

# ЦИФРОВОЕ ПРАВО. ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ

---

УДК 349

DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2025/1/71-78>

## ПУБЛИЧНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

К. К. Жарков

*Московский государственный юридический университет  
имени О. Е. Кутафина*

## PUBLIC LAW PROVISION OF TRANSPORT SECURITY IN THE CONTEXT OF DIGITAL TRANSFORMATION

K. K. Zharkov

*Moscow State Law University named after O. E. Kutafin*

**Аннотация:** исследуются тенденции публично-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации транспортного сектора экономики. Анализируются особенности действующего законодательства и применяемые законодателем методы регулирования обеспечения транспортной безопасности. Обосновывается предложение о приоритете императивного метода регулирования, поскольку сфера транспортной безопасности является составной частью национальной безопасности государства и должна обеспечивать устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса. По итогу анализа действующих нормативных правовых актов автором выработаны предложения по актуализации законодательства в области обеспечения транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** обеспечение транспортной безопасности, цифровая трансформация, цифровые технологии, правовое регулирование, персональные данные, государственные услуги.

**Abstract:** it is examines the trends of public law regulation of transport security in the context of digital transformation of the transport sector of the economy. The author analyzes the features of the current legislation and the methods used by the legislator to regulate transport security. As a result of the research, the author substantiates the proposal on the priority of the imperative method of regulation, since the sphere of transport security is an integral part of the national security of the state and must ensure the stable and safe functioning of the transport complex. At the same time, based on the analysis of existing regulatory legal acts, the author has developed proposals for updating legislation in the field of transport security.

**Key words:** ensuring transport security, digital transformation, digital technologies, legal regulation, personal data, public services.

Обеспечение транспортной безопасности является одним из ключевых направлений деятельности государства, важнейшей задачей по достижению государственных целей в части обеспечения национальной безопасности. В соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации<sup>1</sup> достижение це-

лей обеспечения государственной и общественной безопасности осуществляется в том числе путем решения таких задач, как повышение уровня антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры, прогнозирование влияния последствий изменения климата на состояние транспортного комплекса, обеспечение развития эффективной транспортной инфраструктуры и транспортной связности страны, интеграция в мировое транспортное пространство.

<sup>1</sup> О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс» (дата обращения: 12.08.2024).

В Российской Федерации система обеспечения транспортной безопасности базируется на международных стандартах, соглашениях, а также национальных нормативных правовых актах, определяющих правила и требования к организации перевозок различными сегментами транспорта, соблюдения норм безопасности.

Вместе с тем важно отметить, что правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности с учетом цифровой трансформации транспортного сектора экономики осуществляется не только в рамках привычного для транспортной отрасли императивного метода правового регулирования, но и в рамках экспериментального правового режима. Экспериментальный правовой режим законодатель применяет в части государственных услуг в области транспортной безопасности, а императивный метод регулирования – в части обязательного требования к перевозчикам передавать персональные данные о пассажирах и экипаже в базы данных государственной информационной системы. В настоящей статье будут рассмотрены оба метода правового регулирования с учетом проблем, которые создаются в результате использования того или иного метода, а также определена тенденция дальнейшего развития нормативного правового регулирования обеспечения транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации.

Прежде чем перейти к анализу обеспечения транспортной безопасности, стоит обратить комплексное внимание на термин «безопасность». Примечательно, что само это понятие не получило своего закрепления ни в Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (в ред. 10.07.2023 г.) «О безопасности»<sup>2</sup>, ни в Указе Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»<sup>3</sup>, что является правовым пробелом как федерального закона, так и стратегического документа. Однако в Стратегии национальной безопасности всё же раскрываются понятия обеспечения национальной безопасности, представляющей собой «реализацию органами публичной власти во взаимодействии с институтами гражданского общества и организациями политических, правовых, военных, социально-экономических, информаци-

онных, организационных и иных мер, направленных на противодействие угрозам национальной безопасности»<sup>4</sup> и понятие системы обеспечения национальной безопасности, представляющей собой «совокупность осуществляющих реализацию государственной политики в сфере обеспечения национальной безопасности органов публичной власти и находящихся в их распоряжении инструментов»<sup>5</sup>.

