

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ (АВИАЦИОННОЙ) БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Сорокина О.В., Чайкина А.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: sorokina-1998@bk.ru*

Объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ) являются привлекательной мишенью для совершения актов незаконного вмешательства (АНВ). Нарушение стабильной деятельности транспортного комплекса вызывает повышенный общественный резонанс, а также подрывает национальную безопасность стран в целом. Это обуславливает привлекательность ОТИ для террористических организаций.

Особый статус в контексте борьбы с терроризмом на транспорте имеют объекты воздушного транспорта. События, произошедшие в США в сентябре 2001 года, обусловили новый виток развития системы борьбы с АНВ в деятельности гражданской авиации (ГА).

История борьбы с терроризмом на воздушном транспорте (ВТ) берет свое начало в 1974 году с принятия Приложения 17 «Безопасность – защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Международной Конвенции о ГА [1]. Данное приложение содержит стандарты и рекомендуемую практику по защите деятельности ГА от АНВ.

Для внедрения комплексного подхода к защите всей транспортной системы от АНВ в 2007 году в Российской Федерации был принят Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности» [2].

Данный нормативно-правовой акт направлен на создание единой системы защиты от АНВ для всех видов транспорта и предусматривает комплекс мер организационно-правового характера. Несмотря на обусловленную временем и ситуацией необходимость появления данного НПА, его вступление в силу

повлекло за собою значительные трудности, в первую очередь для авиатранспортной системы и организации обеспечения АБ на ОТИ и ТС. Ряд положений №16-ФЗ противоречили установленным нормам АБ, выработанным в соответствии с требованиями ИКАО.

На протяжении более чем десятилетия данные противоречия и несоответствия устранялись, так было отменено «Наставление по охране ВС и объектов ГА (НОВСО ГА-93)» от 26.08.1993 №ДВ-115, т.к. данный документ устарел в части понятия подразделений «ВОХР». Но и на сегодняшний день остаются нормы, требующие коррекции. Так в результате анализа были выявлены следующие несоответствия.

В пункте 5.31 Приказа Минтранса РФ от 08.02.2011г. № 40 говорится: «Постоянные пропуска выдавать персоналу субъекта транспортной инфраструктуры на срок установленных трудовых отношений в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей и на служебные, производственные автотранспортные средства, эксплуатируемые данным субъектом, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах транспортной безопасности ОТИ или ТС, в рамках сроков действия договоров и соглашений, обуславливающих такую деятельность, в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей персонала данных юридических лиц, а также на эксплуатируемые такими организациями в зоне транспортной безопасности служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы на основании удостоверенных печатью письменных обращений руководителей таких юридических лиц». А в «Положении о пропускном и внутриобъектовом режиме, аэропортах, авиапредприятиях гражданской авиации», утвержденным приказом ФАС России № 22 от 20.01.98 г. предусматриваются иные сроки выдачи постоянных пропусков и другие виды, как удостоверение члена экипажа. Необходимо внести изменения в приказ Минтранса России от 08.02.2011 г. № 40 в соответствии с требованиями приказа ФАС России от 20.01.98 г. №22.

Также в соответствии со статьей 9 №16-ФЗ на основании результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств

субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности [2], а согласно требованиям ИКАО Добавления №13, 24 Док. 8973/8 2011 года «Руководство по авиационной безопасности»: «Каждый эксплуатант воздушных судов должен разработать, реализовать и обеспечить выполнение соответствующей, принятой в письменной форме, программы безопасности, которая отвечает требованиям НППГА, а также требованиям любого принимающего государства» [3].

Таким образом, параллельно с программами по АБ разрабатываются планы обеспечения ТБ, в целом дублирующие друг друга. Это создает значительные трудности для авиационных предприятий. Прежде всего, это удвоенная финансовая нагрузка и усложнение всей системы обеспечения защиты от АНВ.

Необходимо продолжение процесса гармонизации понятий авиационной и транспортной безопасности в РФ, с учетом соблюдения всех норм и требований ИКАО. Для этого требуется активное взаимодействие органов исполнительной и законодательной власти, а также субъектов авиационной безопасности.

Список использованных источников

1. Приложение 17 к Чикагской конвенции «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» от 22.03.1974 // Международная организация гражданской авиации. – 2017. – № 10.
2. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ // Рос. Газета. – 2007.
3. Док. 8973 «Руководство по авиационной безопасности» // Международная организация гражданской авиации. – 2014. – № 9.