

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 342.951:351.82

Семенов Сергей Александрович,
Служба морской безопасности

Части зоны транспортной безопасности: проблемы понятийного аппарата

Аннотация. Любой юридический институт характеризуется созданием своего особенного, присущего только ему понятийного аппарата, проистекающего из специфики регулируемых общественных отношений. Точность и однозначность юридических понятий способствует единому пониманию норм законодательства, обеспечивает цельное регулирование конкретных общественных отношений и предупреждает возможные злоупотребления правом. Транспортная безопасность, как юридический институт, не является исключением. В ходе его создания, становления и развития в юридический оборот было введено много новых понятий. Однако не все из них до настоящего времени получили легальные дефиниции. В частности, до настоящего времени законодательство о транспортной безопасности не дало определений понятиям «наземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «подземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» и «надводная часть объекта транспортной инфраструктуры». Определение указанных понятий имеет значение для планирования и реализации мер обеспечения транспортной безопасности. Также не разъяснены цели деления объекта транспортной инфраструктуры именно и только на вышеупомянутые части. В статье предлагается критический взгляд на понятия «наземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «подземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» и «надводная часть объекта транспортной инфраструктуры», обосновывается мнение о целесообразности их исключения из законодательства о транспортной безопасности.

Ключевые слова: зона безопасности; зона транспортной безопасности; наземная часть объекта транспортной инфраструктуры; подземная часть объекта транспортной инфраструктуры; воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры; надводная часть объекта транспортной инфраструктуры; транспортная безопасность.

Sergey A. Semenov,
Maritime Security Service

Parts of the transport security zone: conceptual problems

Abstract. Any legal institution is characterized by establishing its own special, unique conceptual apparatus, arising from the specifics of regulated social relations. The accuracy and unambiguity of legal concepts contributes to a common understanding of legal norms, ensures integral regulation of specific social relations, and prevents possible abuses of law. Transportation security, as a legal institution, is no exception. During its establishing, formation and development, there were introduced many new concepts into legal circulation. However, not all of them have received legal definitions to date. Until now, transport security legislation has not defined the concepts of “ground part of a transport infrastructure facility”, “underground part of a transport infrastructure facility”, “air part of a transport infrastructure facility”, and “above-water part of a transport infrastructure facility”. The definition of these concepts is important for planning and implementing measures to ensure transport security. Also, there is no explanation of the purpose of dividing a transport infrastructure facility specifically and only into the above-mentioned parts. The current paper has offered a critical look at the concepts of “ground part of a transport infrastructure facility”, “underground part of a transport infrastructure facility”, “air part of a transport infrastructure facility”, and “above-water part of a transport infrastructure facility”, there has been substantiated the opinion on the advisability of their exclusion from the legislation on transport security.

Keywords: security zone; transport security zone; ground part of the transport infrastructure facility; underground part of a transport infrastructure facility; air part of a transport infrastructure facility; above-water part of a transport infrastructure facility; transport security.

Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дополнена ч. 1.1, определяющей зону транспортной безопасности. К зоне транспортной безопасности Федеральный закон «О транспортной безопасности» относит объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземную, подземную, воздушную, надводную), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных. Введя указанное понятие в Закон, законодатель одновременно

создал группу новых понятий «наземная часть зоны транспортной безопасности», «подземная часть зоны транспортной безопасности», «воздушная часть зоны транспортной безопасности» и «надводная часть зоны транспортной безопасности», которые законодательством о транспортной безопасности не раскрываются.

По мнению автора, основанному на анализе законодательства, понятию «зона транспортной безопасности» требует доработка в связи с наличием содержательных недоработок и отсутствием необходимых разъяснений. Согласно правилам русской орфографии и пунктуации [1] в скобки заключаются слова и предложения, вставляемые в предложение с целью пояснения или дополнения высказываемой мысли. Однако содержащееся в понятии «зона транспортной безопасности» пояснение «(наземную, подземную, воздушную, надводную)» данную задачу не выполняет.

