

СТОЛБИНА Л.В. STOLBINA L.V.

Кандидат юридических наук, доцент,
заместитель начальника кафедры
обеспечения безопасности на объектах
транспорта Белгородского
юридического института МВД России
им. И.Д. Путилина,

Deputy Chief of the Transport Security
Department of Putilin Belgorod Law
Institute of the Ministry of Internal
Affairs of the Russian Federation, PhD in
Law, associate professor

АЛЕКСАНДРОВ А.Н. ALEKSANDROV A.N.

Кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры обеспечения
безопасности на объектах транспорта
Белгородского юридического
института МВД России
им. И.Д. Путилина,

Chief of the Transport Security
Department of Putilin Belgorod Law
Institute of the Ministry of Internal
Affairs of the Russian Federation, PhD in
Law, associate professor

БЫХТИНА Н.В. BYKHTINA N.V.

Кандидат педагогических наук,
доцент, доцент кафедры иностранных
языков Белгородского юридического
института МВД России
им. И.Д. Путилина,

Associate professor of the Foreign
Languages Department of Putilin
Belgorod Law Institute of the Ministry of
Internal Affairs of the Russian Federation,
PhD in Pedagogy, associate professor

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РЕШЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ВОПРОСОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
(НА ПРИМЕРЕ НИДЕРЛАНДОВ)**

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять одни из важнейших функций: защиту национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Положительный международный опыт организации и деятельности аналогичных инфраструктур всегда заслуживал самого пристального внимания. В этой связи целью работы является ознакомление с опытом Нидерландов по решению стратегических вопросов в области безопасности перевозок, а также безопасности труда и жизнедеятельности на объектах железнодорожного транспорта. Анализ законодательства может быть использован при проведении исследований в области обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: безопасность перевозок, безопасность труда, безопасность жизнедеятельности на объектах железнодорожного транспорта, железнодорожный транспорт, международный опыт, Нидерланды, стратегия развития, транспортная система России.

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF SOLVING STRATEGIC PROBLEMS OF RAILWAY TRANSPORT SAFETY (THE NETHERLANDS AS AN EXAMPLE)

This paper focus on condition and development of the Russian Federation transport infrastructure which are of great importance as transport together with other infrastructural industries provides base conditions that make society functional an important tool of the achievement of social, economic, foreign policy purposes.

The prospects of the further social and economic development depend not only on the condition and the quality of rail activity, but also on a state capability effectively to execute one of the major functions: the protection of the national sovereignty and the security of the country, providing of passengers' transportation, the creation of conditions for equalization of social and economic development of regions.

A great attention was always paid to a positive international experience of organization and activity of similar infrastructures. Thereupon the aim of the scientific article is to study the experience of the Netherlands in the field of strategic matters, concerning safety of transportations, safety of work and safety of passengers' life at the railway transport infrastructure. The resulted analysis of the legislation can be used when conducting research in the field of transport security.

Keywords: safety of transportations, safety of work, safety of vital functions of railway transport infrastructure, rail transport, international experience, the Netherlands, development strategy, transport system of Russia.

Транспорт для Российской Федерации не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования [1].

О.П. Грибунов считает, что в Российской Федерации с учетом специфики ее протяженности главенствующее место среди видов транспорта занимает железнодорожный транспорт [2].

Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20 % грузооборота и 10 % пассажирооборота всех железных дорог мира [3].

Российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Кроме того, через порты может осуществляться взаимодействие с транспортными системами Северной Америки. Ведущее положение железных дорог определяется их возможностью осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов [3].

Протяженность путей сообщения транспортной системы России на начало 2012 г. составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 38 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта [4].

Во исполнение протокольного решения от 28 апреля 2005 г. № 17 заседания Правительства Российской Федерации и в целях координации действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти

субъектов Российской Федерации по обеспечению эффективного использования возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития Российской Федерации разработана и утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. [1]. Однако всегда интересен международный опыт в аналогичных сферах деятельности, связанных не только с развитием инфраструктур, но и с их безопасностью.

Так, в Нидерландах железнодорожный транспорт находится под управлением правительственного агентства ProRail, которое выдаёт концессии на использование сети железных дорог различным операторам. Протяжённость железнодорожной сети составляет 2809 километров [5].

Закон о железных дорогах, который вступил в силу 1 января 2005 г., классифицирует железные дороги на три категории: основные железнодорожные линии, местные железнодорожные линии (трамвайные и метровые линии) и специальные железнодорожные линии (железнодорожные линии железных дорог). Закон о железных дорогах в настоящее время регулирует основные железнодорожные линии. Следует отметить, что с 1 января 2010 г. железнодорожные линии были обозначены как основные железнодорожные линии [6, с. 20].

Безопасность транспорта в Нидерландах связана с первичным железнодорожным продуктом: транспортом на железных дорогах. Безопасность труда может рассматриваться как предварительное условие, которое необходимо выполнить для перевозки по железным дорогам, а безопасность жизнедеятельности подчеркивает отношения железных дорог с их окружением.

24 апреля 2009 г. в регламенте Комиссии № 352/2009 был принят общий метод безопасности для оценки и анализа рисков. Целью является поддержание или повышение уровня безопасности на железных дорогах Европейского Союза, где и когда это необходимо, а также разумно осуществимо. Инициатор каждого планируемого изменения в железнодорожной системе начинает с проведения оценки и анализа рисков. Эти изменения могут носить технический, оперативный или организационный характер.

