

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 519.7

© Николай Алексеевич Духно

— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
почетный работник высшего образования
Российской Федерации

Безопасность и уровни опасности на транспорте

Аннотация. В статье раскрывается зависимость безопасности от деятельности человека, от его мышления и от уровня его правового просвещения, что является основой деятельности, от характера которой порождаются либо угрозы, или обеспечивается безопасность. Право с его ценностями требует изучать всем, только правовые знания могут побуждать мышление к принятию правовых законов, где должны прописываться обязанности субъектов, ответственных за безопасность. Для позитивной оценки законов и воплощения их в правовой порядок, который гарантирует безопасность, специалистам транспорта нужно владеть правовыми знаниями. Автором обосновывается необходимость определения уровней опасности, устранение которых позволяет добиться безопасности на транспорте. Ответственные за безопасность лица обязаны охранять безопасность там, где она есть, и усердно устранять опасности в местах, где они существуют. Достигнуть безопасности можно только тогда, когда будет устранена опасность. Предлагается путь подготовки новых образовательных программ при использовании действующей специальности «Правовое обеспечение национальной безопасности», в рамках которой появляется реальная возможность для разработки ряда специализаций по подготовке специалистов с профессиональными компетенциями правового обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: безопасность; транспортная безопасность; уровни опасности; транспортная инфраструктура; право; закон; правовые знания; правовая культура; правовое обучение.

© Nikolay A. Dukhno,

— doctor of Law, professor,
Director of Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
honorary worker of higher education of
the Russian Federation

Security and the levels of hazards in transport

Abstract. The article considers the dependence of security on human activity, on his thinking and on the level of his legal education, which is the basis of the activity, the nature of which either gives rise to threats or provides security. The law with its values is required to be studied by everyone, as only legal knowledge can induce thinking to adopt legal laws which should prescribe duties of the subjects responsible for security. In order to positively evaluate the laws and introduce them into a legal order that guarantees safety, transport specialists need to possess legal knowledge. The author justifies the need to determine the levels of hazards, the elimination of which allows achieving safety in transport. People who are responsible for safety are obliged to protect safety where it exists and to eliminate hazards in the places where they exist. Security can be achieved only when danger is eliminated. There has been proposed a way to prepare new educational programs using the current specialty “Legal support of national security”, in which there is a real opportunity to develop a number of specializations in training specialists with professional competencies in the legal support of transport security.

Keywords: security; transport security; levels of hazards; transport infrastructure; law; legal knowledge; legal culture; legal training, legal education.

Интерес к безопасности проявляют если не все, то большинство тех, кто стремится жить в такой окружающей среде, в которой отсутствует опасность для жизни и здоровья. Поскольку окружающая среда состоит как из природных объектов, так и антропогенных, или природно-антропогенных объектов, постольку и угрозы могут исходить либо от этих объектов, либо их может инициировать человек. Под влиянием интересов жить в безопасной среде складываются правила, следуя которым человек устраняет опасности. Но большинство угроз, вызывающих разные виды опасности, появляются от деяний человека. Соблазн, влекущий к непомерным потребительским интересам, побуждает человека развивать то производство, которое ведет к поглощению природных ресурсов, к созданию технических, инженерных сооружений, к развитию технологий,

при этом не замечаются вредные последствия, или допускается, что вреда не будет, попустительски не предпринимается никаких мер для предотвращения опасностей. Под давлением интенсивной деятельности человека угрозы растут с той прогрессией, с какой ослабевают правовые регуляторы, опустошая гарантии безопасности. Когда угрозы становятся очевидными, а правовые средства остаются слабыми, тогда появляется суетливая спешка в принятии мер, часто лишенных логики.

В самые первые годы перестройки законодатель закрепил понятие безопасности в Законе РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности». В ст. 1 указанного Закона раскрывалось понятие безопасности, под которой законодатель требовал понимать состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. К жизненно важным интересам законодатель относил совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства. Не вникая в то, что интересы — это только идеи, желания человека, но не сам человек и не его здоровье, все, без оговорок, твердили о защите интересов. В дальнейшем безопасность трактовалась именно так. При этом не было достаточных исследований, определяющих истинную сущность безопасности. Такая обстановка не помогала развитию правильного мышления, на основе которого складывается понимание безопасности.

