

Проблемы правового регулирования транспортной безопасности



С. Н. Дмитриев,
докт. юрид. наук

Необходимость серьезной корректировки правовой системы транспортной безопасности подтверждают случаи терактов, предотвратить которые не удалось. В законе должно быть учтено, что транспортная безопасность – это не только безаварийная эксплуатация транспортных средств, но целый комплекс мер защиты от угроз различного характера. Вместе с тем требования законодательства не должны создавать необоснованных препятствий для перевозки людей и грузов, работы экипажей транспортных средств и служб обеспечения транспортного процесса.

Недавние теракты на вокзале и в городском троллейбусе Волгограда, на марафоне в Бостоне и в других точках мира в очередной раз продемонстрировали утилитарность сложившейся системы обеспечения так называемой транспортной безопасности (ТБ). Если ознакомиться с отечественной правовой базой, напрашивается вывод, что ФЗ «О транспортной безопасности» и десятки сопровождающих его подзаконных актов не имеют никакого отношения собственно к ТБ как таковой. Данное понятие в них отражает прежде всего состояние безаварийной эксплуатации транспортных средств (ТС) в процессе перевозок, погрузки и разгрузки грузов, а также перевозки пассажиров.

За пирамидой транспортной безопасности скрывается всего одна из

частных сфер возможного приложения сил и средств антитеррористического комплекса. Чтобы убедиться в этом, достаточно ознакомиться с утвержденным перечнем потенциальных угроз совершения «актов незаконного вмешательства» [1]. В нем нет ни единой «транспортной» составляющей, вызывающей какие-либо негативные последствия применения ТС и объектов транспортной инфраструктуры (ТИ) по их прямому назначению. В этом перечне отражены лишь такие угрозы, как захват или разрушение объектов, установление над ними контроля силой; нанесение ущерба здоровью персонала, пассажиров и другим лицам путем взрыва либо обстрела, поражения опасными химическими, радиоактивными или биологическими веществами и т. п. То есть, имеются в виду проявления исключи-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

тельно террористической направленности [2, ст. 3]. Между тем, это не обычные правонарушители, а, как правило, специально подготовленные представители преступных группировок, способные при достаточном количестве средств и времени преодолеть любую систему защиты, в том числе методом внедрения на объект в качестве легализованных сотрудников. И в борьбе с ними никак не обойтись без применения методов оперативно-розыскной работы, входящих в арсенал правоохранительных органов.

Бесспорно, террористов всегда привлекает возможность использования дополнительного ресурса: кинетической энергии движущихся ТС либо объектов, которые рушатся при взрыве (например, высотных зданий). Однако прежде всего они ставят задачу вызвать своими действиями широкий общественный резонанс, который максимален лишь в случае одновременной гибели множества людей. Подобный результат относительно просто достигается проведением терактов в локальных людских скоплениях. В свою очередь, последние – повсеместный и перманентный атрибут современных форм организации жизнедеятельности от Москвы до Верхоянска (население концентрируется в общественном транспорте, магазинах, рынках, учебных заведениях, на спортивных соревнованиях, а также на множестве других объектов, не являющихся предметами специальной охраны).

Цена и источники финансирования

Разумеется, любые хозяйствующие субъекты, занятые в сфере транспорта, не должны оставаться в стороне от решения проблемы предупреждения терактов, что, конечно же, предусмотрено действующим законодательством. Однако в последнее время во все большей степени проявляется стремление государства легализовать и всемерно укрепить антитеррористический комплекс за счет юридических лиц – участников транспортного процесса, даже там, где это совершенно неоправданно. Нельзя уравнивать, например, гражданскую авиацию, где число жертв терроризма исчисляется сотнями, и водный транспорт, где терактов пока не было: здесь основной ущерб наносится вследствие правонарушений эксплуатационного и техногенного характера. К тому же мы обязаны учесть, что в рыночных усло-