А. А. Фомин определил термин «безопасность»: «Социально-правовое явление, которое должно рассматриваться в единстве функционального и институционального подходов как совокупность механизмов предупреждения и эффективного реагирования на возникающие угрозы личности, обществу и государству, в результате чего достигается состояние защищенности социальных отношений, обеспечивается их устойчивость и нормальное функционирование, гарантируется независимость от влияния негативных факторов, стимулируется экономическое, политическое, культурное развитие общества»<sup>6</sup>.

А. В. Сидоренко, С. Н. Махина в своем исследовании трактуют транспортную безопасность как «систему реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом, предупреждение, противодействие и пресечение преступлений в транспортной сфере, включая терроризм, а также как систему предупреждения чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера»<sup>7</sup>.

В соответствии с положениями Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16 (ред. от 24.07.2023 г., с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2024 г.) «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон № 16) обеспечение транспортной безопасности представляет собой «реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса,

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Фомин А. А. Юридическая безопасность субъектов российского права : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Саратов, 2008. 11 с. URL: [https://new-disser.ru/\\_avtoref-rats/01004250445.pdf](https://new-disser.ru/_avtoref-rats/01004250445.pdf) (дата обращения: 01.08.2024).

<sup>7</sup> Сидоренко А. В., Махина С. Н. Обеспечение транспортной безопасности в современном понимании // Проблемы правоохранительной деятельности. 2018. № 4. С. 70–73. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-transportnoy-bezopasnosti-v-sovremennom-ponimaniyi/viewer> (дата обращения: 01.08.2024).

<sup>2</sup> Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.08.2024).

<sup>3</sup> Там же.

соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства»<sup>8</sup>.

Основными 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. К задачам относятся: правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности, выявление угроз совершения актов незаконного вмешательства, оценка уязвимости, категорирование объектов транспортной инфраструктуры, осуществление государственного контроля в области обеспечения транспортной безопасности.

Значимость и роль обеспечения транспортной безопасности отмечается также в положениях Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»<sup>9</sup>, где помимо решения общих задач транспортного комплекса отмечается важность применения цифровых технологий в данной области, в том числе:

- совершенствование контрольно-надзорной деятельности, включая формирование многоуровневой системы информационного обеспечения и управления в сфере обеспечения безопасности на транспорте,

- развитие систем автоматизации процедур досмотра, в том числе с использованием новых технологий, технических средств, цифровизации и систем искусственного интеллекта, с целью сокращения времени и повышения удобства прохождения процедур досмотра пассажирами, а также повышения вероятности обнаружения запрещенных к проносу предметов и веществ,

- интеграция систем обеспечения безопасности движения и систем автоматизации производственных процессов на транспорте<sup>10</sup>.

В целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности Министерством транспорта Российской Федерации создана единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопас-

ности (далее – ЕГИС ОТБ, Система). Согласно Федеральному закону № 16 Система предназначена для обработки информации в области обеспечения транспортной безопасности. Идея создания Системы была заложена еще в 2010 г., в рамках реализации комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте<sup>11</sup>.

В соответствии с п. 6 и 7 Положения ЕГИС ОТБ<sup>12</sup> представляет собой единую централизованную, территориально распределенную государственную информационную систему и состоит из трех контуров: контура сведений, составляющих государственную тайну, контура сведений, составляющих конфиденциальную информацию, а также контура сведений, составляющих персональные данные.

Исходя из перечисленных контуров, составляющих Систему, а также информационных ресурсов, включенных в ЕГИС ОТБ, согласно п. 9 Положения Система осуществляет в том числе:

- формирование автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств различными сегментами транспорта (автомобильный, воздушный, морской и железнодорожный);

- предоставление государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

Как было отмечено выше, одним из методов правового регулирования обеспечения транспортной безопасности является императивный метод. Автором предлагается рассмотреть конкретный пример применения данного метода при регулировании обеспечения транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации, а также обозначить риски, которые накладывают нормативные правовые акты в части передачи персональных данных о пассажирах и экипаже.

