

RISK EVALUATION AS AN ELEMENT OF TRANSPORT SECURITY ENFORCEMENT

Baranov R.Yu. (Russian Federation) Email: Baranov543@scientifictext.ru

*Baranov Roman Yurievich – Graduate Student,
DEPARTMENT OF GOVERNMENT-LEGAL DISCIPLINES, SCHOOL OF LAW,
PACIFIC NATIONAL UNIVERSITY, Khabarovsk*

***Abstract:** risk evaluation is an important aspect of transport security. Currently risk evaluation in this sphere includes two stages: categorization of transport infrastructure and vehicles, and vulnerability assessment. There are some problems in regulations of this procedures, the most important of them are: insufficient level of consequences assessment; lack of economical effectiveness assessment of transport security measures. In this article the author gives a critical assessment of different points on this problem and formulates his own view on a subject.*

***Keywords:** transport security, security enforcement, security threats, risk evaluation.*

ОЦЕНКА РИСКА КАК ЭЛЕМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Баранов Р.Ю. (Российская Федерация)

*Баранов Роман Юрьевич – магистрант,
кафедра государственно-правовых дисциплин, юридический факультет,
Тихоокеанский государственный университет г. Хабаровск*

***Аннотация:** оценка риска является важным аспектом обеспечения транспортной безопасности. В настоящее время данная оценка осуществляется в два этапа – категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и оценка их уязвимости. Правовое регулирование в данной сфере имеет ряд недостатков, основными из которых являются: недостаточный учет последствий актов незаконного вмешательства; отсутствие оценки эффективности мероприятий по обеспечению транспортной безопасности с точки зрения их экономической эффективности. В статье критически оцениваются имеющиеся подходы и формулируется авторская позиция по данному вопросу.*

***Ключевые слова:** транспортная безопасность, обеспечение безопасности, угрозы безопасности, оценка риска.*

Транспортная безопасность, согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ [1], есть состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС) от актов незаконного вмешательства.

Одним из важных аспектов обеспечения транспортной безопасности является оценка риска. Она включает четыре элемента:

- 1) выявление потенциальных угроз объектам транспорта;
- 2) определение вероятности их реализации;
- 3) выявление уязвимых элементов в транспортной системе;
- 4) оценка последствий реализации угроз [9, с. 10].

Риск обычно характеризуют следующим уравнением: «риск = угроза × уязвимость × последствия» [10, с. 214], т.е. риск является величиной, производной от трех параметров:

- 1) угроза – это событие или действие, способное причинить вред системе.

Применительно к транспортной безопасности речь идет о внешних для транспортной системы угрозах социального характера – «актов незаконного вмешательства» в ее работу. К таковым в настоящее время официально отнесены угрозы: захвата, взрыва, размещения взрывных устройств, поражения опасными веществами, блокирования, хищения [4];

2) уязвимость – недостаток, слабое место системы, которое, в случае его использования, способно повлечь негативные последствия. Уязвимости позволяют угрозам реализоваться.

В частности, имманентно присущими ОТИ и ТС уязвимыми местами являются их так называемые «критические элементы», т.е. элементы, акт незаконного вмешательства в работу которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта транспорта и/или возникновению чрезвычайных ситуаций [5]. Кроме того, уязвимости могут быть обусловлены недостатками в системе обеспечения безопасности;

- 3) последствия (физический ущерб, экономические потери и т.д.).

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| × | × | × | × | × | × | × | × | |
| × | <p>Только обладая полной информацией о возможных угрозах, имеющихся уязвимостях и вероятных последствиях реализации угроз, можно выстроить эффективную с точки зрения затрат и результата систему обеспечения безопасности.</p> <p>По действующему законодательству, оценка риска в области транспортной безопасности происходит в два этапа.</p> <p>Первый этап – категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.</p> <p>По общему правилу, ОТИ и ТС подлежат обязательному категорированию с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий. Категорирование осуществляется компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности (федеральными агентствами в сфере транспорта).</p> <p>Согласно приказу Минтранса России от 10.10.2013 № 310 [2], категорирование осуществляется на основании критериев категорирования по видам транспорта, которыми являются:</p> | | | | | | | × |
| × | <p>1) степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и/или ТС применительно к отдельным видам транспорта, которая определяется на основании количественных статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории РФ, за период последних 12 месяцев до момента категорирования;</p> <p>2) возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и/или ТС применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе.</p> | | | | | | | × |
| × | <p>Как отмечает Ю.В. Трофименко, основным критерием категорирования ОТИ и ТС сейчас является количество совершенных и/или предотвращенных актов незаконного вмешательства на территории за предыдущий год, т.е. инициатива по установлению степени «критичности» объектов принадлежит потенциальным нарушителям. Он предлагает в качестве такого критерия принять возможность обеспечения требуемого уровня живучести транспортного сооружения с учетом его конструктивных особенностей, природно-климатических и других факторов. Кроме того, до сих пор не разработаны методики оценки возможного количества погибших или тех, чьему здоровью нанесен вред, объема материального ущерба (вреда) и вреда окружающей природной среде со стороны ОТИ и ТС. Не учитываются в качестве критерия затраты на предотвращение или ликвидацию последствий актов незаконного вмешательства [8, с. 29].</p> | | | | | | | × |
| × | <p>Таким образом, процедура категорирования в настоящее время является чрезмерно упрощенной, что, конечно, упрощает работу государственных органов по ее проведению, но негативно сказывается на системе обеспечения транспортной безопасности, поскольку категории ОТИ и ТС учитываются при установлении требований по транспортной безопасности.</p> | | | | | | | × |
| × | <p>Второй этап оценки риска в сфере транспортной безопасности – оценка уязвимости ОТИ и ТС, т. е. определение степени их защищенности от угроз совершения актов незаконного вмешательства (п. 6 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).</p> <p>Оценка уязвимости проводится:</p> | | | | | | | × |
| × | <p>– в отношении транспортных средств – специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности;</p> <p>– в отношении объектов транспортной инфраструктуры – только специализированными организациями.</p> | | | <p>субъектами транспортной инфраструктуры либо специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности;</p> | | | | × |
| × | <p>Согласно Приказу Минтранса России от 12.04.2010 № 87 [3], такая оценка включает, по общему правилу:</p> | | | | | | | × |
| × | <p>1) изучение (и описание) технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, а также организации их эксплуатации (функционирования).</p> <p>На данном этапе также определяются границы зоны безопасности и перечень критических элементов объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;</p> | | | | | | | × |
| × | <p>2) изучение (и описание) системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве мер по защите от актов незаконного вмешательства.</p> <p>На данном этапе также оценивается соответствие данной системы требованиям по обеспечению транспортной безопасности.</p> | | | | | | | × |
| × | <p>3) изучение (и описание) способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства (модель нарушителя);</p> | | | | | | | × |
| × | × | × | × | × | × | × | × | |
| × | × | × | × | × | × | × | × | |

