

В.Н. Бутченко, М.В. Кручинин, В.Н. Ничипоренко
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ключевые слова: Транспортный комплекс, транспортная безопасность, объекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства, акт незаконного вмешательства.

В статье проведен анализ нормативной правовой базы по обеспечению транспортной безопасности, ее эффективности в обеспечении защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства на транспорте.

Создание действенной системы транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств является составной частью государственной политики Российской Федерации в области безопасности.

Объективным показателем качества безопасности в Российском государстве в целом является степень защищенности транспортного комплекса от угрозы совершения акта незаконного вмешательства в его деятельность.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности [1].

В отчете временной комиссии Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации приведены данные Следственного комитета Российской Федерации о количестве погибших и получивших вред здоровью, а также размеры причиненного материального ущерба, в результате актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

3 сентября 2003 года в результате совершения террористического акта на железнодорожной ветке «Минеральные Воды – Кисловодск» погибли 6 человек и 86 причинен различной степени тяжести вред здоровью, материальный ущерб составил 2 941 980 рублей;

6 февраля 2004 года в результате взрыва в электропоезде на перегоне между станциями «Автозаводская» и «Павелецкая» Московского метрополитена погиб 41 человек и 238 причинен различной степени тяжести вред здоровью, материальный ущерб составил 2 175 685 рублей;

29 марта 2010 года в результате взрывов на станциях «Лубянка» и «Парк Культуры» Московского метрополитена погибли 39 человек и 119 причинен различной степени тяжести вред здоровью, материальный ущерб составил 17 049 663 рублей;

24 января 2011 года в результате взрыва в зале международных прилетов московского аэропорта «Домодедово» погибли 37 человек и 159 причинен различной степени тяжести вред здоровью, материальный ущерб составил 40 520 928 рублей;

21 октября и 29,30 декабря 2013 года в результате совершения трех террористических актов в г. Волгоград погибли 40 человек и 144 причинен различной степени тяжести вред здоровью, материальный ущерб составил 108 323 776 рублей [6].

Из вышеуказанных примеров можно сделать вывод, что состояние транспортной безопасности затрагивает коренные интересы личности, общества и государства, интересы всех физических и юридических лиц причастных к деятельности транспортного комплекса.

В настоящее время, деятельность субъектов транспортной инфраструктуры в области обеспечения транспортной безопасности регламентирует Федеральный закон от 9.02.2007 года №16-ФЗ «О транспортной безопасности», который определил нормы, и принципы формирования системы мер по их защите от актов незаконного вмешательства [1].

Принятый Федеральный закон от 3.02.2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», внес изменения и дополнения в ряд законодательных актов Российской Федерации, в том числе и в Федеральный закон «О транспортной безопасности». Его практическое применение в настоящее время осложняется отсутствием в полном объеме подзаконных нормативных правовых актов.

Нормативно закрепленное в Федеральном законе «О транспортной безопасности» понятие «транспортная безопасность» [1, п.10, ст.1] внесло новые способы защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. А понятие «акт незаконного вмешательства» [1, п.1, ст.1] является основополагающим, вокруг которого законодателем формируется комплекс мер правового характера, направленных на обеспечение транспортной безопасности. В связи с его основополагающим значением, оно нуждается в более подробном нормативном исследовании с целью определения правовой природы и особенностей правового регулирования ситуаций, обозначаемых данным понятием.

Акт незаконного вмешательства, очевидно, является юридическим фактом, поскольку влечет определенные негативные правовые последствия, как правило, меры юридической ответственности, поэтому его можно отнести к противоправным, виновным и наказуемым деяниям.

Применение понятия «акт незаконного вмешательства» в практической деятельности вызывает некоторые вопросы в его понимании, особенно в ситуациях, когда необходимо персоналу (экипажу) транспортного средства принимать решение, связанное с его защитой, а не думать, как классифицировать возникшую угрозу, является ли она актом незаконного вмешательства или нет.

Например, 13.11.2011 г. судно «ОТ-2419», стоявшее на якоре у острова Казачий Астраханской области было обстреляно из охотничьего ружья с подошедшей неопознанной моторной лодки. Неизвестные лица произвели несколько выстрелов в борт судна, угрожая произвести обстрел рулевой рубки в случае, если судно не снимется с якоря и не покинет место якорной стоянки.