Безразличие к обеспечению подлинной безопасности влекло к определению ее понятия, не содержащего сущности безопасности. Защищать интересы, даже если они жизненно важные, означает, что те, кто ответственен за безопасность, обязаны защищать только идеи, выражающие желание, внимание к безопасности. Правильнее было бы устанавливать степень защищенности субъектов и объектов, но и в этом случае трудно утверждать, что это и есть безопасность. Самая высокая степень защищенности таит в себе присутствие опасности.

Человеку, его окружению хочется быть уверенным в отсутствии опасности, и когда опасности нет, тогда и наступает безопасность. Отношение к безопасности складывалось под влиянием того понятия, какое было указано в Законе. Мало, кто вникал в сущность и проводил анализ, как соотносится состояние защищенности с реальной безопасностью. Состояние защищенности обычно было таким, каким его могли обеспечить, но была ли при этом безопасность, или оставалась опасность какого-то уровня или степени, не обсуждалось.

За годы действия Закона РФ «О безопасности» существенно изменились взгляды на отношения, формирующие безопасность. Под воздействием новых реальных внешних и внутренних опасностей, угроз природных и техногенных аварий и катастроф умножились проблемы в сфере обеспечения безопасности. Меняется стратегия международного сотрудничества в области обеспечения безопасности. Не только новые

угрозы, но и иное представление о безопасности стали побуждающими факторами обновления законодательства. Этими обстоятельствами диктовалась необходимость в разработке и принятии нового закона о безопасности. Требовалось новое видение о безопасности, нуждались в конкретизации цели, задачи, которые необходимо ставить конкретным субъектам, уточняя их полномочия по обеспечению безопасности человека, государства, общественной безопасности, экологической безопасности, иных видов безопасности, предусмотренных законодательством РФ.

Развитие законодательства по обеспечению безопасности шло по пути, на котором не остались заметными все ценности права, насыщенного богатыми правовыми идеями и благотворными правовыми принципами. Право, как благородное юридическое явление, всегда было устремлено к охране добра и противостояло всякому злу. К любым угрозам и опасностям, причиняющим вред, в праве предусмотрены санкции, какие должны закрепляться законами и применяться в процессуальном порядке. В законах и иных нормативных правовых актах много изменилось к лучшему по расширению задач и обязанностей конкретных лиц, ответственных за обеспечение безопасности. Лучи света в оздоровлении законодательства не пробили всю тусклость негативной картины нашего законодательства. В текстах законов продолжают оставаться неточности и иные недостатки, не способствующие укреплению правосознания, а склоняющие к эмоциональному размыванию, к ослаблению чувства ответственности, появляющемуся при низком уровне правовой культуры. Наличие в нормативных правовых актах несоответствий требований правовым принципам, ошибочных определений не способствует укреплению правосознания, не создает обстановку, в которой должна быть атмосфера объективной оценки состояния транспорта и определения объектов, где есть истинная безопасность, а на каких участках существует опасность. Утвердительный вывод в наличии безопасности обязывает ответственных лиц бдительно охранять ее. В то же время требуется достоверное выявление тех мест в транспортном комплексе, где существуют угрозы, опасности, им следует дать объективную оценку, установить уровни опасности, и применить все существующие способы ликвидации опасности и устранения причин их появления.

Как закономерность, проявляющаяся при основанном на недостаточном правовом знании мышлении продолжают приниматься нормативные правовые акты с серьезными пробелами. Вереница сходных недостатков начинается с образования, в котором отсутствует свобода мышления на право искать достоверное знание. Практически никто не задается целью найти достоверное знание, а ведь без него невозможно принять ни одно правильное решение. Мистические представления, жажда к прислужливому поведению отторгает людей от истинного,

объективного знания и приучает их к лукавству и лицемерию. Недостатки в культуре и в просвещении ведут к появлению неправовых законов. Несовершенство в законах и низкое правосознание образуют основные причины появления разнородных опасностей.

В обществе с низкой правовой культурой отношение к опасности носит равнодушный характер. При таких обстоятельствах круг опасностей расширяется, а безопасность остается нерешенной проблемой.

Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» сменил прежний законодательный акт. Как же так получилось, что законодатель не включил в его текст определение понятия безопасности. Было ли это непонимание его сущности, или отсутствие понятия безопасности стало следствием неуверенности, что ее можно достичь, когда угрозы опасности возникают быстрее, чем движение процесса их устранения. В любом случае ответственным за обеспечение безопасности следует иметь четкое представление о том, что собой представляет безопасность, как нужно ее понимать. Без ясного, объективного понимания безопасность невозможно будет ее обеспечить, трудно будет представлять, к чему следует стремиться, какие силы и средства следует применять и какой результат должен быть получен.