Во-первых, неясно, почему пояснение выделяет части объекта транспортной инфраструктуры только по критерию их вертикального местонахождения по отношению к поверхности земли или воды. Изучение законодательства о транспортной безопасности не позволяет понять значимость, цели и логику именно такой дифференциации частей объекта транспортной инфраструктуры. Закрепленное в понятии «зона транспортной безопасности» деление частей объекта транспортной инфраструктуры не имеет практического значения для обеспечения их транспортной безопасности.

С такой же пользой для обеспечения транспортной безопасности можно было выделить части объекта транспортной инфраструктуры по их расположению по отношению к сторонам света и (или) топографическим элементам местности. Причем в этом замечании нет ерничанья. Думаю, нетрудно представить объект транспортной инфраструктуры, для которого важно принять особые меры обеспечения транспортной безопасности, например, с северо-восточной части объекта транспортной инфраструктуры, с которой расположена река/гора/болото/стороннее здание/канал и т.п.

Во-вторых, используемое в пояснении понятие «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» в настоящее время не имеет содержания и как следствие легальной дефиниции. Более того, объект транспортной инфраструктуры в принципе не имеют воздушной части. В связи с этим выделить и определить воздушную часть объекта транспортной инфраструктуры невозможно. В результате использование термина «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» в законодательстве о транспортной безопасности не имеет смысла.

В-третьих, законодательство о транспортной безопасности не отвечает на вопрос, почему зона транспортной безопасности исключает подводную часть объекта транспортной инфраструктуры. Разве в подводной среде невозможно перемещение физических лиц, транспортных средств и т.д.?

При этом зона транспортной безопасности транспортных средств по факту включает подводную часть. Так, требованиями по обеспечению транспортной безопасности, учитывающими уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта, утвержденными постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1637, определено, что границы зоны транспортной безопасности транспортного средства устанавливаются по внешним конструктивным границам транспортного средства (подп. 21 п. 4). То есть зона транспортной безопасности ограничивается корпусом морского или речного судна. Естественно, что часть корпуса судна находится ниже действующей ватерлинии — под водой.

Возникает справедливый вопрос, почему зона транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры не включает в свой состав подводную часть объекта транспортной инфраструктуры, а зона транспортной безопасности судна — включает? Или команда судна способна более эффективно контролировать подводную среду вокруг и под судном, чем подготовленные работники подразделений транспортной безопасности подводную среду вокруг объекта транспортной инфраструктуры? Вряд ли.

Конечно, можно попытаться предположить причины такого подхода к определению состава зоны транспортной безопасности, но, на взгляд автора, законодатель должен разъяснить свою позицию. Иначе создается впечатление, что единственной причиной предлагаемого деления объекта транспортной инфраструктуры на части является то, что так заблагорассудилось законодателю.

В-четвертых, законодательство о транспортной безопасности никак не разъясняет, что понимается под подземной частью объекта транспортной инфраструктуры. Существующее понятие «подземная часть объекта транспортной инфраструктуры» использовать в практической деятельности невозможно из-за его неопределенности и большой многозначности. Понятие требует уточнения и разъяснения.

Воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры. Разбираться, на чем основаны вышеприведенные выводы, начнем с того, что попытаемся понять, что может собой представлять воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры с точки зрения действующего законодательства.

Акцент на воздушной части объекта транспортной инфраструктуры автором сделан не случайно. Не в малой степени это связано с резко возросшей актуальностью угроз объекта транспортной безопасности со стороны беспилотных летательных аппаратов (или в понятиях Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ) — беспилотных воздушных судов, БВС). Для планирования мер по защите объекта транспортной безопасности от потенциальных атак БВС необходимо понимать границы ответственности и правоспособности

субъектов транспортной инфраструктуры и сил обеспечения транспортной безопасности в этой части объекта транспортной безопасности.

Обязательным признаком для отнесения объекта транспортной безопасности или его части к зоне транспортной безопасности является установленный для них особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных. Изучение требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», показывает, что законодательством о транспортной безопасности какой-либо специальный режим допуска в воздушную часть объекта транспортной безопасности не предусмотрен и не регулируется.