<sup>11</sup> Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте : распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р (ред. от 04.07.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.08.2024).

<sup>12</sup> Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 1 августа 2023 г. № 1251. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.08.2024).

<sup>8</sup> Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.08.2024).

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> См.: Там же.

Одной из основных функциональных возможностей Системы является формирование автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств различными сегментами транспорта, как было описано выше. Положения приказа Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 162<sup>13</sup> регулируют порядок передачи персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортного средства в централизованную базу данных, которая является информационным ресурсом ЕГИС ОТБ.

Имеет место тенденция увеличения объема передаваемых персональных данных о пассажирах и экипаже транспортного средства в сравнении с предыдущим порядком. Согласно положениям нового приказа к данным: ФИО, дата рождения, вид и номер документа, удостоверяющего личность, пункт отправления, назначения, вид маршрута следования, дата поездки, пол и гражданство – добавляется новый состав данных: номер телефона, который указывается пассажиром при оформлении билета; адрес электронной почты; данные учетной записи (логины, хранимые в базах данных перевозчиков хеши паролей); информация об адресе интернет-протокола (IP-адрес) и номере порта, с которого передавалась информация при оформлении билета пассажиром; сведения об электронном средстве платежа. Таким образом, количество передаваемых персональных данных возросло с 7 до 12.

Вместе с тем стоит отметить, что на стадии общественного обсуждения нового Порядка выявилось немалое количество как спорных, так и проблемных вопросов, которые касаются в большей мере поставщиков информации в ЕГИС ОТБ. В частности, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) в отзыве на проект приказа указала, что часть дополнительных данных о пассажирах, в частности логин и пароль учетной записи, являются «сведениями конфиденциального характера, в связи с чем не подлежат раскрытию без согласия субъекта таких

<sup>13</sup> Об утверждении порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также срока хранения и порядка предоставления содержащихся в них данных : приказ Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 162. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 13.08.2024).

данных»<sup>14</sup>. При этом передача данных PNR в течение 15 минут с момента завершения каждой регистрируемой операции с билетами «не соответствует установленным стандартам и рекомендациям ICAO и является труднореализуемой задачей как для российских, так и иностранных перевозчиков, использующих различные системы бронирования». Кроме того, указывается, что международным стандартом является документ ICAO (Doc 9944) «Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)», который «предписывает государствам не требовать от эксплуатанта или возлагать на него ответственность за предоставление данных PNR, которые еще не собраны или не содержатся в его системе бронирования». Кроме того, отметили там, действующее законодательство не обязывает перевозчиков или уполномоченных агентов на этапе бронирования получать у пассажира данные документа, удостоверяющего личность. АЭВТ просила Минтранс доработать проект<sup>15</sup>.

Нельзя не отметить, что сбор, а также хранение и передача новых персональных данных о пассажирах несут значительные дополнительные расходы на тех лиц, которые осуществляют эти действия. Помимо этого, увеличиваются риски утечек данных, а также возрастает количество атак на системы поставщиков данных в ЕГИС ОТБ и на саму ЕГИС ОТБ.

В Smartavia согласились с АЭВТ, что запрашиваемые данные «относятся к конфиденциальным и не могут собираться авиаперевозчиками». Сейчас авиакомпания не хранит IP-адрес и порт, с которого осуществлена закупка или бронирование билета. «Не очень понятна и оценка пользы, так как человек может дойти до стадии бронирования на одном устройстве, продолжить закупку с другого, например с мобильного, осуществлять все эти действия с использованием VPN», – добавили в пресс-службе. Пароли от личного кабинета на сайте перевозчик не хранят, «их передать мы также не можем, так как это лишь хеш пароля, который еще надо подобрать под этот хеш, что является весьма трудной задачей». Банк и четыре последние цифры номера банковской карты пассажира перевозчик теоретически может представить, «но в случае оплаты по системе СБП или SberPay такой информации у авиакомпании не будет». «Чем больше ин-

<sup>14</sup> URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6531303> (дата обращения: 14.08.2024).

