

Научная статья  
УДК 351.81:625-049.5(470)

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ:  
ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛЕВОЙ КОММУНИКАЦИИ**

**Руслан Владимирович Галицкий**  
Владимирский линейный отдел МВД России на транспорте,  
Владимир, Россия, Bigrylik@mail.ru

**Аннотация.** С целью выработки теоретико-практических предложений в части гармонизации нормативно-правового регулирования сферы обеспечения транспортной безопасности, оздоровления состояния функционального взаимодействия ее субъектов в настоящей работе будет проанализировано законодательство, упорядочивающее общественные отношения, возникающие по вопросам обеспечения соответствующего вида отраслевой безопасности; рассмотрена учебно-методическая документация, используемая в области транспортного образования; выделены правовые неопределенности, возникающие в рамках практической реализации противодействия актам незаконного вмешательства, а также сформулированы предложения по совершенствованию процедурной части обмена информацией. Особое внимание уделено внутриотраслевой коммуникации в части получения, обработки и передачи информации между специализированными субъектами. Обозначено перспективное направление позитивного правового развития феномена обеспечения транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность, акты незаконного вмешательства, субъекты обеспечения транспортной безопасности, обработка информации, проблемы отраслевой коммуникации, транспортный кодекс

**Для цитирования:** Галицкий Р. В. Транспортная безопасность: проблемы отраслевой коммуникации // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2022. № 4 (98). С. 47–55.

Original article

**TRANSPORT SECURITY:  
ISSUES OF INTRA-INDUSTRY COMMUNICATION**

**Ruslan V. Galitsky**  
Vladimir Linear Department of the Ministry of Internal Affairs  
of Russia on transport, Vladimir, Russia, Bigrylik@mail.ru

**Abstract.** In order to develop theoretical and practical proposals regarding the harmonization of regulatory and legal regulation of the sphere of ensuring transport security, improving the state of functional interaction of subjects of its provision, this work will analyze legislation regulating public relations arising on issues of ensuring the appropriate type of industry security; . considered educational and methodological documentation used in the field of transport education; the legal uncertainties that arise in the framework of the practical implementation of counteracting acts of unlawful interference are highlighted, and proposals are made to improve the procedural part of the exchange of information. Particular attention is paid to intra-industry communication in terms of receiving, processing and transmitting information between specialized entities. A promising direction of positive legal.

**Keywords:** transport security, acts of unlawful interference, subjects of transport security, information processing, problems of industry communication, transport code

---

© Галицкий Р. В., 2022

*For citation:* Galitsky R. V. Transport security: issues of intra-industry communication // Bulletin of the Ufa Law Institute of MIA of Russia. 2022. No. 4 (98). P. 47–55.

Состояние транспортной безопасности как приоритетного направления государственной политики традиционно привлекает внимание научного сообщества, а противоречивость созданного в ее развитии законодательства придает дополнительный стимул к теоретико-правовым исследованиям. При этом в предметную плоскость, как правило, попадают скорее общие по своему содержанию вопросы, связанные, например, с определением места транспортной безопасности в системе национальной безопасности; видами угроз на объектах транспорта; структурой и административно-правовыми статусами субъектов ее обеспечения [1, с. 122–125; 2, с. 5–12; 3, с. 41–57; 4, с. 19–21].

Меньшей степенью научной разработанности характеризуются общественные отношения, возникающие при проведении досмотровых мероприятий; аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и в иных специальных областях внутреннего регулирования [5, с. 28–33; 6, с. 55–61; 7, с. 19–23]. И, к сожалению, совсем незначительное внимание уделено специфическим дефектам практической реализации отдельных отраслевых дефиниций, наблюдаемых в области функционального взаимодействия ее субъектов. В частности, С. Н. Махина и М. А. Попова в своем исследовании феномена транспортной безопасности как правовой категории справедливо обозначают в качестве очевидной проблемы вопросы специальной терминологии, где во избежание интерпретационных рисков предлагают прийти к единообразию в ее понимании [8, с. 115–118].