Законодатель не включил понятие безопасности и в Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Отсутствие в законе фундаментального понятия «безопасность» влечет за собой неточности, ошибки как в самих законодательных актах, так и в других нормативных правовых документах. Уклоняясь от сущности безопасности, невозможно осмыслить цель транспортной безопасности, представляя ее в Законе, как защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Следуя достижению такой цели, обеспечить безопасность на транспорте невозможно. Во-первых, способы защиты указанных субъектов могут применяться после актов незаконного вмешательства, когда угроза стала реальной, причинен вред. Во-вторых, смысл безопасности заключается в том, чтобы реальные угрозы не наступили, поэтому защите должна предшествовать надежная правовая охрана субъектов и объектов транспорта от актов незаконного вмешательства.

Под актом незаконного вмешательства закон обязывает понимать противоправное деяние, в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий. По своей сущности безопасность следует понимать, как состояние транспортного комплекса, при котором отсутствует опасность, нет угроз всем его объектам и субъектам. Предотвращение актов незаконного вмешательства — это сам процесс, ведущий к устранению опасности. Если все опасности будут устранены и предотвращены, тогда и наступит реальная транспортная

безопасность.

От того, как понимается безопасность, зависит формирование отношений в обществе и в отдельных отраслях к вопросам деятельности по обеспечению безопасности. Отношение к пониманию безопасности важно в том, что на основе этой категории развивается емкий и ответственный процесс, гарантирующий безопасность человека и всей окружающей среды, которой охватывается сама природа и созданные человеком разнородные объекты, в том числе и транспортный комплекс. По внутреннему закономерному мышлению человека логично представлять безопасность как отсутствие опасности. В своей сущности о безопасности можно утверждать тогда, когда человеку и окружающей среде не угрожает опасность. До тех пор пока опасности нет, будет существовать безопасность. Но когда появляется опасность, угрожающая человеку или объектам, тогда обстановка не может быть безопасной, и нельзя ее именовать безопасностью. Во всех указаниях, рассуждениях, направленных на решение задач по обеспечению безопасности, требуется четкое ясное понимание, что охраняется безопасность только тогда, когда она есть в реальности. Если есть реальные угрозы, тогда надо ставить задачи по устранению опасностей и набраться смелости говорить, что безопасность не гарантирована по причине наличия опасности. В законодательстве о безопасности следует исходить, прежде всего, из общей категории безопасности, выражающей одну сущность, а именно: полное отсутствие опасности.

Требование обеспечить безопасность обязывает ответственных лиц снабдить транспорт надежной инфраструктурой, которая по своим инженерно-техническим характеристикам не создает угроз. Потребители транспортных услуг надеются, что объекты транспорта технологичны, экологически чисты и безопасны. Когда они не соответствуют современным технологиям и находятся в изношенном состоянии, тогда гарантии безопасности утрачиваются. Тревожно становится, когда на страницах разных источников указывается, что основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, в результате их износ достиг 55—70% и продолжает нарастать. Высокий износ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств таит в себе внутренние угрозы, опасности. Причины их кроются в неисполнении стратегических решений, принятых распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

Опасность на транспорте появляется в результате действий человека, который может быть сотрудником транспорта или посторонним лицом. От неправомерного деяния человека возникают угрозы, создается опасность в тех местах и на тех объектах, где совершено противоправное действие или бездействие. Даже стихийные бедствия возникают не только вследствие природных причин, но и под воздействием человека.

Небрежное обращение с огнем может стать причиной большого пожара, а производственные ошибки могут повлечь за собой взрывы, оползни, обвалы и другие чрезвычайные происшествия. К факторам, которые больше всего влияют на возникновение правонарушений, влекущих угрозы транспорту, относятся низкая правовая культура и невысокая просвещенность. Эти явления заметны везде. Ничем другим, как слабой культурой, невозможно объяснить появление непонятных нормативных правовых актов, пренебрежительное отношение к воплощению правовых норм в транспортные отношения, рост правонарушений, создающих опасность транспортной системе. Создание некачественных нормативных правовых актов любого уровня влечет за собой целый ряд противоправных деяний, угрожающих появлению опасностей субъектам и объектам транспорта. Не только внешние угрозы могут создавать опасность на транспорте, много проблем существует внутри транспортного комплекса, где не исключаются опасности. Транспортная безопасность, по сравнению с иными видами безопасности на транспорте, должна представляться как гарантированная защита транспортного комплекса от внешних угроз, которые могут появляться от актов незаконного вмешательства в структуры транспорта.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О транспортной безопасности» целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Разъяснить в законе, зачем нужна безопасность, наверное, нет особого смысла. Каждый понимает значимость безопасности, каждому человеку необходимо жить в безопасности. В условиях, когда существуют угрозы и опасности, нашей целью должна стать сама безопасность. Мы все обязаны достичь безопасности. Объем обязанностей по достижению безопасности у каждого субъекта должен быть свой. В законе следует назвать все субъекты, которые обязаны обеспечить транспортную безопасность, и каждому субъекту прописать конкретные обязанности.