виях транспортникам приходится заниматься не только обеспечением экономической эффективности собственной деятельности, но и выполнять огромное количество предписаний по вопросам обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, соблюдения экологических требований, а также охраны собственности. Это способствует спасению жизни и здоровья людей не меньше, чем массированная борьба с преступностью в традиционном ее понимании, поскольку именно в процессе реализации таких мер удается выявить и пресечь гораздо больше правонарушений и преступлений, чем в процессе всевозможных «спецопераций». Причем данные задачи приходится выполнять в тяжелейших условиях: когда стоимость топлива для ТС непрерывно растет; интегральный коэффициент использования подвижного состава едва достигает 0,2–0,3; средняя эксплуатационная скорость грузовых поездов упала до 10,3 км/ч; морским судам невыгодно входить в отечественные порты; пассажирские самолеты приобретаются за рубежом, и к тому же мы не можем обеспечить их отечественными пилотами даже при зарплате в 470 тыс. руб. в месяц, а фрахт какой-нибудь иностранной «фуры» намного выгоднее из-за меньшей цены автомобиля, меньших платежей по лизингу, относительно быстрого возврата НДС и эффективной поддержки бизнеса со стороны государства, и т. д.

Следуя строжайшим и обширным планам борьбы с терроризмом, транспортники вынуждены выполнять множество дополнительных работ (например, сооружать дорогостоящие зоны досмотра пассажиров и багажа, сами по себе создающие опасные скопления людей; возводить заборы вокруг вокзалов, тем самым увеличивая число возможных жертв при пожарах и взрывах, осложняя проведение последующей эвакуации и спасательных работ; монтировать на объектах и ТС специальное оборудование, стоимость которого превышает остаточную стоимость самих объектов; категорировать суда с командой из двух человек в местах, где уже лет двадцать на реке не проходило ни одного пассажирского судна или даже небольшой самоходной баржи). Подавляющее большинство подобных мероприятий носит сугубо имитационный характер: при желании вы свободно пройдете (проверено на личном опыте)

на любую железнодорожную станцию, минуя «рамки», аппаратуру досмотра багажа, десятки досмотрщиков, полицейских и охранников. Для этого достаточно идти со стороны железнодорожных путей, «поднырнуть» под стоящие на путях составы, перелезть через легко преодолимые ограждения либо иметь на себе оранжевый жилет путейца или портовика.

Правовые иллюзии

Вместе с тем, судя по отчетам Минтранса России и других ведомств, созданная у нас система ТБ успешно развивается и действует эффективно. По оценкам экспертов, ни одна страна в мире не располагает такой системой ТБ, как Россия, несмотря на то, что в ряде экономически развитых стран террористическая угроза в этой сфере относительно выше. Более того, представители контрольно-надзорных и правоохранительных органов активно выступают за дальнейшее расширение границ ТБ [3]. Для этого, конечно, необходимы дополнительные средства. Решения такой задачи донельзя простые. Например, недавно и без того весомый перечень сборов, взимаемых в морских портах России, дополнен еще одной тяжелой гирей – сбором за «обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта». В органах исполнительной власти даже сформировалась устойчивая иллюзия, что в этом отношении мы идем от хорошего к лучшему.

Не отстают от чиновников и законодатели. Новейшая редакция ФЗ «О транспортной безопасности» (далее «ФЗ о ТБ») в значительной части не только сводит на нет утвержденные недавно и весьма прогрессивные способы охраны объектов ТИ¹ [4], но и способствует дальнейшему отрыву немалых людских, материальных и финансовых ресурсов из сектора реальной экономики и других сфер, в тысячи раз более весомых с точки зрения сохранения жизни и здоровья людей, таких как предупреждение транспортной аварийности (где число жертв исчисляется сотнями тысяч), борьба с преступностью, защита окружающей среды, решение «крымского вопроса» и т. п. Ведь

¹ Например, в Закон РФ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» недавно были внесены изменения, согласно которым владельцы объектов ТИ получили право отказаться от относительно дорогостоящих услуг подразделений ведомственной и вневедомственной охраны.

