актов, таких как: ВЗК РФ, КТМ РФ, КВВТ РФ и некоторых других. В то же время единая государственная система обеспечения транспортной безопасности в российском законодательстве отсутствует, а вышеперечисленные действующие отдельные правовые нормы не соответствуют имеющемуся характеру и уровню угроз;

так, в нормативном правовом и организационно-управленческом плане до настоящего времени в недостаточной мере решены вопросы: реализации системы государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности; упорядочения отношений между государственными органами и субъектами транспортной инфраструктуры в области транспортной безопасности (которые в результате экономических реформ все более становятся негосударственными предприятиями); ресурсного обеспечения транспортной безопасности, в

том числе финансирования, подготовки квалифицированных кадров, внедрения научно-технических разработок, особенно в условиях государственно-частного партнерства; информационного обеспечения в области транспортной безопасности, включая порядок получения от субъектов транспортной инфраструктуры и предоставления уполномоченным федеральным органам исполнительной власти персональных сведений о пассажирах; гармонизации российского законодательства и правовой практики с международными нормами и стандартами, которые Россия должна соблюдать в силу взятых на себя обязательств.

Соответственно, авторами законопроекта подчеркнута, что перечисленные и ряд других пробелов правового регулирования в области транспортной безопасности в России призван восполнить Федеральный закон «О транспортной безопасности», который должен стать основным нормативным правовым актом в области обеспечения транспортной безопасности, определить единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности для всех видов транспорта.

К этому следует добавить, что в условиях работы над законопроектом действовал Закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности»¹, который согласно его преамбуле закреплял правовые основы обеспечения безопасности личности, общества и государства, определяет систему безопасности и ее функции, устанавливает порядок организации и финансирования органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за законностью их деятельности (на смену названному закону принят Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности»²).

Кроме того, стоит упомянуть о Федеральном законе от 21 марта 2005 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте»³, которым внесен ряд изменений в ВЗК РФ. Ряд этих нововведений воспроизведен в комментируемом Законе. Основанием разработки законопроекта, принятого в качестве Федерального закона от 21 марта 2005 г. № 20-ФЗ, явилось поручение Президента РФ от 27 августа 2004 г. № Пр-1449. Основной целью законопроекта декларировалось создание правовых и организационных основ для осуществления взаимодействия органов внутренних дел РФ и служб авиационной безопасности по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах России.

В отношении же концепции законопроекта, принятого в качестве комментируемого Закона, в пояснительной записке к нему отмечалось следующее:

предметом нормативного регулирования в настоящем законопроекте являются правовые, организационные, экономические и иные отношения в сфере транспорта, направленные на обеспечение защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Действие законопроекта распространяется на объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

целями настоящего законопроекта являются: создание условий для устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в транспортном комплексе, объектов и субъектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств от актов незаконного вмешательства, обеспечивающих национальную безопасность и экономическое развитие страны; создание эффективной системы государственного управления в области транспортной безопасности; содействие внедрению современных технологий и стандартов в области обеспечения транспортной безопасности; гармонизация российского законодательства с международными нормативными правовыми актами;

¹ Ведомости СНД и ВС РФ, 1992, № 15, ст. 769.

² СЗ РФ, 2011, № 1, ст. 2.

³ СЗ РФ, 2005, № 13, ст. 1078.

основные положения законопроекта «О транспортной безопасности» призваны объединить правовые нормы, регулирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности для различных видов транспорта, в единый институт законодательства, устранить пробелы и противоречия в действующем законодательстве, конкретизировать нормы законодательства по противодействию терроризму применительно к транспортному комплексу с учетом его специфики;

в число основных положений законопроекта входят: введение в российское законодательство правовой категории «транспортная безопасность»; формулирование целей, задач и принципов регулирования в области обеспечения транспортной безопасности; создание системы обеспечения транспортной безопасности; упорядочение механизмов создания, исполнения и надзора за исполнением правовых норм в области обеспечения транспортной безопасности; гармонизация национальных процедур в области обеспечения транспортной безопасности с международными стандартами и требованиями;

реализация принятого законопроекта предусматривает создание системы дополнительных нормативных правовых актов, регулирующих отдельные вопросы обеспечения транспортной безопасности применительно к различным видам транспорта с учетом их особенностей и специфики деятельности субъектов транспортной инфраструктуры;

социально-экономическими последствиями принятия законопроекта являются: повышение защищенности жизни, здоровья, имущественных интересов субъектов транспортной инфраструктуры; создание условий для увеличения грузо- и пассажироперевозок российскими транспортными компаниями, а также перевозок, выполняемых международными транспортными операторами на российских участках международных транспортных коридоров;

принятие законопроекта обеспечит укрепление внешнеполитического престижа России, сохранение за Россией одного из ведущих мест на международном рынке транспортных услуг, повышение конкурентоспособности российских транспортных компаний на международном рынке транспортных услуг.