Вместе с тем возможно, что на воздушную часть объекта транспортной безопасности распространяются какие-либо общие требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта. Будем разбираться.

Пункт 5 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» определяет объект транспортной инфраструктуры как технологический комплекс. «ГОСТ 27.004-85. Государственный стандарт Союза ССР. Надежность в технике. Системы технологические. Термины и определения» дает следующее определение термину «технологический комплекс»: «совокупность функционально взаимосвязанных средств технологического оснащения для выполнения в регламентированных условиях производства заданных технологических процессов или операций».

Предложенное ГОСТом определение ясно и вызывает риторический вопрос, может ли рассматриваться воздух над объектом транспортной безопасности как одно из средств технологического оснащения для выполнения в регламентированных условиях производства заданных технологических процессов или операций объекта транспортной безопасности? Конечно же, нет. Воздушная часть объекта транспортной безопасности не является частью технологического комплекса любого объекта транспортной безопасности. Вывод: объекты транспортной безопасности не имеют и не могут иметь в своем составе воздушную часть.

Для закрепления уверенности в своей правоте проверим полученный вывод на основе норм, регулирующих иные аспекты функционирования объекта транспортной безопасности. Для этого рассмотрим своды правил, устанавливающих требования к проектированию объекта транспортной безопасности. Предложение основано на том, что если объект транспортной безопасности имеет составную часть в форме воздушной части, то она должна быть учтена на стадии проектирования объекта

транспортной безопасности и для нее должны быть разработаны определенные общеобязательные правила.

При этом будем учитывать, что Словарь русского языка [2] раскрывает слово «часть» как долю, отдельную единицу, на которые подразделяется целое; как предмет, представляющий собой составной элемент какого-нибудь целого, организма, механизма.

Изучение указанных сводов правил показывает, что ими не определяется и не выделяется воздушная часть объекта транспортной безопасности. Правил проектирования для данной части объекта транспортной безопасности своды правил не содержат. Они не рассматривают воздух над объектом транспортной безопасности как его часть. Опять приходим к вышенаписанному выводу: объекты транспортной безопасности не имеют в своем составе воздушных частей.

Свод правил, устанавливающих требования к проектированию объектов транспортной безопасности, доступен, и любой желающий может убедиться в справедливости такого вывода. Причем этот вывод в полной мере касается и объектов транспортной безопасности, которые прямо связаны с деятельностью в воздушном пространстве.

Воздушное пространство над объектом транспортной безопасности. Статья 7.1 ВК РФ дает исчерпывающий перечень объектов инфраструктуры воздушного транспорта, из которых в качестве объекта транспортной безопасности Федеральный закон «О транспортной безопасности» определяет только аэродромы, аэропорты и объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного транспорта.

Для примера рассмотрим свод правил, касающийся правил проектирования аэродромов.

Так, свод правил СП 121.13330.2019 «СНиП 32-03-96 Аэродромы» затрагивает воздушное пространство в понятии «район аэродрома». Согласно ему «район аэродрома» — это часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности. Статья 15 ВК РФ и п. 8 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138, рассматривают «район аэродрома» как часть структуры воздушного пространства Российской Федерации. Свод правил не использует словосочетания «воздушная часть» и «воздушная часть аэродрома». Только «воздушное пространство».

Следовательно, общественные отношения, связанные с использованием воздушного пространства, должны регулироваться специальными для этой сферы нормативными правовыми актами. Основным нормативным правовым актом в указанной сфере является ВК РФ (ст. 5). Но рассматриваемые в статье общественные отношения связаны с

транспортной безопасностью. В связи с этим возникает вопрос, регулирует ли законодательство о транспортной безопасности отношения, связанные с использованием воздушного пространства в части, его касающейся? Да, регулирует.