Действия неустановленных лиц капитан судна квалифицировал как «акт незаконного вмешательства» и незамедлительно предоставил информацию об угрозе совершения и/или о совершении акта незаконного вмешательства в действие транспортного средства на основании приказа Минтранса от 16.02.2011 г. №56 [2].

Проведя анализ сложившейся ситуации, исходя из понятия «акт незаконного вмешательства», вышеуказанное деяние не являлось актом незаконного вмешательства, так как не повлекло за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий. Его так же нельзя квалифицировать по перечню потенциальных угроз («угроза захвата», «угроза

взрыва» и «угроза блокирования»...) совместного приказа Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134 [3].

Положения ряда принятых в настоящее время нормативных правовых актов вызывают серьезные сомнения в недостаточном научном подходе к их разработке по построению системы транспортной безопасности, охватывающей все субъекты правонарушений, учитывающей конкретные угрозы и позволяющей обеспечить защищенность транспортного комплекса в зависимости от уровня угроз.

Например, в совместном приказе Минтранса России, ФСБ России и МВД России от 5 марта 2010 г. №52/112/134 установлен перечень потенциальных угроз, состоящий из девяти наименований, по которым на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах должны проводиться тренировки и учения по вопросам обеспечения транспортной безопасности. Но, исходя из требований приказа Минтранса России от 11.02.2010 г. № 34, тренировки и учения необходимо проводить только по двум угрозам, таким как «угроза захвата» и «угроза взрыва», а не по всем девяти [4].

Из вышесказанного можно сделать вывод о несогласованности и противоречии в требованиях двух нормативных правовых актов.

Имеет место несогласованность международных и национальных требований по обеспечению транспортной безопасности. Подготовленный Минтрансом России проект Требований по обеспечению транспортной безопасности не учитывает, а иногда и противоречит некоторым положениям главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее – СОЛАС-74) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (далее – Кодекс ОСПС), а также положениям отечественных нормативных правовых актов, принятых во исполнение указанных международных норм. Это относится и к периодичности проведения учений и тренировок, и к процедурам досмотра и допуска на судно или территорию портового средства посетителей, и к порядку оснащения судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны (обеспечения транспортной безопасности), и к введению различных «уровней охраны» / «уровней безопасности».

Например, в принятом Федеральном законе от 23 июля 2013 года № 225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определено: «План обеспечения транспортной безопасности морского судна является планом охраны морского судна, предусмотренным международными договорами Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств, и разрабатывается с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации по охране судов и портовых средств...» [5]. Но, так как «План охраны судна» разрабатывается на основании требований Кодекса ОСПС, а «План обеспечения транспортной безопасности судна» на основании Приказа Минтранса России от 11.02.2010 г. №34, к тому же требования по разработке планов в указанных документах разные, при этом возникает проблема с самим понятием – «План обеспечения транспортной безопасности морского судна».

В настоящее время на морских судах под Российским флагом вместо одного плана должны быть два – «План охраны судна» и «План обеспечения транспортной безопасности судна». Сложившуюся ситуацию Минтранс России пытается решить совмещением двух планов, т.е. разработать образец совершенно нового документа под названием «План обеспечения транспортной безопасности судна». Указанное «совмещение» повлечет не только переработку всех уже имеющихся планов, но и существенные финансовые затраты.

На наш взгляд, решением возникшей проблемы могло бы стать внесение изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности», в котором п.5 ст.9 изложить в следующей редакции: «План охраны морского судна является планом обеспечения транспортной безопасности морского судна, предусмотренным международными договорами Российской Федерации».

Вышеуказанный пункт именно в такой редакции вносился Союзом «Российская палата судоходства» во время публичного обсуждения проекта Федерального закона от 23 июля 2013г. № 225-ФЗ.

В законодательных и нормативных правовых актах по обеспечению транспортной безопасности в большей степени проявляется стремление государства возложить ответственность за ее обеспечение на субъекты транспортной инфраструктуры. В п.1 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» прописано: «Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами». При этом п.3 ст.12 закона «О транспортной безопасности» предусматривает ответственность субъектов транспортной инфраструктуры за неисполнение требований транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, на субъектах транспортной инфраструктуры лежит обязанность по реализации организационных мер и технических мероприятий по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, что, прежде всего, предусматривает как финансовые затраты, так и ответственность субъектов транспортной инфраструктуры за неисполнение требований транспортной безопасности.