На наш взгляд, позитивное структурирование правовой материи внутриотраслевой коммуникации, обусловленное наличием значительного количества участвующих субъектов, разной степенью их вовлеченности в специально регламентированные процедуры, формирует достаточно высокую степень востребованности такого исследования.

Следует отдельно оговориться о том, что в настоящей работе будет применена условная, обобщающая категория «субъекты обеспечения транспортной безопасности», в связи с чем необходимо раскрыть ее содержание. Формально-юридически Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» возлагает обязанность по ее обеспечению на субъектов транспортной инфраструктуры (п. 9, ст. 1) [9] и перевозчиков. Вместе с тем, важно понимать, что реализация поставленных целей невозможна без привлечения иных специализированных участников, наделенных в установленном порядке различными правами, обязанностями и обладающих специфическими полномочиями, в числе которых: компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности (Минтранс России); Федеральная служба безопасности Российской Федерации; Министерство внутренних дел Российской Федерации; специально аккредитованные юридические лица; субъекты транспортной инфраструктуры и др. Таким образом, предложенное абстрагирование позволит предметно консолидировать обозначенные категории, сформировать концептуальное представление об их внутриотраслевой релевантности, а также несколько снизить излишнюю теоретическую нагруженность.

Специфичность поставленной задачи определяет в качестве отправной точки настоящего исследования анализ транспортного законодательства, в рамках которого особое внимание будет уделено юридическим основаниям, специальным дефинициям и алгоритмам взаимодействия специализированных субъектов по вопросам получения, обработки и последующей передачи информации указанной категории.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон № 16-ФЗ), являясь основой конструкции правового регулирования, устанавливает, что исключитель-

ными целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Реализуя свой функциональный атрибут<sup>1</sup>, настоящий Закон специфически связывает значительное количество юридических норм, однако, учитывая предмет нашего исследования, отметим лишь некоторые из них.

С целью определения потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства (далее – АНВ) в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств (далее – ОТИ и/или ТС) приказом Минтранса России, ФСБ России и МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134 (далее – межведомственный приказ) утвержден соответствующий закрытый перечень, согласно которому к ним отнесены: угроза захвата; угроза взрыва; угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ); угроза поражения опасными веществами; угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС; угроза взрыва критического элемента ОТИ и/или ТС; угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ); угроза блокирования; угроза хищения [10].

В рамках правового развития рассматриваемого феномена Минтранс России устанавливает порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства [11]. И, наконец, последним элементом юридического конструкта выступают Правила взаимодействия субъектов обеспечения транспортной безопасности<sup>2</sup>,

определяющие их действия при проверке информации об угрозе совершения АНВ на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве [12].

Вместе с тем имеющийся правовой массив все еще не получил надлежащего развития. Не решены проблемы внутреннего взаимодействия субъектов ее обеспечения (к чему мы вернемся позже), наблюдаются процедурно-логические дефекты, в том числе в сфере профессионального образования.

Так, в соответствии с вышеуказанным порядком информирования субъекты транспортной инфраструктуры (в лице их персонала) обязаны незамедлительно предоставлять информацию об отраслевых угрозах соответствующим субъектам обеспечения транспортной безопасности. Однако при сопоставлении приведенных в настоящем нормативном документе установленных алгоритмов действий «Угроза размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ)» необоснованно выпадает из области правового регулирования.

В представленной таблице визуализированы наблюдаемые дефекты в части прохождения информации по видам транспорта.

Другими словами, по мнению законодателя, информирование субъектами обеспечения транспортной безопасности при получении данных о намерении размещения взрывного устройства либо о факте его размещения, например, на железнодорожном вокзале или метрополитене, осуществляться не должно. Тем не менее, сложно представить, что на практике обработка и передача таких сведений может быть проигнорирована. Кроме того, учебные материалы, используемые в области транспортного образования, не всегда содержат верное понимание отраслевых норм, что приводит к неточностям в определении границ компетенций акторов, обеспечивающих комплекс специ-

<sup>1</sup> Речь идет о том, что настоящий федеральный закон является бланкетным, в связи с чем функционально связывает различные нормативно-правовые акты, созданные в целях обеспечения безопасности на транспорте.