Действующая редакция закона побуждает к мысли, что не сама транспортная безопасность является целью, к которой обязаны стремиться ответственные лица, а только ее обеспечение, при этом цель полного предотвращения любых угроз не ставится. Обеспечение не всегда может гарантировать безопасность.

В законе следует выражать цель деятельности ответственных лиц по обеспечению транспортной безопасности. Целью такой деятельности должно быть полное устранение угроз от актов незаконного вмешательства в сферу транспортного комплекса. Отсутствие угроз гарантирует транспортную безопасность. Предупреждение и предотвращение актов незаконного вмешательства являются первоочередными задачами деятельности ответственных лиц по

обеспечению транспортной безопасности. Указанные в законе задачи обеспечения транспортной безопасности не дают ясного однозначного представления о результатах их решения. Такая задача, как нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности, может быть истолкована в разных вариантах и не всегда верно. Для нормативного правового регулирования должна быть создана правовая база, систематизированная по предметам регулирования. Следует обозначить участников, субъектов, наделенных обязанностями воплощать правые нормы в реальные правоотношения, при которых и обеспечивается безопасность.

Постановка такой задачи, как определение угроз совершения актов незаконного вмешательства, склоняет к субъективной трактовке угроз, что может привести к значительному сужению их перечня и не обеспечить гарантированную безопасность. Все угрозы, вызывающие опасность, должны предотвращаться. Не допустить угроз — это профилактическая задача, и ее обязаны решать все ответственные за обеспечение безопасности на транспорте лица. Задача по осуществлению контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности будет полно решаться не только тогда, когда имеются уполномоченные на то органы. Главным в решении этой важной задачи является наличие подготовленных специалистов с необходимым правовым знанием и высокими профессиональными компетенциями. Руководители и специалисты, ответственные за обеспечение транспортной безопасности, обязаны быть ответственными лицами с высоким правовым мировоззрением, всегда уметь давать верную оценку законам и иным нормативным правовым актам. Твердость характера специалиста в сфере обеспечения транспортной безопасности измеряется умением последовательно воплощать в практику правовые принципы, как основу безопасного состояния транспорта.

В Федеральном законе «О транспортной безопасности», прежде всего, следует избавиться от неточных формулировок, от неправильных выражений и других недостатков. Обращает на себя внимание ст. 7 Закона, в которой устанавливаются требования к уровням безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В содержании этой статьи указано, что в целях принятия мер по обеспечению транспортной безопасности устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе. Включение в закон юридического положения об уровнях безопасности разрушает логичное представление о безопасности. Закономерное, разумное мышление дает одно достоверное представление о безопасности, как о состоянии реальности, при которой отсутствует опасность. Когда законодатель представляет в законе опасность как безопасность, присваивая ей уровни, тогда в умах ответственных лиц остывает чувство обязанности обеспечивать безопасное состояние транспорта.

Следуя требованиям закона, в подзаконных актах продолжают развиваться не логичное представление о безопасности. Перечень уровней безопасности и порядок их объявления, при изменении степени угрозы от совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, устанавливаются Правительством РФ. Так, постановлением Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» установлены уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

— уровень № 1 — степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

— уровень № 2 — степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

— уровень № 3 — степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Юридически закрепляя уровни безопасности, законодатель словом «безопасность» прикрывает реальную опасность, побуждая к мысли, что безопасность существует, но только небольшая, придавая ей символическое значение. Под влиянием непродуманных нормативных правовых актов мы вынуждены жить в постоянной опасности и понимать под ней какой-то непонятный уровень безопасности. Справедливо и продуктивно будет, если требования станут устанавливаться к уровням опасности, обязывая ответственных лиц устранять и предотвращать все существующие угрозы. Объявляя уровни опасности, мы предостерегаем людей, инициируем их бдительность и активность действий по вовлечению в противодействие опасности и созданию дополнительных условий для защиты человека и его здоровья от угроз.