дополнения и изменения, внесенные в ФЗ о ТБ в феврале текущего года, противоречат принципам, провозглашенным в нем ранее, таким как соблюдение баланса интересов личности, общества и государства; интеграция в международные системы безопасности [5, ст. 3]; право субъекта ТИ возлагать на персонал обязанности по обеспечению ТБ в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей, связанных с обеспечением безопасности перевозок [5, ч. 4 ст. 4], и др.

Вопреки ожиданиям, новый вариант закона не претерпел изменений в части устранения чрезмерно широких трактовок таких понятий, как «акт незаконного вмешательства (АНВ) – 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» [5, ч. 4 ст. 1]. Теперь при желании к последним можно причислить тысячи деяний (проход и проезд по территории объекта, передачу его сотрудникам вполне безобидных вещей бытового характера, любые ДТП, мелкие кражи, распитие пива и пр.).

То же самое можно сказать и о безбрежном по содержанию и основополагающем понятии «транспортная безопасность», в качестве которого здесь выступает не что иное как «состояние защищенности объектов ТИ и ТС от АНВ» [5, ч. 10 ст. 1]. Эта же статья пополнилась п. 1.2, согласно которому соблюдением ТБ признается «выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах ТИ или в ТС, требований, установленных Правительством РФ», что, конечно же, неверно, поскольку в транспортной сфере действуют свыше тысячи правил и инструкций, в том числе утвержденных Правительством и не имеющих никакого отношения к обеспечению ТБ.

В тексте рассматриваемого ФЗ многократно используется такое понятие как «лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с обеспечением ТБ, или осуществляющие такую работу» [5, ст. 1, 10, 12.1]. Пока (до вступления в силу данной новации) к такому персоналу относятся лишь сотрудники, на которых возложены функции по аккредитации специализированных организаций в области ТБ, по оценке уязвимости и категорированию объектов ТИ и ТС, осуществ-

лению контроля и надзора в области обеспечения ТБ, разработке и реализации планов обеспечения ТБ, формированию и ведению информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения ТБ [6]. Но нововнесенные дополнения в закон обязывают расширить этот перечень, поскольку отныне к данным лицам отнесены подразделения ведомственной охраны, а также некие «юридические лица и силы обеспечения ТБ, включая «персонал субъекта ТИ» [5, ст. 1 п. 7.1, 7.2.], т. е. большинство работников транспорта.

Почему это происходит? Можно полагать, потому, что категория «государственная услуга» для большинства госчиновников по-прежнему terra incognita либо непостижимая для сознания сентенция. Вследствие этого продолжается интенсивное блуждание в трех соснах современной модели федеральной исполнительной власти (министерство – агентство – служба). Этому способствует немалое число юридических фикций, бесконечная ротация подчиненности и полномочий отдельных ведомств и отчаянные попытки сохранить динамику административной реформы, в том числе используя ее «откаты назад»², что сводит на нет саму идею указанного управленческого триумвирата и обеспечивает благоприятную среду для лоббирования ведомственных интересов в сфере законотворческой деятельности и последующих бюджетных и организационно-штатных игр. Например, согласно ст. 1 ФЗ о ТБ компетентными органами в области обеспечения ТБ признаются «федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения ТБ» [5, ч. 3 ст. 1]. Это порождает множество последствий правового характера, заставляя конструировать вполне логичный, но абсолютно идентичный по функциям «параллельный» канал правоохранительной деятельности силами работников предприятий транспортного комплекса.

Что касается прямой корректировки законодательства в этом отношении, то недавно были опубликованы

² Например, вопреки основной идее административной реформы министрам предоставлено право давать руководителям подведомственных агентств и служб обязательные для исполнения указания, приостанавливать и отменять их решения (см. п. 15 Указа Президента РФ от 12 мая 2008 г. № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти»).

