

УДК 34

DOI: 10.34670/AR.2021.44.58.034

Проблемы обеспечения безопасности технического регулирования на железнодорожном транспорте и их решение

Антимонов Даниил Михайлович

Магистрант,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: bantsekina.tat@yandex.ru

Выражаю благодарность моему научному руководителю доктору юридических наук, профессору, заслуженному деятелю науки Российской Федерации, заведующему кафедрой «Транспортное право и административное право» Землину Александру Игоревичу за помощь в подготовке текста статьи.

Аннотация

В статье с использованием методик познания явлений правовой действительности были изучены вопросы обеспечения транспортной безопасности в современный период на железнодорожном транспорте, показана роль основных нормативных актов в обеспечении технического регулирования в данной сфере для обеспечения транспортной безопасности. Подготовка данной статьи была вызвана многочисленными проблемами, возникающими в ходе технического регулирования работы железнодорожного транспорта, в связи с чем автор обозначил особенности влияния выявленных проблем не только на техническое регулирование, но и непосредственно на транспортную безопасность рассматриваемого вида транспорта. Исследование осуществлено с использованием методики системно-правового анализа, применением формально-юридического подхода. В качестве вывода в проведенном исследовании были обозначены пути решения выявленных проблем.

Для цитирования в научных исследованиях

Антимонов Д.М. Проблемы обеспечения безопасности технического регулирования на железнодорожном транспорте и их решение // Вопросы российского и международного права. 2021. Том 11. № 3А. С. 238-243. DOI: 10.34670/AR.2021.44.58.034

Ключевые слова

Транспортная безопасность, железнодорожный транспорт, проблемы транспортной безопасности, улучшение качества оценки уязвимости, досмотр, контроль.

Введение

Транспортная безопасность достигается проведением единой государственной политики в области ее обеспечения, системой мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных существующим угрозам и рискам в транспортной сфере [Рыбин, Попов, 2019, с. 16].

Основные виды безопасности, при которых транспорт будет надежно функционировать, качественно решая поставленные задачи, можно обеспечить по строго установленным правилам, какие составляют сердцевину транспортного права. Процесс формирования транспортного комплекса, установление тесной связи между его элементами, создание безопасной, надежной работы транспортной системы — все это должно осуществляться в сфере транспортных отношений как правового явления, где каждый транспортник наделяется обязанностями осуществлять профессиональную деятельность при строгом соблюдении и исполнении правовых норм [Духно, 2016, с. 6].

Основная часть

При определении государственной системы правовых, экономических, организационных и иных мер по транспортной безопасности важно понимать нецелесообразность применения методов и способов, используемых на других видах транспорта. Необходимо учитывать специфику и технологию железнодорожного транспорта, уделять больше внимания разработке и реализации научно-практических методик конкретных видов деятельности по антитеррористической защищенности [Тушко, 2019, с. 62].

Существует 5 актуальных проблем обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте.

1. Низкая эффективность досмотровых мероприятий

Бессмысленно отрицать тот факт, что транспортная безопасность на железнодорожном транспорте за 10 лет существенно изменилась и повлияла на механизм пассажирских перевозок. Если еще недавно пассажиры могли позволить себе приехать на железнодорожный вокзал непосредственно перед отправлением поезда, то сегодня везде имеются досмотровые зоны, оснащенные техническими средствами (стационарными и ручными металлодетекторами, лучевыми досмотровыми установками, аппаратурой радиационного контроля и пр.), и пассажирам надо учитывать 5-10 минут для досмотровых мероприятий.

Кроме того, пассажиры стали более тщательно подходить к вопросу выбора вещей своей ручной клади и багажа во избежание форс-мажорных ситуаций.

Однако при интенсивном пассажиропотоке эффективность проведения досмотровых мероприятий резко снижается. Связано это не столько с количеством пассажиров, сколько с быстрым заполнением территории КПП, и, как следствие, затруднением выявления пассажиров для проведения дополнительного досмотра [Тушко, 2019, с. 55].

В настоящее время законодательством установлены правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра [Приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227], но не предусмотрено методики досмотра на железнодорожных вокзалах/станциях с учетом специфики транспорта, количества пассажирооборота, вида железнодорожного сообщения и прочих технологических особенностей. Также отсутствует нормативно-правовая обоснованность размещения и конфигурации зон досмотра. Сейчас данные места определяются

структурными подразделениями ОАО «РЖД» самостоятельно, но не учитывают взрывоопасность зоны досмотра, при наличии потенциальной угрозы применения ВУ в момент обнаружения террориста.