Федеральным законом от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» дополнена ч. 1.5 «зона безопасности», в соответствии с которой к зоне безопасности относится определяемая в соответствии с ч. 8.1 ст. 12.3 Федерального закона «О транспортной безопасности» часть воздушного пространства вокруг отдельных судна и (или) иного плавучего средства с ядерным реактором либо судна и (или) иного плавучего средства, транспортирующих ядерные материалы, объекта транспортной инфраструктуры, на которых реализуются меры по защите объекта транспортной инфраструктуры, судна и (или) иного плавучего средства с ядерным реактором либо судна и (или) иного плавучего средства, транспортирующих ядерные материалы, от актов незаконного вмешательства в соответствии с установленными особенностями защиты их от актов незаконного вмешательства.

Постановлением Правительства РФ от 3 июня 2020 г. № 814 определены следующие два объекта транспортной безопасности, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности:

— участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Новороссийск — Керчь от км 140+515 (со стороны Таманского полуострова) до км 162+748 (со стороны Керченского полуострова), включая автодорожную часть транспортного перехода через Керченский пролив км 141+018 — км 160+048;

— участок железнодорожных путей от точки с ординатой 156 км ПК4+01 до точки с ординатой 137 км ПК3+68,08, включая железнодорожную часть транспортного перехода через Керченский пролив.

Приказом Минтранса России от 25 сентября 2020 г. № 394 для вышеуказанных объектов транспортной безопасности установлены границы воздушной части зоны безопасности и определены ее конфигурации (пространственные очертания границ). При этом имеем в виду, что исходя из определения понятия «зона безопасности», «воздушная часть зоны безопасности» представляет собой воздушное пространство.

Для их защиты от актов незаконного вмешательства постановлением Правительства РФ от 29 сентября 2020 г. № 1566 установлены особенности защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности. В частности, реализация мер защиты в воздушной части зоны безопасности обеспечивается Минобороны России (п. 4). Для защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода используются технические средства противодействия

беспилотным воздушным судам (п. 8). По границам воздушной части зоны безопасности в соответствии с воздушным законодательством РФ устанавливается зона ограничения полетов, в которой запрещаются полеты воздушных судов, газовых, тепловых или комбинированных аэростатов или дирижаблей, шаров-зондов, за исключением полетов летательных аппаратов, используемых в целях защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода, полетов воздушных судов, осуществляющих рейсы (полеты) с присвоенными (установленными) в соответствии с воздушным законодательством РФ литерами «А» и «К», а также полетов, разрешенных координационным центром. Реализация мер защиты воздушной части зоны безопасности, контроль соблюдения ограничений, установленных настоящим пунктом, и реагирование на их нарушения осуществляются при содействии сил и средств федеральных органов исполнительной власти, привлекаемых к защите автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода в соответствии с их компетенцией, и во взаимодействии с региональным центром Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (г. Ростов-на-Дону) (п. 12).

Для полноты исследования рассмотрим права работников ведомственной охраны. Напомним, что согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» подразделениями ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, осуществляющими защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, являются подразделения транспортной безопасности.

Федеральным законом от 29 декабря 2022 г. № 638-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» в части наделения работников ведомственной охраны правами по пресечению нахождения БВС в воздушном пространстве в целях отражения нападения на охраняемые объекты (ст. 11, 15, 16). Как видим, в Федеральном законе от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ речь также идет о воздушном пространстве, а не о воздушной части охраняемого объекта.

В завершение необходимо отметить, что понятие «воздушное пространство объекта транспортной безопасности», видимо, как более подходящее, используется надзорными органами в официальных документах. В частности, УГАН НОТБ ЮФО Ространснадзора в письме субъектам транспортной безопасности от 13 сентября 2022 г. № 07.06-7027 используется именно оно, а не «воздушная часть объекта транспортной безопасности». Однако использование понятия «воздушное пространство объекта транспортной безопасности» для описания проблем использования БПЛА в зоне транспортной безопасности лишний раз говорит о содержательных недоработках понятия «зона транспортной безопасности».