нормы, отменяющие все ограничения для госорганов «при осуществлении контроля за соблюдением требований законодательства об антитеррористической защищенности объектов» [7, ч. 3.1 ст. 1]; полиции вменено прямое участие в «проверках, проводимых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти государственного контроля (надзора) в области ТБ» и поручено выносить заключение «о возможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» [8, ст. 12 п. 27, 32]. Но еще более существенна косвенная корректировка действовавших правовых норм в части укрепления их антитеррористической составляющей. В частности, ФЗ о ТБ предписывает Минтрансу России обеспечивать согласование с органами ФСБ и МВД невероятного множества вопросов, решение которых вызывает вполне понятную оторопь у гражданских чиновников, большинство которых даже не проходило службы в армии. Здесь мы увидим и установление специальных средств, видов, типов и моделей служебного огнестрельного оружия и боеприпасов, а также норм обеспечения ими работников подразделений ТБ; разработку правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств; определение категорий работников, имеющих право на приобретение, хранение и ношение специальных средств и оружия; правил проведения досмотра; установление порядка подготовки и аттестации сил обеспечения ТБ, оценки уязвимости объектов ТИ; установление категорий и критериев категорирования данных объектов; определения объектов, не подлежащих категорированию; определение порядка разработки планов ТБ и обязательной аттестации сил обеспечения ТБ; установление порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений ТБ; формирование и ведение реестров органов аттестации подразделений ТБ; организация периодических проверок подразделений ТБ на годность к действиям в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и служебного огнестрельного оружия и даже порядка проверки с использованием «тест-предметов и тест-объектов»³.

³ Речь идет о предметах, имитирующих оружие,

Очевидно, что все перечисленное не может быть качественно выполнено персоналом сугубо гражданских ведомств. Гораздо проще и логичнее бы было без обиняков снять с данного процесса громоздкую маску бюрократических согласований и вернуть в полном объеме указанные функции в сферу правоохранительной деятельности. К тому же, согласно новым дополнениям в закон, предстоит огромный объем работы по подготовке и проверке соответствия знаний, умений, навыков и личностных (психофизиологических) качеств сил обеспечения ТБ [5, ст. 12.1]. Задачи, поставленные в ФЗ о ТБ, вполне можно было бы решить в рамках действующих ФЗ «О безопасности», «О противодействии терроризму», «О Федеральной службе безопасности», «О полиции» и др. [9–12], учитывая, что любые формы противодействия терроризму, включая его предупреждение, выявление и последующее устранение причин и условий, способствующих совершению террористических актов, должны быть исключительной сферой деятельности органов государственной власти и местного самоуправления, включая ФСБ, МВД, Вооруженные силы и т. п. [2, ст. 3].

Транспортная инфраструктура требует уточнений

ФЗ о ТБ не вносит определенности в понятие объектов ТИ, связанных с необходимостью реализации мер ТБ. Согласно ч. 5 ст. 1 данного закона, к таковым отнесены лишь железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; метрополитены; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов; порты, расположенные на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров или перевалка грузов повышенной опасности; аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением ТС; участки автомобильных и железных дорог, а также внутренних водных путей. Но это слишком узкая трактовка, требующая существенного уточнения с учетом функциональной важности объектов ТИ и положений действующего законодательства. Например, современная редакция ФЗ «О морских портах в Россий-

взрывчатые вещества и другие устройства, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону ТБ, а также о тест-объектах – лицах, имитирующих нарушителей требований по обеспечению ТБ.



ской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» относит к ТИ не только морские терминалы, но и внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания» [4, ч. 1 ст. 4], а также некоторые другие объекты, исключительно важные с точки зрения не только ТБ, но и создания Комплексной системы

обеспечения безопасности населения на транспорте, предусмотренной действующими правовыми нормами [13].

