

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 – субъектами транспортной инфраструктуры либо специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности;</p> <p>– в отношении объектов транспортной инфраструктуры – только специализированными организациями.</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>							×
×	×	×	×	×	×	×	×	
×	×	×	×	×	×	×	×	

×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×
×	×	×	×	×	×	×	×	×

4) определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.

Результаты проведенной оценки уязвимости утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности (федеральными агентствами в сфере транспорта).

Многие специалисты отмечают несовершенство методики оценки уязвимости. Так, А.И. Бобров и А.А. Леонтьев указывают, что полученная таким образом интегральная оценка при явно низком уровне ее объективности не учитывает влияние весьма важного фактора – величину возможного ущерба в случае реализации акта незаконного вмешательства [6, с. 656-657]. На последнее обстоятельство указывает также Ю.В. Трофименко [8, с. 29].

Также отмечается отсутствие методики оценки эффективности отдельных мероприятий по снижению рисков. В ходе процедуры не принимаются во внимание затраты на реализацию предлагаемых мероприятий и финансовые возможности субъектов по выполнению разработанных планов обеспечения транспортной безопасности [8, с. 29]. Это приводит к тому, что реализация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности становится непосильным бременем для многих субъектов транспортной инфраструктуры.

Важным недостатком существующей системы является то, что оценка уязвимости осуществляется только экспертным путем, а не на основании результатов расчетов по имитационным моделям [8, с. 29]. Следует согласиться с авторами, которые предлагают разработать экспертно-статистическую систему, представляющую собой математическое описание зависимости (функции) уровня транспортной безопасности объекта от вектора факторов, его определяющих. При этом отмечается, что такая функция окажется достаточно сложной как по своим математическим характеристикам, так и по способам идентификации параметров. Экспертная информация потребуется как на этапе выявления указанных факторов, так и при определении значений эндогенной переменной модели [7, с. 88]. Данную функцию должны взять на себя уполномоченные органы в области транспортной безопасности.

Список литературы / References

- О транспортной безопасности: Федеральный закон от 9.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 2007. № 7. Ст. 837.
- О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса России от 10.10.2013 № 310 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2011. № 15.
- О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Минтранса России от 12.04.2010 № 87 (ред. от 18.08.2016) // Российская газета, 2010. № 118.
- Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Минтранса РФ № 52, ФСБ РФ № 112, МВД РФ № 134 от 5.03.2010 // Российская газета, 2010. № 78.
- Методика проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Общие требования: ГОСТ Р 57119–2016. М.: Стандартинформ, 2016. 18 с.
- Бобров А.И.* Особенности формирования результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры / *А.И. Бобров, А.А. Леонтьев* // Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2015): труды международной научно-практической конференции / Под ред. А.В. Бабкина. СПб, 2015. С. 652-658.
- Носков С.И.* К вопросу разработки методики оценки уровня транспортной безопасности / *С.И. Носков, В.А. Протопопов* // Системы. Методы. Технологии, 2012. № 1 (13). С. 87-90.
- Трофименко Ю.В.* Методические подходы к обеспечению транспортной безопасности в России и странах Европейского союза / *Ю. В. Трофименко* // Транспорт Российской Федерации, 2011. № 6. С. 24-29.
- Edwards, Frances L.* Introduction to Transportation Security / *Frances L. Edwards, Daniel C. Goodrich*. CRC Press, 2013. 344 p.
- Intelligent Monitoring, Control and Security of Critical Infrastructure Systems / Elias Kyriakides, Marios Polycarpou* [Ed]. Springer, 2015. 359 p.
-