<sup>2</sup> Напомним, что субъекты обеспечения транспортной безопасности упоминаются авторами в качестве обобщающей категории исключительно в рамках настоящего исследования.

Таблица – Угроза размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ) по видам транспорта

Вид угрозы / транспорта	ОТИ метрополитена	ОТИ дорожного хозяйства	ОТИ автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	ТС автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	ОТИ железнодорожного транспорта	ТС железнодорожного транспорта	ОТИ воздушного транспорта/морского и внутреннего водного транспорта	ТС воздушного транспорта/морского и внутреннего водного транспорта
Угроза размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ)	-	-	-	+	-	+	-/+	-/-

альных мер, а также к субъективной интерпретации имеющейся терминологии.

Например, учебно-методическая документация дисциплины «Транспортная безопасность», определяя для работников порядок действий при угрозе совершения и совершении АНВ на ОТИ и (или) ТС железнодорожного транспорта, предписывает передавать указанную информацию силам обеспечения транспортной безопасности. Однако, согласно положениям Федерального закона № 16-ФЗ, персонал субъекта должен соблюдать порядок информирования, определенный Минтрансом России, в соответствии с которым субъекты транспортной инфраструктуры обязаны незамедлительно предоставлять информацию указанной категории в Министерство транспорта, органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органы внутренних дел Российской Федерации.

В учебном пособии, предназначенном для студентов технических специальностей железнодорожного транспорта, к основным факторам уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в части потенциальной возможности осуществления на них актов незаконного вмешательства отнесены отсутствие или недостаточность процедур встреч-

ного досмотра на выходе из объекта транспортной инфраструктуры [14, с. 52]. Вместе с тем, напомним, что «встречный досмотр» в качестве досмотрового мероприятия в российской правовой системе не закреплен. На практике же подобные действия со стороны специализированных субъектов будут выходить за пределы компетенции последних и являться деликтными. В результате такой околонучной рефлексии молодые специалисты в своей повседневной деятельности будут экстраполировать искаженные теоретические представления, что, безусловно, негативно скажется на состоянии отраслевой защищенности.

Общая дефектность юридического массива способствует формированию весьма спорных теоретико-правовых представлений, излагаемых и в некоторых научных работах. В частности М. А. Смирнов в качестве примера АНВ приводит неумышленное действие пьяного пассажира метрополитена, выразившееся в падении последнего на рельсы и, как следствие, – последующей остановке поездов [15]. Полагаем, что автор соотносит моделируемое событие с угрозой блокирования, которое в рамках уже упомянутого межведомственного приказа выражено в возможности создания препятствия,

делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни и здоровью персонала, пассажиров и других лиц. Однако дефиниция указанного акта незаконного вмешательства имеет нормативную легализацию<sup>3</sup>, выраженную в противоправном действии (бездействии), в связи с чем такое деяние является виновным, а значит, и обусловлено наличием субъективной стороны. Таким образом, независимо от наступивших последствий неумышленное деяние пьяного пассажира не может быть отнесено к категориям отраслевых угроз. В действительности, анализируемый вид АНВ следует квалифицировать по признакам состава преступления, предусмотренного статьей 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения», либо юридически оценивать в рамках ст. 11.1 КоАП РФ «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене».

Существующая проблема понимания законодательства в сфере транспортной безопасности, в том числе субъектами ее обеспечения, является комплексной и не ограничивается теоретико-правовым полем. Различная природа актов внутриотраслевого регулирования создает предпосылки к появлению неопределенностей, в том числе в области практического применения, связанных, например, с коммуникацией информации.