В указанном выше постановлении, вопреки здравой мысли, прямо указано: «Установить, что уровень безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств № 1 действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности». Первый уровень безопасности фактически действует постоянно, что правильнее будет понимать эту реальность как постоянную опасность, которой окружены все, кто попадает в сферу транспортного комплекса. В подтверждение того, что эта опасность будет существовать постоянно, свидетельствует содержание самого правового акта, где подтверждается постоянная опасность до тех пор, пока не будет объявлена более суровая угроза. Уровни безопасности № 2 и

№ 3 на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств объявляются или устанавливаются и отменяются субъектами транспортной инфраструктуры на основании:

— решения руководителей образованных в соответствии с Указом Президента РФ от 15 февраля 2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму» Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах РФ (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения носящего террористический характер акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

— решения Министра внутренних дел РФ либо Министра транспорта РФ (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения, не носящего террористический характер, акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Заметным стал процесс подготовки и принятия нормативных правовых актов, в которых прописаны положения, правила о противодействии актам незаконного вмешательства в сферу транспортного комплекса. В каждом из правовых актов видна устремленность обязать определенных лиц создать какие-то новые структуры, наделить их полномочиями, предполагая, что такие меры будут способствовать установлению безопасности на транспорте.

Указом Президента РФ от 15 февраля 2006 г. № 116 юридически закреплена обязанность по образованию Национального антитеррористического комитета, председателем которого по должности является директор ФСБ России. В структуру этого Комитета вошли территориальные органы федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, которые призваны осуществлять предупредительную, профилактическую работу по противодействию терроризма, уменьшая и ликвидируя последствия его проявлений. Они представлены в виде антитеррористических комиссий субъектов РФ. Руководителями этих комиссий по должности являются высшие должностные лица, руководители высших исполнительных органов государственной власти субъектов РФ.

Преследуя цель совершенствования государственного управления в области противодействия терроризму, а также укрепляя правовые средства, Правительство РФ 28 июля 2018 г. издало постановление № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта». Этот документ является обязательным для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры, а также перевозчиками, осуществляющими непосредственную эксплуатацию транспортных

средств. В тексте правового документа содержится много полезных правил, образующих юридическую основу для предотвращения вредных противозаконных деяний, какие могут создавать угрозы объектам и субъектам воздушного транспорта. Беспокоит то, что воплощение прописанных правил в реальную практику противодействия всем деяниям, создающим угрозы, останется на бумаге. Правопорядок, отражающий реальное положение, в каком находятся объекты и субъекты транспортного комплекса, в окружении разнообразных угроз, нельзя характеризовать хорошей оценкой. Многие причины провоцируют угрозы, от которых трудно защититься и создать истинную безопасность на транспорте.

В складывающейся обстановке настораживает процесс принятия нормативных правовых актов с ошибочным включением положений, где термином «безопасность» называется явление, которое представляет собой опасность. Это касается, прежде всего, тех правовых актов, в которых выражены положения к уровням безопасности. По своей природе безопасность не может иметь ни уровней, ни степеней. Безопасность либо есть, либо ее нет, она — одно целое, без деления на уровни, и безопасность всегда будет, когда нет опасности. Достоверное представление сущности безопасности логично ведет мысль к возможному установлению уровней опасности во всех тех местах, где безопасности нет, а есть реальные угрозы. От степени защищенности будут зависеть и уровни опасности, представляющие угрозу объектам транспорта. Если есть степень опасности, то невозможно утверждать, что мы достигли или установили транспортную безопасность. Подменяя фактическую опасность, пониманием безопасности, преднамеренно прикрываясь уровнями, мы умышленно притупляем бдительность ответственных лиц, обязанных обеспечить безопасность на транспорте, принуждая их представлять опасность как некую безопасность.

Принимая в законодательных актах опасность за безопасность, мы вводим в заблуждение лиц, которые обязаны охранять безопасность. Появляются иллюзии от восприятия в нормативных правовых актах правил об уровнях безопасности, и считаем безопасной обстановку, которая реально является опасной.