<sup>15</sup> См.: Там же.

формации собирается, тем больше может быть негативных последствий в случае утечки», – заключают в авиакомпании<sup>16</sup>.

В дополнение «источник одной из отечественных систем бронирования возражает, что у них хранится минимальный набор PNR о пассажире и его билете. Теперь предстоит большой объем юридической работы по пересмотру соглашений систем бронирования с перевозчиками, которые позволят расширить перечень собираемых данных. Для перевозчиков, заключил он, перестройка процессов будет «дорогим и долгим процессом»»<sup>17</sup>.

Касаемо обработки персональных данных результаты опросов ВЦИОМа и АНО «Национальные приоритеты» выявили, что 46 % граждан считают, что данные, предоставленные государству, плохо защищены, только 36 % уверены в обратном. Треть респондентов (33 %) полагают, что государство использует собранные данные для контроля за жизнью людей и подтверждения их личности. Половина россиян (52 %) не готова делиться персональными данными ни с кем и ни для чего. Еще 56 % респондентов заявили, что предоставленная коммерческим компаниям информация плохо защищена<sup>18</sup>.

Стоит отметить, что опасения не напрасны, поскольку «в 2023 г. Роскомнадзор зафиксировал 168 утечек персональных данных, в результате которых в открытый доступ попало более 300 млн записей»<sup>19</sup>. Является примечательной статистика за 2024 г., где только за один инцидент «произошла масштабная утечка данных, содержащая 500 млн строк данных о россиянах»<sup>20</sup>, сообщил заместитель руководителя Роскомнадзора Милош Вагнер.

Другим методом правового регулирования обеспечения транспортной безопасности является экспериментально-правовой режим. Помимо передачи персональных данных в ЕГИС ОТБ большую роль играет также обработка сведений, составляющих конфиденциальную ин-

формацию о транспортных средствах, объектах транспортной инфраструктуры и лицах, осуществляющих деятельность в области обеспечения транспортной безопасности. В частности, речь идет об оказании государственных услуг (функций) области обеспечения транспортной безопасности, таких как аттестация, аккредитации и категорирование. Стоит отметить, что одной из основных целей Стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 г. является цифровизация государственных услуг в области транспортной безопасности с использованием сведений ограниченного доступа.

В рамках безусловной реализации цифровизации государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в 2022 г. на Единый портал государственных услуг (функций) были выведены государственные услуги в области транспортной безопасности по всем сегментам транспорта. А в 2023 г. их список пополнила государственная функция по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которую также можно получить с использованием Единого портала.

Целесообразно отметить, что оперативная реализация вывода государственных услуг в сфере разрешительной деятельности проводится в рамках экспериментального правового режима, а именно о проведении на территории Российской Федерации эксперимента по оптимизации и автоматизации процессов разрешительной деятельности, в том числе лицензирования, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30 июля 2021 г. № 1279<sup>21</sup>.

Согласно п. 3 указанного постановления оптимизация процессов предоставления разрешений, в отношении которых проводится эксперимент, осуществляется в соответствии с описанием целевого состояния, которое предусматривает изменение порядка предоставления разрешений, направленное на упрощение действий юридического лица, индивидуального

<sup>16</sup> См.: Там же.

<sup>17</sup> Там же.

<sup>18</sup> См.: URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/655c68129a79476a274f3389?from=copy> (дата обращения: 15.08.2024).

<sup>19</sup> URL: <https://tass.ru/obschestvo/19693845> (дата обращения: 15.08.2024).

<sup>20</sup> URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/65d7ef3d9a7947d8608dbbb3> (дата обращения: 16.08.2024).