Необходимо также упомянуть, что в период работы в Государственной Думе над проектом комментируемого Закона завершился законодательный процесс для другого законопроекта, который вступил в силу как Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»⁴. Названный Закон согласно его преамбуле устанавливает основные принципы противодействия терроризму, правовые и организационные основы профилактики терроризма и борьбы с ним, минимизации и (или) ликвидации последствий проявлений терроризма, а также правовые и организационные основы применения Вооруженных Сил РФ в борьбе с терроризмом.

⁴ СЗ РФ, 2006, № 11, ст. 1146.

Статья 1. Основные понятия

В целях настоящего Федерального закона используются следующие понятия:

1) акт незаконного вмешательства – 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;

2) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств – отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;

3) компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности – федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности;

4) обеспечение транспортной безопасности – реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства;

5) объекты транспортной инфраструктуры – технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование;

6) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств – определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства;

7) перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю);

8) специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной

безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

9) субъекты транспортной инфраструктуры – юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

10) транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

11) транспортные средства – воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами;

12) транспортный комплекс – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

13) уровень безопасности – степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

В комментируемой статье определен понятийный аппарат, который используется в Законе. По общему правилу юридической техники определения понятий (предписания-дефиниции) включаются в законодательные акты в следующих случаях: когда юридический (правовой) термин сформирован с использованием специальных слов – редких либо малоупотребительных иностранных слов, а также переосмысленных общеупотребительных слов; когда правовое понятие формируется из слов, позволяющих неоднозначно истолковывать его смысл, порождающих разнообразные смысловые ассоциации.

Акт незаконного вмешательства (п. 1).

Данное понятие определено как противоправное действие (бездействие), угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий. При этом непосредственно указано, что к таким противоправным действиям является в том числе и террористический акт. Понятие «террористический акт» определено в п. 3 ст. 3 Федерального закона «О противодействии терроризму» (в ред. Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 153-ФЗ⁵) – это совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях воздействия на принятие решения органами власти или международными организациями, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (п. 2).

Эта процедура определена как отнесение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий. Основными задачами категорирования является отнесение компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности каждого объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства к одной из категорий. Устанавливаются не более четырех категорий объектов транспортной

⁵ СЗ РФ, 2006, № 31, ч. I, ст. 3452.

инфраструктуры и транспортных средств автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости – первая, вторая, третья, четвертая (см. комментарий к ст. 6 Закона).

Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности (п. 3).

В качестве таких органов определены федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством РФ осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности. Такими федеральными органами исполнительной власти являются:

Росавиация – в соответствии с п. 1 Постановления Правительства РФ от 6 апреля 2004 г. № 172 «Вопросы Федерального агентства воздушного транспорта»⁶ и п. 1 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 396⁷;

Росавтодор – в соответствии с п. 1 Постановления Правительства РФ от 6 апреля 2004 г. № 173 «Вопросы Федерального дорожного агентства»⁸ и п. 1 Положения о Федеральном дорожном агентстве, утв. Постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 374⁹;

Росжелдор – в соответствии с п. 1 Постановления Правительства РФ от 6 апреля 2004 г. № 174 «Вопросы Федерального агентства железнодорожного транспорта»¹⁰ и п. 1 Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 397¹¹;

Росморречфлот – в соответствии с п. 1 Постановления Правительства РФ от 6 апреля 2004 г. № 175 «Вопросы Федерального агентства морского и речного транспорта»¹² и п. 1 Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 371¹³.

Соответствующие дополнения, наделяющие такие органы функциями по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности, в названные акты внесены Постановлением Правительства РФ от 22 апреля 2009 г. № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности»¹⁴, изданным в целях реализации требований комментируемого Закона.

Обеспечение транспортной безопасности (п. 4).

Данное понятие определено как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. В соответствии с этим положением в целях создания комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения издан Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»¹⁵, которым среди прочего:

⁶ СЗ РФ, 2004, № 15, ст. 1464.

⁷ СЗ РФ, 2004, № 32, ст. 3343.