2. Низкая эффективность проведения оценки уязвимости

Одной из мер по обеспечению транспортной безопасности железнодорожной инфраструктуры является оценка уязвимости, в процессе проведения которой специализированные организации, аккредитованные Федеральным агентством железнодорожного транспорта Минтранса России, определяют степень защищенности каждого объекта транспорта и транспортного средства.

Результаты проведенной оценки уязвимости оформляются в виде текстового документа с графическими планами-схемами. Главным итогом данной работы должны стать дополнительные рекомендации привлеченной специализированной организации в отношении мер, которые необходимо ОАО «РЖД» предпринять для защиты выявленных уязвимых участков.

3. Отсутствие планов обеспечения транспортной безопасности

Следующим этапом в системе мер антитеррористической защищенности после оценки уязвимости является План обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ). Несмотря на установленный трехмесячный срок разработки данного документа, лишь единицы объектов железнодорожной инфраструктуры на сегодняшний день имеют утвержденный Федеральным агентством железнодорожного транспорта ПОТБ. Важно учесть, что именно ПОТБ является главным организационным и распорядительным документом по транспортной безопасности и включает в себя порядки, инструкции и прочие документы, на основании которых будет осуществляться защита конкретного объекта.

4. Установление границ зоны транспортной безопасности и КПП

В настоящее время границы и конфигурация зоны транспортной безопасности определяются специализированными организациями в процессе оценки уязвимости и устанавливаются ОАО «РЖД» на основании данных рекомендаций. Однако на государственном уровне отсутствует научно-практическая программа или методика, на основании которых было бы возможно провести обоснование установления данных границ и мест размещения КПП для каждого типа железнодорожного объекта.

Более того, в различных регионах страны методы и способы обоснования установления границ зоны транспортной безопасности могут существенно отличаться друг от друга.

5. Отсутствие аккредитованного подразделения транспортной безопасности

Одним из требований законодательства по транспортной безопасности в отношении железнодорожного транспорта является обязанность субъекта транспортной инфраструктуры (СТИ) образовать (сформировать) и (или) привлечь для защиты объекта или транспортного средства подразделение транспортной безопасности, включающее в себя группы быстрого реагирования, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства.

По прошествии двух лет с момента вступления в силу данного требования закона для подавляющего большинства объектов СТИ так и не проведено организационных мероприятий по формированию или привлечению аккредитованных подразделений транспортной безопасности. Данный факт постоянно находит отражение в Результатах оценки уязвимости.

Это не означает отсутствие какой-либо физической защиты от нарушителей. На некоторых железнодорожных объектах это обеспечивается путем заключения контрактов и привлечением

сотрудников ведомственной охраны и частных охранных организаций. По сути, они выполняют, а точнее подменяют функции подразделений транспортной безопасности. Требование закона при этом остается неисполненным, а сотрудники данных охранных организаций не относятся к силам обеспечения транспортной безопасности СТИ и не имеют соответствующего профессионального обучения и аттестации.

В качестве возможных путей решения обозначенных в статье актуальных проблем автором предлагается:

1. В целях повышения эффективности досмотровых мероприятий разработать методику досмотра на железнодорожном транспорте. В методике учесть количественный пассажирооборот, вид железнодорожного сообщения, расчет показателей при определении конфигурации зоны размещения пунктов досмотра, прочие количественные и качественные характеристики.

2. Улучшить качество контроля за проведением мероприятий по реализации дополнительных рекомендаций специализированных организаций, указанных в Результатах оценки уязвимости.

3. Создать условия качественной разработки Планов обеспечения транспортной безопасности специалистами-экспертами, имеющими в данной области практический опыт в целях их дальнейшего утверждения в компетентном органе.

4. В целях улучшения качества оценки уязвимости разработать методику расчета границ зоны транспортной безопасности и критических элементов. В методике предусмотреть расчет возможных последствий от АНВ, научно-практическое обоснование мест размещения КПП и определения критических элементов.

5. Повысить качество контроля за проведением мероприятий по формированию или привлечению подразделений транспортной безопасности для обеспечения физической защиты объектов и транспортных средств.

Заключение

Таким образом, исходя из анализа выявленных проблем и практики обеспечения антитеррористической защищенности на железнодорожном транспорте, можно сделать вывод о том, что, несмотря на значительный объем проведенных мероприятий по транспортной безопасности, сформирована лишь частичная защита объектов и транспортных средств. Постоянное развитие технологий в области транспорта и информации приводит к важности увеличения интереса к существующим проблемам данной отрасли. Развитие мировых технологий ставит перед направлением транспортной безопасности новые задачи, решить которые возможно путем интеграции специалистов различных областей и улучшением информационного пространства. Обеспечение транспортной безопасности на железнодорожном транспорте может быть достигнуто при своевременном решении проблем, мешающих его стратегическому развитию.