Далее в целях настоящей статьи следует дополнительно сузить предмет исследования, ограничив его анализом состояния взаимодействия в вопросах обмена информацией наиболее вовлеченных в такую деятельность организационно-правовых структур. При этом в качестве источника информирования целесообразно рассмотреть субъекты транспортной инфраструктуры, а в качестве получателя – территориальные либо линейные органы МВД России.

Итак, приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56 в п. 7 определяет, что источники информирования при получении анонимной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства предоставляют ее в органы внутренних дел Российской Федерации. Однако положения утвержденной приказом МВД России № 736 Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях (далее – Инструкция), не распространяются на анонимные заявления (сообщения), содержащие сведения о подготавливаемом, совершаемом или совершенном противоправном деянии, а также о лице, его подготавливающем, совершающем или совершившем, за исключением сведений о совершенном или готовящемся террористическом акте, в связи с чем возникают определенные коммуникационные сложности, а также выделяется первая правовая неопределенность [16].

Напомним, что согласно межведомственного приказа к категориям отраслевых угроз отнесены не только АНВ террористической направленности. Например, уже упомянутая угроза блокирования либо угроза хищения имеют иную правовую природу. Таким образом, анонимная информация об упомянутых видах угроз, поступившая в орган внутренних дел непосредственно от лица ее транслирующего, регистрации не подлежит. Вместе с тем правомерность принятия к учету органами внутренних дел этих же сведений, но поступивших уже через источник информирования (например, персонал железнодорожного вокзала), обосновано вызывает некоторые учетно-регистрационные затруднения.

Будет ли утрачивать статус анонимности информация, если ее ретранслирует

<sup>3</sup> Согласно ч. 1 ст. 1 Федерального закона № 16-ФЗ, акт незаконного вмешательства – это 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.

конкретное и установленное лицо субъекта обеспечения транспортной безопасности после получения от анонима первоисточника? Возьмет ли на себя ответственность сотрудник дежурной части транспортной полиции за формально правомерный отказ в регистрации анонимного сообщения, например, о намерении некоего лица воспрепятствовать движению скоростного поезда «Сапсан» путем наложения на железнодорожный путь посторонних предметов? Представляется, что подобные коммуникационные алогизмы требуют дополнительного осмысления вне рамок настоящего исследования.

Вторая правовая неопределенность отсылает нас к проблемам специальной терминологии, обозначенным еще в начале настоящего исследования, проявляясь в части несогласованности видов решений, принимаемых субъектами обеспечения транспортной безопасности по результатам проверки информации об отраслевых угрозах.

Так, Постановление Правительства Российской Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 предписывает МВД России в рамках своих полномочий принять одно из следующих решений: о достоверности информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства; о недостоверности информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства; о необходимости проведения дополнительных мероприятий по установлению достоверности информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства [17].

Вместе с тем напомним, что вся, за исключением установленных случаев, поступающая в органы внутренних дел информация подлежит регистрации и последующему разрешению в порядке, определенном законодательством, где, например, по результатам рассмотрения заявлений и сообщений о преступлениях соответствующим уполномоченным лицом принимается одно из видов решений: о возбуждении уголовного дела; об отказе в возбуждении уголовного дела; о передаче по подследственности. Иными словами, правоохранительные орга-

ны при обработке получаемой информации будут оперировать юридическими категориями исключительно в рамках уголовного и уголовно-процессуального законодательства, не используя при этом внутреннюю терминологию сферы транспортной безопасности.

Подводя итог всему сказанному, следует заключить, что с одной стороны, ошибочная интерпретация отраслевого законодательства, наблюдаемая дефектность информационно-функционального взаимодействия между субъектами обеспечения транспортной безопасности, безусловно не приемлема. С другой стороны, учитывая значительное количество задействованных субъектов, понимание алгоритмов функционирования сферы обеспечения транспортной безопасности должно проходить посредством доступного осознания отраслевых дефиниций именно широким кругом лиц, а первичная (в первую очередь со стороны персонала транспортной инфраструктуры) классификация актов незаконного вмешательства не может быть обусловлена оперированием специально-юридическими категориями, что препятствует реализации внутриотраслевой коммуникации на практике.