<sup>21</sup> О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по оптимизации и автоматизации процессов разрешительной деятельности, в том числе лицензирования (вместе с «Положением о проведении на территории Российской Федерации эксперимента по оптимизации и автоматизации процессов разрешительной деятельности, в том числе лицензирования») : постановление Правительства РФ от 30 июля 2021 г. № 1279 (ред. от 18.03.2024). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.08.2024).

предпринимателя или гражданина (физического лица), обращающихся к участникам эксперимента с заявлением о предоставлении разрешения, в отношении которого осуществляется эксперимент, сокращение сроков предоставления разрешений, сокращение количества представляемых заявителем документов, а также на реализацию иных принципов предоставления государственных услуг в сфере разрешительной деятельности, в том числе предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Кроме того, согласно постановлению, в случае если по результатам оценки эксперимент будет признан успешным, участникам эксперимента, т. е. федеральным органам исполнительной власти необходимо в течение трех месяцев подготовить проекты нормативных правовых актов Российской Федерации, положения которых будут направлены на закрепление функционирования процессов в сфере разрешительной деятельности, применяемый в эксперименте, на постоянной основе. Другими словами, в рамках эксперимента Правительством РФ разрешается разрабатывать, выводить на Единый портал и предоставлять государственные услуги и только после оценки успешности результативности их вывода приступать к разработке нормативного правового акта, закрепляющего порядок их предоставления.

В эксперимент вошли и государственные услуги в области обеспечения транспортной безопасности, а участниками эксперимента стали компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности всеми сегментами транспорта во главе с Минтрансом России.

Таким образом, результатами оценки эксперимента по государственным услугам в области обеспечения транспортной безопасности стали разработанные и вступившие в силу следующие нормативные правовые акты: постановления Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 905, 906, 907 и приказ Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170.

Важно отметить, что целью применяемого экспериментального правового режима в первую очередь является формирование правового регулирования с учетом цифровой трансформации транспортной области. Поскольку предоставление государственных услуг (функций) в области транспортной безопасности осуществляется

вляется в новом формате, с учетом новых технологий: Единого портала государственный услуг, технологии СМЭВ в части запроса видов сведений, электронной подписи, ЕСИА, передачи сведений и хранения их в государственной информационной системе, – разработчику нормативных правовых актов в области транспортной безопасности требуется заранее понять, как выстроены новые процессы, для их грамотной регламентации на законодательном уровне.

Однако в результате анализа разработанных нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности автором выделены пробелы, которые необходимо также устранить. Так, отсутствуют положения о регламентации отведенных сроков на осуществление определенных мероприятий (запрос сведений с использованием СМЭВ, проведение проверок, вынесение решений и т. д.), а закрепляется исключительно общий срок оказания услуг. В качестве конкретного примера приводится п. 10 постановления Правительства РФ № 906, где указывается, что компетентный орган в целях определения соответствия соискателя аккредитации (аттестующей организации) требованиям запрашивает с использованием СМЭВ сведения, в том числе Федеральной антимонопольной службы, в части информации о наличии (отсутствии) признаков нахождения соискателя аккредитации (аттестующей организации) под контролем иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, а также сведения об имеющихся решениях Федеральной антимонопольной службы, оформленных на основании решений Правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в Российской Федерации. Стоит отметить, что государственная услуга оказывается с 2022 г., а на момент 2024 г., согласно зарегистрированным ФАС России видам сведений<sup>22</sup>, изложенные в постановлении виды сведений отсутствуют, что также свидетельствует об упущении разработчика нормативного правового акта, вследствие

которого заявитель вынужден указывать дополнительные данные при оказании ему государственной услуги, что не соответствует положениям Федерального закона от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ<sup>23</sup> «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», где государственные органы не вправе требовать от заявителей документы или информацию, имеющиеся в распоряжении органов власти и местного самоуправления, которые могут быть запрошены ими у другого ведомства по установленным каналам связи. Таким образом, заявитель и компетентный орган находятся в положении, когда заявитель, согласно постановлению, может не представлять перечисленные сведения, а орган не может без этих данных сформировать решение об аккредитации, поскольку не получает их, что, в свою очередь, несет риски в обеспечении безопасности транспортного комплекса.