Таким образом, наиболее подходящим понятием для законодательства о транспортной безопасности выглядит понятие «воздушное пространство над объектом транспортной безопасности», а не «воздушная часть объекта транспортной безопасности». Данное понятие должно употребляться применительно к деятельности по защите объекта транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства. Соответственно, по аналогии с зоной безопасности целесообразно установить правила определения границ и конфигурации воздушного пространства над объектом транспортной безопасности. Это необходимо для создания правовых оснований для реализации работниками подразделений транспортной безопасности ведомственной охраны прав по пресечению нахождения БВС в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности. При этом нужно учитывать, что воздушное пространство над объектом транспортной безопасности не входит в состав зоны транспортной безопасности, а требования по обеспечению транспортной безопасности для зоны транспортной безопасности на воздушное пространство над объектом транспортной безопасности не распространяются.

Подводная среда. Кстати, законодательство о транспортной безопасности в части, касающейся зон безопасности, регулирует и общественные отношения, возникающие по поводу использования подводной среды для защиты в том числе подводной части объекта транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства. Так, приказом Минтранса России от 25 сентября 2020 г. № 394 для вышеупомянутых объектов транспортной безопасности определены конфигурации (пространственные очертания границ) водной части зон безопасности: «Ограниченная очертаниями границы водной части зон безопасности Объекта № 1 и Объекта № 2, включая подводное пространство до естественных очертаний дна».

Постановлением Правительства РФ от 29 сентября 2020 г. № 1566 для подводной части установлены следующие особенности. Реализация мер защиты в водной части зоны безопасности (включая подводную среду) обеспечивается Росгвардией (п. 4). В границах водной части зоны безопасности (включая подводную среду) устанавливаются запретные для плавания районы в зоне Крымского моста и акватории Керченского пролива, в которых запрещается:

а) плавание судов и иных плавсредств, за исключением используемых в целях защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода, а также судов и плавсредств, плавание которых согласовано с координационным центром;

б) проведение любых работ, включая подводные работы, в том числе работы по отбору образцов грунта, дноуглубительные, взрывные работы, проведение научных исследований, гидрографических съемок, осуществление рыболовства, добычи морских млекопитающих, а также

зависание и посадка (приводнение) летательных аппаратов, постановка на якорь и осуществление иной деятельности, не согласованной с координационным центром (п. 9).

В границах водной части зоны безопасности (включая подводную среду) также запрещается нахождение физических лиц, за исключением лиц из состава сил, привлекаемых для защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода, лиц, нахождение которых согласовано с координационным центром, а также лиц, находящихся на судах и иных плавсредствах, следующих вне установленных запретных для плавания районов в зоне Крымского моста и акватории Керченского пролива (п. 10).

Реализация мер защиты водной части зоны безопасности (включая подводную среду), контроль соблюдения ограничений, установленных п. 9 и 10, реагирование на их несоблюдение осуществляются при содействии сил и средств федеральных органов исполнительной власти, привлекаемых к защите автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода в соответствии с их компетенцией, и во взаимодействии со службами управления движением судов в портах Кавказ и Керчь (п. 11).

С учетом изложенного, автор приходит к выводу, что в настоящее время защита подводной части объекта транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства возможна только в рамках установленных зон безопасности (водная часть). Такая защиты должна осуществляться в соответствии с требованиями, предусмотренными для зон безопасности.

Подземная часть объекта транспортной безопасности. Как упоминалось выше, законодательство о транспортной безопасности никак не разъясняет, что понимается под подземной частью объекта транспортной безопасности. А ведь вопрос далеко не праздный. Субъект транспортной безопасности должен четко понимать, за что он несет ответственность.