Выделенная же в настоящем исследовании фрагментированность правовой материи может быть устранена посредством:

– включения в порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства по всем видам транспорта – угрозы размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ);

– дополнения подпункта 2.2.1 приказа МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 относительно анонимного сообщения, содержащего данные о признаках совершенного или готовящегося террористического акта, следующим текстом: «либо угрозе бесперебойного функционирования транспортного комплекса и (или) крушения транспортного средства».

Вместе с тем предложенных мер недостаточно. Важно продолжить дальнейшее

осмысление предельных оснований возникновения фиксируемых дефектов. Требуется скорейшее приведение всех субъектов обеспечения транспортной безопасности в единое кодифицированное правовое поле путем

создания транспортного кодекса Российской Федерации, который специфически свяжет весь имеющийся правовой массив в части обеспечения отраслевой безопасности по видам транспорта.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Трофимов Д. А. Транспортная безопасность в системе национальной безопасности // Труды академии управления МВД России. 2016. № 3. С. 122–125.
2. Зырянов С. М., Кузнецов В. И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2012. № 12. С. 5–12.
3. Зиганшин М. М. Транспортная безопасность как объект административно-правового регулирования // Административное и муниципальное право. 2017. № 2. С. 41–57.
4. Смирнов М. А. Административно-правовой статус субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность // Актуальные проблемы административного права и процесса. 2017. № 3. С. 19–21.
5. Галицкий Р. В. Досмотровые мероприятия на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры: сравнительно-правовой анализ // Вестник Владимирского юридического института. 2022. № 1. С. 28–33.
6. Мусин С. М., Волынский В. Ю. Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте // Sciences of Europe. 2020. № 49-4. С. 55–61.
7. Семенов С. А. Транспортная безопасность: проблемы становления // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 3. С. 19–23.
8. Махина С. Н., Попова М. А. Транспортная безопасность как правовая категория: теоретико-правовой анализ // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 3. С. 115–118.
9. О транспортной безопасности: федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ / URL: <https://base.garant.ru> (дата обращения: 23.01.2022).
10. Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Минтранса России, ФСБ России и МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134 / URL: <https://base.garant.ru> (дата обращения: 23.01.2022).
11. О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах: приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56 / URL: <https://base.garant.ru> (дата обращения: 23.01.2022).
12. Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве: Постановление Правительства Российской Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 / URL: <https://base.garant.ru> (дата обращения: 23.01.2022).
13. Методические указания к выполнению практических работ для учебной дисциплины ОП.09 Транспортная безопасность, по специальности 27.02.03. Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте). СПб: ФГБОУ ВО ПГУПС, 2019 / URL: <https://www.sptgt.ru/upload/iblock/7d5/Spetsialnost-27.02.03-AT-2019g.-OP.09-met.ukaz-Ivanova-V.A.pdf> (дата обращения: 23.01.2022).
14. Мартынова Ю. А. Транспортная безопасность: учебное пособие для студ. 4-го курса. Волгоград, 2017. С. 52 / URL: [http://vtgtvolgograd.ru/sveden/Metod/Metod\\_74.pdf](http://vtgtvolgograd.ru/sveden/Metod/Metod_74.pdf) (дата обращения: 23.01.2022).
15. Смирнов М. А. Административно-правовое обеспечение общественной безопасности на объектах метрополитена: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2020. 180 с.
16. Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступле-

ниях, об административных правонарушениях, о происшествиях: приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 / URL: <https://base.garant.ru> (дата обращения: 23.01.2022).

17. Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве: Постановление Правительства Российской Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 / URL: <https://base.garant.ru> (дата обращения: 23.01.2022).