Библиография

1. Рыбин О.А., Попов В.В. Пути повышения транспортной безопасности на основе оценки функционального резерва элементов транспортного комплекса // Вестник Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы МЧС России. 2019. С. 16-29.
2. Духно Н.А. Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры // Транспортное право и безопасность. 2016. № 2 (26). С. 6-19.

3. Тушко И.С. Транспортная безопасность на железнодорожном транспорте: проблематика и пути решения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2019. № 4. С.62-67.
4. Тушко И.С. Безопасность или комфорт? II Безопасность и охрана труда на железнодорожном транспорте. 2019. № 5. С. 55-57.
5. Приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 (в ред. от 07.09.2020) «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» // СПС «КонсультантПлюс»
6. Землин А. И. Техническое регулирование в системе административно-правового обеспечения транспортной безопасности (на примере железнодорожного транспорта) //Юридическая наука. – 2019. – №. 6.
7. Журавлева И. В. Надежность технических устройств, основная составляющая уровня безопасности на железнодорожном транспорте //Транспорт: наука, образование, производство (" Транспорт-2019"). – 2019. – С. 32-35.
8. Квасов В. Б. К аспекту обеспечения транспортной безопасности //Правопорядок: история, теория, практика. – 2020. – №. 1 (24).
9. Демьянов В. В., Имарова О. Б., Скоробогатов М. Э. Состояние проблемы и методы обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах //Вестник Иркутского государственного технического университета. – 2018. – Т. 22. – №. 4 (135).
10. Блажко Л. С., Васильев С. Г., Романов А. В. Оценка риска в системе технического регулирования инфраструктуры //Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2019. – №. 1 (80).

Problems of ensuring the safety of technical regulation in railway transport and their solution

Daniil M. Antimonov

Master student
Russian University of Transport,
127994, 9/9, Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: bantsekina.tat@yandex.ru

Abstract

The article using methods of cognition of legal reality phenomena examined the issues of transport security in the modern period on railway transport, showing the role of the main regulations in providing technical regulation in this area for transport safety. The preparation of this article was caused by numerous problems arising during the technical regulation of railway transport, and the author outlined the specifics of the impact of the identified problems not only on technical regulation, but also directly on the transport safety of the mode of transport in question. The study was carried out using the method of system-legal analysis, using a formal-legal approach. As a conclusion, the study identified ways to address the identified problems.

For citation

Antimonov D.M. (2021) Problemy obespecheniya bezopasnosti tekhnicheskogo regulirovaniya na zheleznodorozhnom transporte i ikh reshenie [Problems of ensuring the safety of technical regulation in railway transport and their solution]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 11 (3A), pp. 238-243. DOI: 10.34670/AR.2021.44.58.034

Keywords

Transport safety, rail, transport problems, improving the quality of vulnerability assessment, inspection, control.

References

1. Rybin O. A., Popov V. V. Ways to improve transport security based on the assessment of the functional reserve of elements of the transport complex II Bulletin of the Saint Petersburg University of the State Fire Service of the EMERCOM of Russia. 2019. p. 16-29.
2. Dukhno N. A. Ensuring safety in the operation of transport infrastructure facilities // Transport Law and Security. 2016. No. 2 (26). pp. 6-19.
3. Tushko I. S. Transport safety in railway transport: problems and solutions // Problems of law enforcement. 2019. No. 4. pp. 62-67.
4. Tushko I. S. Safety or comfort? II Safety and labor protection in railway transport. 2019. No. 5. pp. 55-57.
5. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 227 of 23.07.2015 (as amended. from 07.09.2020) "On approval of the Rules for conducting inspection, additional inspection, re-inspection in order to ensure transport security" // SPS " ConsultantPlus»
6. Zemlin A. I. Technical regulation in the system of administrative and legal support of transport security (on the example of railway transport) // Yuridicheskaya nauka. – 2019. – №. 6.
7. Zhuravleva I. V. Reliability of technical devices, the main component of the level of safety in railway transport // Transport: science, education, production ("Transport-2019"). - 2019. - p. 32-35.
8. Kvasov V. B. On the aspect of ensuring transport security //Law and order: history, theory, practice. – 2020. – №. 1 (24).
9. Demyanov V. V., Imarova O. B., Skorobogatov M. E. State of the problem and methods of ensuring traffic safety at railway crossings //Bulletin of the Irkutsk State Technical University. - 2018. - Vol. 22. – №. 4 (135).
10. Blazhko L. S., Vasiliev S. G., Romanov A.V. Risk assessment in the system of technical regulation of infrastructure //Transport of the Russian Federation. Journal of Science, Practice, and Economics. – 2019. – №. 1 (80).