Чтобы понять суть поднимаемой проблемы, обратимся к ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Здания и сооружения. Общие термины». Указанный ГОСТ под подземной частью здания и сооружения понимает часть конструкции, расположенной полностью или почти полностью ниже уровня прилегающего грунта или заданного уровня (п. 3.3.1.4), а под конструкцией — упорядоченную систему взаимосвязанных элементов, предназначенную для обеспечения определенной меры прочности и жесткости (п. 3.3.1.2). Например, к конструкциям ГОСТ относит фундамент (п. 3.3.1.1), парапет (п. 3.3.2.63), экран (п. 3.3.2.52), перегородку (п. 3.3.2.47), стену (п. 3.3.2.46), крышу (п. 3.3.2.21), потолок (п. 3.3.2.18), пол, перекрытие (п. 3.3.2.10), раму (п. 3.3.1.69).

Думаем, нет необходимости дополнительного разъяснения того, что транспортная безопасность не имеет своей целью защиту от актов

незаконного вмешательства вышеперечисленных конструкций самих по себе.

Может речь идет о пространствах в подземной части здания или сооружения? В этом случае ГОСТ предлагает следующие понятия:

— подземный этаж (п. 3.2.2.4): этаж, расположенный ниже цокольного этажа здания;

— подвал, полуподвал (п. 3.2.2.13): эксплуатируемая часть здания, расположенная частично или полностью ниже уровня земли;

— подполье (п. 3.2.2.18): подвал, который служит для размещения отопительной установки, складирования и других целей, за исключением проживания людей.

Или имеются в виду подземные сооружения?

Свод правил СП 248.1325800.2016 «Сооружения подземные. Правила проектирования» дает следующую номенклатуру объектов по их назначению, размещаемых в подземном пространстве, на которые распространяются требования настоящего свода правил (п. 5.1.), которая включает в себя:

— гражданские сооружения жилого, административного назначения и сферы обслуживания, спортивные сооружения;

— сооружения промышленного назначения;

— транспортные сооружения и пешеходные переходы;

— гидротехнические сооружения;

— инженерные сооружения и сети;

— многофункциональные комплексы.

Как видим, все подземные сооружения делятся на шесть объемных по содержанию групп. Так какие виды подземных сооружений или какие конкретно подземные сооружения должны наполнять содержание понятия «подземная часть объекта транспортной безопасности»?

Резюмируя, можно отметить, что понятие «подземная часть объекта транспортной безопасности» в настоящее время не имеет конкретного содержания. Понятие не дает ответ на вопрос, что конкретно составляет подземную часть объекта транспортной безопасности, относящуюся к зоне транспортной безопасности, но и создает условия, по сути, для неограниченно расширительного толкования. И действительно, что понимается под подземной частью аэропорта? Для каких элементов подземной части аэропорта субъект транспортной инфраструктуры должен установить особый порядок допуска, а для какой нет? А аэропорта? А морского терминала? А железнодорожного вокзала или автовокзала? Можно утверждать, что субъект транспортной инфраструктуры при отнесении тех или иных частей объекта транспортной безопасности к подземной части руководствуются частным субъективным толкованием норм закона.

На взгляд автора, в настоящее время понятие «подземная часть объекта транспортной безопасности» не отвечает принципу правовой определенности.

Особый режим допуска. Обязательным критерием для частей объекта транспортной безопасности, включаемых в зону транспортной безопасности, является установление для них особого режима допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных.

Для объективности исследования рассмотрим части объекта транспортной безопасности, перечисленные в понятии «зона транспортной безопасности», через призму вышеуказанного критерия.

Для начала определимся с понятием «особый режим допуска».

Ряд требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», содержат правила допуска на объекты транспортной безопасности, которые содержат единую для них формулировку, что «настоящие Правила определяют организацию пропускного и внутриобъектового режимов в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры». То есть суть «особого режима допуска» сводится к особенностям пропускного и внутриобъектового режимов, свойственных тому или иному объекту транспортной безопасности.

Естественно, что нельзя себе представить допуск физических лиц и перемещение грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных, самих по себе в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности. Конечно же, никакого пропускного и внутриобъектового режимов в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности субъект транспортной безопасности организовать не может. А движение транспортных средств в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности регулируется воздушным законодательством.