## REFERENCES

1. Trofimov D. A. Transport security in the system of national security // Proceedings of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2016. No. 3. P. 122–125. (In Russ.)
2. Zyryanov S. M., Kuznetsov V. I. Transport security and the system of subjects of its provision // Journal of Russian law. 2012. No. 12. P. 5–12. (In Russ.)
3. Ziganshin M. M. Transport security as an object of administrative and legal regulation // Administrative and municipal law. 2017. No. 2. P. 41–57. (In Russ.)
4. Smirnov M. A. Administrative and legal status of subjects providing transport security // Actual problems of administrative law and process. 2017. No. 3. P. 19–21. (In Russ.)
5. Galitsky R. V. Inspection measures at the objects of transport and transport infrastructure: a comparative legal analysis // Bulletin of the Vladimir Law Institute. 2022. No. 1. P. 28–33. (In Russ.)
6. Musin S. M., Volynsky V. Yu. Certification of forces for ensuring transport security in air transport // Sciences of Europe. 2020. No. 49-4. P. 55–61.
7. Semenov S. A. Transport security: problems of formation // Transport of the Russian Federation. 2018. No. 3. P. 19–23. (In Russ.)
8. Makhina S. N., Popova M. A. Transport security as a legal category: theoretical and legal analysis // Problems of law enforcement. 2016. No. 3. P. 115–118. (In Russ.)
9. On transport security: federal law of February 9, 2007 No. 16-FZ / URL: <https://base.garant.ru> (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)
10. On approval of the List of potential threats of acts of unlawful interference in the activities of transport infrastructure facilities and vehicles: order of the Ministry of Transport of Russia, the Federal Security Service of Russia and the Ministry of Internal Affairs of Russia dated March 5, 2010 No. 52/112/134 / URL: <https://base.garant.ru> (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)
11. On the procedure for informing transport infrastructure entities and carriers about threats and acts of unlawful interference at transport infrastructure facilities and vehicles: order of the Ministry of Transport of Russia dated February 16, 2011 No. 56 / URL: <https://base.garant.ru> (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)
12. On approval of the Rules for the interaction of federal executive authorities, state authorities of the constituent entities of the Russian Federation, local authorities, transport infrastructure entities and carriers when verifying information about the threat of an act of unlawful interference at a transport infrastructure facility and (or) a vehicle: Decree of the Government of the Russian Federation dated August 15, 2018 No. 943 / URL: <https://base.garant.ru> (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)
13. Guidelines for the implementation of practical work for the academic discipline of the EP. 09 Transport security, specialty 27.02.03. Automation and telemechanics in transport (railway transport). St. Petersburg: FGBOU VO PGUPS, 2019 / URL: <https://www.sptgt.ru/upload/iblock/7d5/Spetsialnost-27.02.03-AT-2019g.-OP.09-met.ukaz-Ivanova-V.A.pdf> (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)
14. Martynova Yu. A. Transport security: a textbook for students 4th course. Volgograd, 2017. P. 52 / URL: [http://vtgtvolgograd.ru/sveden/Metod/Metod\\_74.pdf](http://vtgtvolgograd.ru/sveden/Metod/Metod_74.pdf) (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)
15. Smirnov M. A. Administrative and legal support of public security at metro facilities: dis. ... cand. legal sciences. M., 2020. 180 p. (In Russ.)
16. On approval of the Instruction on the procedure for receiving, registering and resolving in the territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation applications and reports on crimes, administrative offenses, incidents: order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated August 29, 2014 No. 736 / URL: <https://base.garant.ru> (date of access: 12.01.2022). (In Russ.)

17. On approval of the Rules for the interaction of federal executive authorities, state authorities of the constituent entities of the Russian Federation, local authorities, transport infrastructure entities and carriers when verifying information about the threat of an act of unlawful interference at a transport infrastructure facility and (or) a vehicle: Decree of the Government of the Russian Federation dated August 15, 2018 No. 943 / URL: <https://base.garant.ru> (date of access: 23.01.2022). (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 21.03.2022; одобрена после рецензирования 27.05.2022; принята к публикации 25.11.2022.

The article was submitted 21.03.2022; approved after reviewing 27.05.2022; accepted for publication 25.11.2022.