⁸ СЗ РФ, 2004, № 15, ст. 1465.

⁹ СЗ РФ, 2004, № 31, ст. 3264.

¹⁰ СЗ РФ, 2004, № 15, ст. 1466.

¹¹ СЗ РФ, 2004, № 32, ст. 3344.

¹² СЗ РФ, 2004, № 15, ст. 1467.

¹³ СЗ РФ, 2004, № 31, ст. 3261.

¹⁴ СЗ РФ, 2009, № 18, ч. II, ст. 2249.

¹⁵ СЗ РФ, 2010, № 14, ст. 1637.

Правительству РФ поручалось утвердить комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предусматривающую объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов по обеспечению безопасности на транспорте;

Минтранс России определено в качестве федерального органа исполнительной власти, ответственного за создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения;

органам исполнительной власти субъектов РФ, органам местного самоуправления и организациям независимо от организационно-правовой формы и формы собственности рекомендовано предоставлять места для размещения специализированных технических средств оповещения и информирования населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, а также имеющиеся технические устройства и каналы связи – для сбора и распространения информации о возникновении (угрозе возникновения) чрезвычайных ситуаций и совершении (угрозе совершения) террористических актов.

Во исполнение названного Указа распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте¹⁶, в которой, прежде всего, отмечено, что создание комплексной системы будет осуществляться путем реализации взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также путем решения задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В соответствии с названной Программой издано распоряжение Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № ИЛ-110-р «Об осуществлении Министерством транспорта Российской Федерации функций координации и контроля реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте»¹⁷, которым наряду с прочим утвержден План реализации общепрограммных мероприятий в области обеспечения безопасности населения на транспорте Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Объекты транспортной инфраструктуры (п. 5).

В качестве таких объектов назван технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

В этом отношении следует отметить, что в некоторых транспортных кодексах и уставах содержатся определения понятий инфраструктуры соответствующих видов транспорта. В частности:

¹⁶ СЗ РФ, 2010, № 32, ст. 4359.

¹⁷ СПС.

в статье 3 КВВТ РФ (в ред. Федерального закона от 5 апреля 2011 г. № 47-ФЗ¹⁸) определено, что инфраструктура внутренних водных путей – это совокупность объектов, обеспечивающих судоходство по внутренним водным путям и включающих в себя судоходные гидротехнические сооружения, маяки, рейды, пункты отстоя, места убежища, средства навигационного оборудования, объекты электроэнергетики, сети связи и сооружения связи, системы сигнализации, информационные комплексы и системы управления движением судов, суда технического флота (суда, предназначенные для выполнения путевых, навигационно-гидрографических, вспомогательных работ и других связанных с содержанием внутренних водных путей работ), и иных обеспечивающих их функционирование объектов;

согласно статье 2 УЖДТ РФ инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования – это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электрообеспечения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

в соответствии с п. 10 ст. 2 УАТ РФ объекты транспортной инфраструктуры – это сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (п. 6).

Эта процедура определена как определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства. Оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства проводится в целях определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Оценка уязвимости проводится с учетом перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства и с применением модели нарушителя (см. комментарий к указанной статье).

Перевозчик (п. 7).

Данное понятие определено как юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю). Это положение следует из нормы п. 1 ст. 785 части второй гл. 40 «Перевозка» ГК РФ, определяющей понятие договора перевозки груза: по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Кроме того, положение рассматриваемого пункта согласуется с положениями ст. 100 ВЗК РФ, п. 2 и 3 ст. 115 КТМ РФ, ст. 3 КВВТ РФ, ст. 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», п. 13 ст. 2 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в которых определены понятия перевозчиков применительно к перевозкам грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта.

¹⁸ СЗ РФ, 2011, № 15, ст. 2020.

Специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности (п. 8).

В качестве таких организаций определены юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством РФ, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. На основании рассматриваемого пункта издано Постановление Правительства РФ от 31 марта 2009 г. № 289, которым утверждены Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств¹⁹. В соответствии с указанным Постановлением Приказом Минтранса России от 5 февраля 2010 г. № 27 утвержден Порядок ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств²⁰.

Согласно части 2 ст. 5 комментируемого Закона оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности, организациями и подразделениями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности России, т. е. ФСБ России и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, т. е. МВД России (см. комментарий к указанной статье).

¹⁹ СЗ РФ, 2009, № 14, ст. 1672.

²⁰ РГ, 2010, 7 апреля, № 72.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.