Например, внесенные Федеральным законом от 3.02.2014 г. №15-ФЗ изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности» привели к изменению понятий «транспортные средства» [1, п.5, ст.1] и «объекты транспортной инфраструктуры» [1, п.11, ст.1]. В результате вышеуказанных изменений часть транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры не попадают под действие Федерального закона «О транспортной безопасности» и подлежат исключению из Реестра категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В то же время, финансовые средства субъектов транспортной инфраструктуры, израсходованные на проведение оценки уязвимости, разработку планов обеспечения транспортной безопасности, установку технических средств и обучение лиц, ответственных за транспортную безопасность, использованы неэффективно.

Вступившие в законную силу изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности» требуют разработки и принятия новых подзаконных нормативных правовых актов, но так как большая их часть не разработана, то не совсем понятны действия контролирующих органов исполнительной власти проводящих плановые проверки по выполнению требований Федерального закона.

Например, в части 1. ст.10 прописаны требования в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, но п.1.1 ст.10 гласит: «Проверка сведений, указанных в части 1 настоящей статьи, в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проводится субъектами транспортной инфраструктуры в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации». Но, несмотря на отсутствие постановления Правительства Федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности в лице инспекторов Ространснадзора требует выполнения требований части 1. ст.10. Неисполнение вышеуказанных требований влечет административное правонарушение по статье 11.15.1. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод о целесообразности комплексного подхода к указанной проблеме. Основная задача должна заключаться в формировании такой системы мер по защите транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, которая могла бы учитывать интересы и объективные возможности субъектов транспортной инфраструктуры, сопоставляя их с возможными негативными последствиями, особенно в кризисный период.

Список литературы:

- [1] Федеральный закон от 9.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- [2] Приказ Минтранса от 16.02.2011г. №56 «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».
- [3] Приказ Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5.03. 2010 г. № 52/112/134 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- [4] Приказ Минтранса России от 11.02.2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- [5] Федеральный закон от 23.06. 2013 г. № 225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
- [6] Отчет временной комиссии Совета Федерации по мониторингу реализации Федерального закона от 3.02.2014г. №15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». [Электронный ресурс] :(<http://council.gov.ru/media/files/41d542ab61e2ba2c081e.pdf> (дата обращения – 30.03.2015г.)

Р.Я. Вакуленко

ФГБОУ ВПО «НГПУ им. К. Минина»

В.В. Колосова

ФГАОУ ВО «НГУ им. Н.И. Лобачевского»

СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ИМИДЖА ВУЗА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Ключевые слова: Имидж вуза; междисциплинарные исследования; организационный имидж; профессиональное самоопределение; самовосприятие; смысложизненные ориентации; функции имиджа.

В статье обсуждаются вопросы феноменологии имиджа как предмета междисциплинарных исследований. Авторы подводят некоторые итоги изучения корпоративного имиджа, анализируют научные направления экономических и психологических исследований. В условиях возрастающей конкуренции на рынке образовательных услуг учёные и практики проявляют интерес к исследованиям деятельности по формированию благоприятного впечатления об имидже вуза. Авторы статьи отмечают необходимость интеграции специалистов из разных областей знания для создания эффективного имиджа образовательного учреждения, отвечающего ожиданиям различных социальных групп. В статье раскрывается понятие имидж вуза. На основании данных проведённого исследования обнаружены особенности восприятия имиджа вуза абитуриентами и студентами в зависимости от сформированности смысложизненных ориентаций и самовосприятия респондентов. В заключение авторы статьи излагают взгляды на дальнейшие направления исследований эффективного имиджа вуза.

На протяжении последних двадцати лет предметом исследования специалистов ряда гуманитарных наук является имидж различных объектов социальной реальности: городов, вооружённых сил, библиотек, российского спорта, науки, профессий.

В западных странах феноменология имиджа привлекла внимание исследователей ещё в середине прошлого столетия, заметный рост междисциплинарных исследований отмечается специалистами зарубежных школ МВА в каждое последующее десятилетие. В России запрос на изучение, создание, продвижение имиджа возник во вто-