В то же время, ФЗ о ТБ особо выделяет необходимость обеспечения «авиационной безопасности на объектах воздушного транспорта» [5, ст. 4], причем программой авиационной безопасности, предусмотренной стандартами Международной организацией гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от АНВ, признается «совокупность планов обеспечения ТБ воздушного транспорта, эксплуатируемых одним субъектом ТИ, которые разрабатываются с учетом требований, установленных международными договорами РФ, настоящим ФЗ, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ» [5, ч. 6 ст. 5]. Подобный подход должен обеспечиваться

применительно ко всем без исключения видам транспорта. Например, применительно к морскому судоходству все государственные структуры должны действовать в рамках международных соглашений и, в частности, ратифицированного Россией Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений (далее Кодекс) [14].

Отметим, что при проведении оценки охраны объектов упомянутой Кодекс требует обязательного учета противоречий между обязанностями охраны и другими обязанностями членов экипажа морских судов и работников портовых терминалов, если это влияет на их способность исполнять возложенные обязанности по вопросам реализации мер транспортной безопасности, а также предписывает, что лица, проводящие оценку ТБ того или иного хозяйствующего субъекта, не должны избирать варианты наихудшего развития событий, чем также «успешно» пренебрегают наши органы государственного управления и контроля, утверждая «неподъемные» планы обеспечения ТБ.

Противоречивые нововведения

Трудно согласиться с явно выраженной дифференциацией положений ФЗ о ТБ в отношении отдельных регионов страны, в частности, с предложением об исключении Москвы, Московской области, Санкт-Петербурга и Ленинградской области при ведении централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале ТС, формирующихся при перевозках между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов РФ [5, ст. 11]. Во-первых, в России немало крупных городов и городских агломераций, порождающих не менее сложные в этом отношении проблемы (Нижний Новгород, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Новосибирск, Кузбасс и многие другие). Во-вторых, нельзя не считаться с тем, что площади отдельных субъектов РФ различаются в десятки раз. То же самое можно сказать о разнице в численности регионов, граничащих с той или иной областью (краем).

Под давлением сомнительных «новаций» постепенно теряет свою былую силу ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [15]. Недавно в нем сняты ограничения в области контроля

за соблюдением требований законодательства об антитеррористической защищенности объектов. В дополнение к этому ст. 11.1 ФЗ о ТБ предоставляет право госорганам проводить проверки хозяйствующих субъектов в случае выявления ими нарушений «требований по обеспечению ТБ». То есть отныне проверки можно проводить всегда и везде, тем более что в России вряд ли найдется десяток коммерческих транспортных предприятий, способных всесторонне и в полном объеме выполнить все указанные требования, утвержденные приказом Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 41. Поэтому было бы целесообразно законодательно ограничить перечень оснований для внеплановой проверки субъектов ТИ такими как совершение АНВ, повлекшего причинение какого-либо вреда (жизни, здоровью людей, безопасности государства и т. п.), наличие приказа руководителя органа государственного контроля, изданного в соответствии с поручением Президента РФ или Правительства РФ, либо на основании требования прокурора.

По сложившейся за последние годы традиции не прекращаются посягательства на отраслевые кодексы, что порождает множество трудноразрешимых коллизий. Так, в рассматриваемом нами законе появилась статья 12.2 «Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения ТБ». Законодатель не посчитался с тем, что ст. 27.1, 27.7 и 27.9 КоАП РФ не предусматривают столь экзотические виды досмотра, которые, кстати, в любой ипостаси могут применяться и сейчас – лишь бы были установлены соответствующие факты и имелись процессуальные основания для этого в каждом конкретном случае. Причем ФЗ о ТБ возлагает организацию досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, а также некие «наблюдения, обследования и собеседования в целях обеспечения ТБ» на субъекты ТИ и перевозчиков [5, ст. 12.2]. Да, авторы закона не забыли сослаться на особые правила, которые должны быть разработаны для реализации вновь изобретенных ими мер обеспечения административного производства. Но чтобы утвердить такие правила, потребует существенная корректировка КоАП РФ.