Одной из задач, поставленных Федеральным законом «О транспортной безопасности», является подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности. Для решения этой задачи следует определить, кто и каких специалистов обязан готовить, чтобы все они отвечали высоким профессиональным требованиям, выражающим способность обеспечивать транспортную безопасность. Подготовка специалистов по обеспечению транспортной безопасности остается проблемой, которую предстоит решать. Пока имеются образовательные программы по повышению квалификации сотрудников в области транспортной безопасности на автомобильном и городском наземном

электрическом транспорте, на воздушном транспорте, на морском и внутреннем водном транспорте, на железнодорожном транспорте. Такие программы подготовлены в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности». В документе указано, что целью подготовки по дополнительной профессиональной программе является повышение квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в системе транспортной инфраструктуры. Такой подход к подготовке специалистов в области транспортной безопасности не может быть признан как достаточный. Он не удовлетворяет потребности практики в установлении реальной транспортной безопасности. По существу, образовательные программы повышения квалификации предназначены для тех работников, которые уже занимали должности в области обеспечения транспортной безопасности. Но согласно приказу повышение квалификации должны проходить лица, которые только назначены, как ответственные за обеспечение транспортной безопасности. Обучение таких лиц по программам, рассчитанным всего на 40 или 80 часов, вряд ли может обеспечить полную и качественную подготовку специалистов в области обеспечения транспортной безопасности, как того требует сама обстановка, складывающаяся на транспорте.

Для решения поставленной законодателем задачи по подготовке специалистов в области обеспечения транспортной безопасности следует разработать новый образовательный стандарт. Российский университет транспорта наделен правом на самостоятельную разработку и утверждение образовательных стандартов по всем уровням высшего образования. Эту возможность следует использовать для разработки образовательного стандарта по транспортной безопасности. При подготовке к разработке образовательного стандарта по транспортной безопасности следует учесть: все ценности права; возможности существующих образовательных стандартов, приближенных по своему содержанию к формированию требуемых компетенций; требования Минтранса России к процессу подготовки необходимых для транспортного комплекса кадров. Также нужно учитывать и другие обстоятельства, способствующие разработке и формированию новых образовательных программ по подготовке специалистов в области обеспечения транспортной безопасности. Эту важную задачу следует решать ученым транспортного университета совместно с опытными практическими работниками транспорта.

Приказом Минтранса России от 31 июля 2014 г. № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» определены направления подготовки сил обеспечения транспортной безопасности. Приобретение знаний, умений, навыков,

установленных требованиями законодательства РФ о транспортной безопасности, осуществляется посредством реализации основных программ профессионального обучения и дополнительных профессиональных программ. Минтранс России разработаны и утверждены Типовые образовательные программы дополнительного профессионального образования повышения квалификации работников в области обеспечения транспортной безопасности. Всего утверждено восемь типовых программ повышения квалификации, в каждой программе содержится много полезного материала, освоение которого создаст условия для развития компетенций специалистов по обеспечению транспортной безопасности. В этих программах ставится большой объем правовых вопросов, что подтверждает потребность в получении правовых знаний специалистами, обеспечивающими транспортную безопасность.

Кратковременность обучения по программам повышения квалификации работников, которые не имеют опыта по обеспечению транспортной безопасности, не может служить утешением, что грамотные специалисты в этой сфере уже готовятся. Чтобы вести полноценную подготовку востребованных транспортной отраслью специалистов по транспортной безопасности правильным будет использовать специальность «Правовое обеспечение национальной безопасности», в рамках которой существует реальная возможность для разработки ряда специализаций, включающих образовательные программы по правовому обеспечению транспортной безопасности. Специализации следует развивать для подготовки таких специалистов, которые могут занимать должности:

- ответственных работников за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры;
- ответственных работников за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве;
- работников субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, осуществляющих руководство выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;
- работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;
- работников, осуществляющих наблюдение или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности;
- работников субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, выполняющих работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и или транспортного средства.

При разработке образовательных программ по специализации

«Правовое обеспечение транспортной безопасности» необходимо привлекать работодателей и учитывать их интересы и требования по всем вопросам обеспечения транспортной безопасности. По заявлениям работодателей, их ходатайствам возможны варианты по подготовке отдельных профилей «Правовое обеспечение транспортной безопасности» по направлению «Юриспруденция» с разработкой соответствующей образовательной программы по подготовке бакалавров. Для подготовленных бакалавров потребуются образовательные программы второго уровня высшего образования, при освоении которых присваивается степень магистра. Такой уровень образования должны получать руководители или кадровый резерв на руководящие должности по обеспечению транспортной безопасности транспортного комплекса. Только высококвалифицированные специалисты с высоким транспортным мировоззрением, впитавшим в себя лучшие традиции нравственных и моральных норм, получившие волевые и трудовые навыки, будут способными установить и обеспечить транспортную безопасность в транспортной системе нашей страны.