Схожая ситуация и с подводной частью объекта транспортной безопасности. Возможно, очевидность абсурдности организации особого режима допуска в подводной части объекта транспортной безопасности послужила причиной, по которой в понятии зоны транспортной безопасности подводная часть объекта транспортной безопасности не упоминается.

Для практических целей выделение конкретных подземных сооружений и пространств в подземных частях здания или сооружения в качестве подземной части объекта транспортной безопасности необходимо проводить с использованием критерия допуска в них физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных, так как

особый режим допуска устанавливается именно для этой цели. Предлагаемый подход справедлив и для остальных частей объекта транспортной безопасности.

Итак, в статье были затронуты наиболее бросающиеся в глаза проблемы, связанные с определением частей объекта транспортной безопасности, включаемых в зону транспортной безопасности. Однако правовая неопределенность характерна и для наземной, и для надводной частей объекта транспортной безопасности. Законодательство о транспортной безопасности не содержит конкретизированных перечней зданий, сооружений, их частей, иных объектов, составляющих оба вышеупомянутых понятия. Отнесение какой-либо части объекта транспортной безопасности к наземной или надводной частям, как правило, осуществляется путем толкования норм законодательства субъектом транспортной безопасности.

Если законодатель, Правительство РФ и Минтранс России все же считают понятия «наземная часть объекта транспортной безопасности», «подземная часть объекта транспортной безопасности» и «надводная часть объекта транспортной безопасности» значимыми и необходимыми для обеспечения транспортной безопасности, то более правильно дать им четкие определения в соответствующих требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», применительно к конкретным видам транспорта и объектам транспортной безопасности.

Но основываясь на приведенном в статье исследовании, автор придерживается точки зрения, что пояснение «(наземную, подземную, воздушную, надводную)» в понятии «зона транспортной безопасности» и сами понятия «наземная часть объекта транспортной безопасности», «подземная часть объекта транспортной безопасности», «воздушная часть объекта транспортной безопасности» и «надводная часть объекта транспортной безопасности» не имеют серьезного практического значения для планирования и обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной безопасности. Учитывая имеющуюся в области обеспечения транспортной безопасности практику, достаточно в требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», акцентировать внимание на конкретных частях объекта транспортной безопасности. Например, подвальный этаж вокзала, подземный этаж здания аэровокзала, плавучее сооружение, причальное сооружение, входы в вокзал, багажное помещение и т.д.

Защита объекта транспортной безопасности от угроз, исходящих из воздушного пространства над ним, как автор обосновывал выше в данной статье, должна организовываться по аналогии с зонами безопасности.

Воздушное пространство над объектом транспортной безопасности в его зону транспортной безопасности не входит.

Опираясь на все вышеизложенное, автор считает, что из определения понятия «зона транспортной безопасности» (ч. 1.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности») целесообразно исключить пояснение «(наземную, подземную, воздушную, надводную)».

Литература

1. Правила русской орфографии и пунктуации, утвержденные АН СССР, Минвузом СССР, Минпросом РСФСР, 1956) // URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=113901&dst=101408#s7CLonSKUbOreOzk>.
2. Словарь русского языка : Ок. 53000 слов / С. И. Ожегов ; под общей редакцией Л. И. Скворцова. — 24-е изд., испр. — Москва : ООО «Издательство Оникс» : ООО «Издательство «Мир и Образование», 2010.

References

1. Pravila russkoy orfografii i punktuatsii, utverzhdennyye AN SSSR, Minvuzom SSSR, Minprosom RSFSR, 1956) [Rules of Russian spelling and punctuation, approved by the USSR Academy of Sciences, the USSR Ministry of Higher Education, the RSFSR Ministry of Education] // URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=113901&dst=101408#s7CLonSKUbOreOzk>.
2. Slovar' russkogo yazyka : Ok. 53000 slov [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov ; pod obshchey redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 24-ye izd., ispr. — Moskva : ООО «Izdatel'stvo Oniks» : ООО «Izdatel'stvo «Mir i Obrazovaniye», 2010