Нельзя не сказать и о несовершенстве закона с точки зрения юридической техники. Например, в нем утвер-

ждается, что «технические средства обеспечения ТБ (системы и средства сигнализации, контроля доступа, дозора, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи инф, предназначенные для использования на объектах ТИ и ТС в целях обеспечения ТБ) подлежат обязательной сертификации», а «требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения ТБ и порядок их сертификации определяются Правительством РФ» [5, ч. 8 ст. 12.2]. Но данное положение представляется совершенно лишним, поскольку существует солидный комплекс законодательных и подзаконных нормативных актов, регламентирующих порядок сертификации, производства и эксплуатации таких технических устройств [16–20]. Применительно к тексту данного закона можно привести немало других примеров необоснованного дублирования действующего законодательства.

На мой взгляд, новейшие изменения в ФЗ о ТБ в значительной степени противоречивы, не снимают существующих неопределенностей, слабо согласованы с другими законодательными актами и главное, создают условия для расширения и без того громоздкой, малоэффективной и чрезвычайно затратной системы ТБ, возлагающей дополнительное бремя на хозяйствующих субъектов. Любая система защиты должна строиться с учетом принципов комплексности и разумной достаточности: установления некоторого приемлемого уровня безопасности без попыток создать некую «абсолютную» защиту. К тому же, высокоэффективная система защиты – удовольствие чрезвычайно дорогое, поэтому важно выбрать тот ее уровень, при котором вероятность и размер возможного ущерба оптимально сочетаются с затратами на систему безопасности применительно к конкретным объектам ТИ и ТС. ■

Литература

1. Приказ Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
2. Закон РФ от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».



3. Финального аккорда не будет // Транспорт России 2013. 28 авг. – 1 сент. С. 6.
4. Закон РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (в ред. от 3 февраля 2014 г.) «О транспортной безопасности».
6. Распоряжение Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности».
7. Закон РФ от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изм. и доп.).
8. Закон РФ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (в ред. от 3 февраля 2014 г.).
9. Постановление Правительства РФ от 6 июня 2007 г. № 352 «О мерах по реализации Федерального закона „О противодействии терроризму“».
10. Положение о применении оружия и боевой техники Вооруженными Силами РФ для устранения угрозы террористического акта во внутренних водах, в территориальном море, на континентальном шельфе РФ и при обеспечении безопасности национального морского судоходства, в том числе в подводной среде, или для пресечения такого террористического акта: утв. постановлением Правительства РФ от 6 июня 2007 г. № 352.
11. Положение о применении Вооруженными Силами РФ оружия, боевой техники и специальных средств при участии в проведении контртеррористической операции: утв. постановлением Правительства РФ от 6 июня 2007 г. № 352.
12. Инструкция об организации взаимодействия органов внутренних дел РФ с федеральным государственным унитарным предприятием «Охрана» Министерства внутренних дел РФ: приказ МВД России от 20 февраля 2009 г. № 155.
13. Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте: утв. распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р.
14. The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code: adopted on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).
15. Закон РФ от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».
16. Закон РФ от 10 июня 1993 г. № 5151-1 «О сертификации продукции и услуг» (с изм. и доп.).
17. Кодекс административных правонарушений РФ.
18. Закон РФ от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».
19. Постановление Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1013 «Об утверждении Перечня товаров, подлежащих обязательной сертификации, и Перечня работ и услуг, подлежащих обязательной сертификации» (с изм. и доп.).
20. Постановление Госстандарта РФ от 30 июля 2002 г. № 64: Номенклатура продукции и услуг (работ), в отношении которых законодательными актами РФ предусмотрена их обязательная сертификация (Номенклатура № 1); Номенклатура продукции, соответствие которой может быть подтверждено декларацией о соответствии (Номенклатура № 2) (с изм. и доп.).