Решение Комиссии приняло Единый метод безопасности, который используется Европейским железнодорожным агентством для расчета и оценки достижения общих целей безопасности. Метод поможет определить категории рисков на железнодорожном транспорте, предусмотренные национальной системой оценки рисков для данного государства-участника. Согласно обсуждаемым в перспективном плане на 2010–2020 гг. проблемам к общепринятым группам рисков на железных дорогах можно отнести: безопасность пассажиров, безопасность сотрудников, безопасность несанкционированных лиц на железнодорожных путях, полную безопасность вышеуказанных категорий.

В этой связи указанные проблемы позволяют сформулировать основные цели обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте по следующим критериям:

- 1) вероятность материализации риска (определение степени вероятности возникновения смертельных исходов и серьезных травм, а также ущерба экономике);

- 2) влияние материализации риска (определение количества смертельных исходов и серьезных травм и степени экономического ущерба);

3) возможность снижения риска (повышение безопасности на железных дорогах совместными усилиями пассажиров и сотрудников транспортной инфраструктуры и путем инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру).

Таким образом, основная цель национальной системы рисков направлена на достижение материализации рисков, равных или меньших, чем предусмотренные долгосрочной национальной системой рисков в соответствующем периоде. Данная система представлена следующими четырехлетними временными интервалами: 2007–2015 гг.; 2016–2020 гг. Промежуточная оценка осуществлялась в 2015 г. ввиду пересмотра ранее принятого документа.

Структурный мониторинг и контроль осуществляется на нескольких уровнях.

Во-первых, обязанности железнодорожных компаний гарантируются законодательством и нормативными актами, например, в отношении безопасности подвижного состава. Интеграция безопасности в железнодорожных компаниях проверяется Инспекцией по транспорту, общественным работам и водным ресурсам Нидерландов, например, при выдаче сертификатов безопасности (в соответствии с которыми проверяются системы управления безопасностью). Это связано с железнодорожным законодательством, вопросом концессий и сертификатами безопасности, выдаваемыми железнодорожным компаниям.

Во-вторых, в дополнение к вышеупомянутому законодательству важно также отметить, что вовлеченные стороны должны нести личную ответственность. Ожидается, что стороны будут относиться к вопросам безопасности железнодорожного сектора с должной осторожностью («добросовестное ведение домашнего хозяйства»). Не менее значимым в достижении основных целей, направленных на обеспечение безопасности на железных дорогах, является сотрудничество работников и сотрудников транспортной инфраструктуры. Например, данное положение закреплено Директивой по обеспечению безопасности на железных дорогах и системами управления безопасностью диспетчера и железнодорожных компаний. Окончательный отчет оценки железнодорожного законодательства представлен в виде конкретных соглашений и документов, как например, Комплексный план безопасности. Данная форма сотрудничества имеет важное значение для безопасности на железнодорожном транспорте, как считает SPAD (Комиссия по наземному общественному транспорту). Кроме того, установлены *Normenkader Veilig Werken* (безопасные рабочие стандарты), предварительно согласованные с железнодорожным сектором, и планируется заключить соглашение между центральным правительством, перевозчиками и грузоотправителями по вопросам обеспечения внешней безопасности [6, с. 21].

Важную роль в мониторинге результатов оценки рисков и своевременном доведении полученных результатов для сотрудничающих компаний играют, например, консультативный орган по безопасности железнодорожной компании (OVS) и организаций, к которым относятся железнодорожные компании, фонд обеспечения безопасности на железных дорогах (RailAlert) и отраслевой институт (экспертный центр).

В-третьих, Инспекция по транспорту, общественным работам и водным ресурсам публикует ежегодный отчет о реализации задач, указанных в Третьем базовом документе. Отчет также содержит анализ предыстории достижения целей.

Следовательно, данный подход контролирует достижение требуемых показателей эффективности и показывает, какие реформы необходимо провести. Министр транспорта, общественных работ и водных ресурсов представляет отчет о тенденциях развития в данном направлении в Палату представителей государства-участника (Нидерланды).

В-четвертых, достижение целей интегрировано в концессионные отношения между министерством транспорта, общественных работ, водного хозяйства и владельцами концессионной линии основной железнодорожной сети, концессией управления инфраструктурой железнодорожной сети. В соответствии с законом о концессиях требуется сопоставимая интеграция в отношениях между региональными пассажирскими перевозчиками [6, с. 22]. В этом политическом документе изложена точка зрения на подход к контролю рисков безопасности на железных дорогах, который широко поддерживается железнодорожным сектором. Содержание документа включает обзор взаимосвязи между уже осуществленными мероприятиями в области безопасности и новыми инициативами.

Подчеркнем, что безопасность – относительно новая политическая и рабочая область. Ни одна из стран-членов Европейского союза еще не разработала широкомасштабного структурного подхода к контролю рисков безопасности железных дорог, тем более, что подходы к авиационному и судоходному секторам неприменимы для железнодорожного сектора. Документ «Безопасность на железных дорогах» делает первый шаг на пути к определению подхода к безопасности голландских железных дорог.

Политика, изложенная в Третьем рамочном документе по безопасности железных дорог, совместима с железнодорожным законодательством и ориентирована на железнодорожный транспорт на железнодорожных линиях, обозначенных в качестве основных железнодорожных линий королевским указом. Это касается железнодорожных линий с инфраструктурой, которая управляется и поддерживается по просьбе министра транспорта, общественных работ и водных ресурсов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Приказ Минтранса России от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года».
2. Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д., 2017. С. 4–5.
3. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008-2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») // СЗ РФ. 2008. № 29 (ч. II). Ст. 3537.
4. О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) // СЗ РФ. 2008. № 52.
5. Железнодорожный транспорт в Нидерландах. URL: <https://wiki2.org/ru>.

6. The Ministry of Transport, Public Works and Water Management (2010) *The Railways: safety of transport, safety of work and safety of life* (Third Railway Safety Framework Document). The Netherland. P. 16–22.