Стоит отметить, что аналогичные различия содержатся также и в других нормативных правовых актах, регулирующих порядок предоставления государственных услуг (приказ Минтранса России № 170, постановления Правительства РФ № 907 и 905).

В целях осуществления обеспечения транспортной безопасности компетентные органы также осуществляют государственную функцию по категорированию объектов транспортной инфраструктуры. Указанная функция была также выведена на Единый портал в 2023 г., а по настоящее время не разработаны и не приняты актуализированные подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие порядок ее предоставления, с учетом нововведений.

В результате проведенного анализа важно отметить, что регулирование обеспечения транспортной безопасности осуществляется как в рамках экспериментального правового режима, что было ранее отмечено в части государственных услуг в области транспортной безопасности, так и в рамках императивного метода регулирования, обязывая перевозчиков передавать перечень данных в базы данных. По мнению автора, оба подхода к регулированию,

с одной стороны, влияют позитивно на отрасль (с учетом внедрения новых технологий), с другой – имеют свои недостатки (несовершенство разработанных нормативных правовых актов). Тем не менее с учетом специфики сферы обеспечения транспортной безопасности наиболее надежным будет императивный метод регулирования, поскольку сфера транспортной безопасности является составной частью национальной безопасности государства и должна обеспечивать устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса.

Кроме того, по мнению автора, разработчикам нормативных правовых актов в части предоставления государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности целесообразно актуализировать ранее перечисленные акты в части видов сведений, которые запрашиваются посредством системы межведомственного электронного взаимодействия в целях закрепления существующего состава данных, имеющихся в распоряжении их владельцев.

### Библиографический список

Wedel J. Administrative law of France. M., 1973. С. 466. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01007294942>

Sidorenko A. B., Makhina S. N. Ensuring transport security in the modern sense // Problems of law enforcement activity. 2018. № 4. С. 70–73. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-transportnoy-bezopasnosti-v-sovremennom-ponimanii/viewer>

Fomin A. A. Legal security of subjects of Russian law: dr. legal sci. dis. abstr. Saratov, 2008. P. 11. URL: [https://new-disser.ru/\\_avtoreferats/01004250445.pdf](https://new-disser.ru/_avtoreferats/01004250445.pdf)

### References

Wedel J. Administrative law of France. M., 1973. P. 466. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01007294942>

Sidorenko A. V., Makhina S. N. Ensuring transport security in the modern sense // Problems of law enforcement activity. 2018. № 4. P. 70–73. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-transportnoy-bezopasnosti-v-sovremennom-ponimanii/viewer>

Fomin A. A. Legal security of subjects of Russian law: dr. legal sci. dis. abstr. Saratov, 2008. P. 11. URL: [https://new-disser.ru/\\_avtoreferats/01004250445.pdf](https://new-disser.ru/_avtoreferats/01004250445.pdf)

<sup>23</sup> Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения: 18.08.2024).

**К. К. Жарков**

Публично-правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации

---

Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина

**Жарков К. К.**, аспирант кафедры информационного права и цифровых технологий

E-mail: k.zharkov@mail.ru

Поступила в редакцию: 02.11.2024

**Для цитирования:**

Жарков К. К. Публично-правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2025. № 1 (60). С. 71–78. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2025/1/71-78>

Moscow State Law University named after O. E. Kutafin

**Zharkov K. K.**, Post-graduate Student of the Department of Information Law and Digital Technologies

E-mail: k.zharkov@mail.ru

Received: 02.11.2024

**For citation:**

Zharkov K. K. Public law provision of transport security in the context of digital transformation // Proceedings of Voronezh State University. Series: Law. 2025. № 1 (60). P. 71–78. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2025/1/71-78>