

# Деятельность Российской академии транспорта

Ф.М. КАЦМАН, вице-президент Российской академии транспорта, профессор, д.т.н.

**Информация о деятельности всех структур Российской академии транспорта (РАТ), то есть двенадцати ее региональных отделений и организационного центра Академии, по итогам 2006 года будет представлена в следующем номере журнала, после завершения календарного года. Поэтому на данном этапе ограничимся информацией только о наиболее актуальных научных и организационных вопросах, имеющих перспективное значение.**

В настоящее время для Министерства транспорта Российской Федерации, несомненно, наиболее приоритетными являются разработки, направленные на совершенствование российской нормативно-правовой транспортной базы. В числе разработанных Минтрансом РФ федеральных документов имеются: проект федерального закона «О транспортной безопасности» и проект «Государственной концепции обеспечения транспортной безопасности России». Общественная палата России обратилась в Академию транспорта с просьбой рассмотреть эти два документа федерального значения и подготовить для Государственной Думы замечания по ним.

Учитывая государственную важность закона «О транспортной безопасности», действительные члены РАТ доктора технических наук профессора Ф.М. Кацман и Е.А. Куклев подготовили Заключение РАТ, которое, по имеющейся информации, было одобрено и принято. Сущность этого Заключения, в сокращенной, конспективной форме, заключается в следующем. В проекте федерального закона неполно раскрыт термин «транспортная безопасность». Проект Закона (в дальнейшем — Проект) посвящен только охраняемым функциям (английское понятие *security*), что для всех видов транспорта недостаточно.

Для транспорта крайне важна другая, более объемная составляющая понятия безопасности, которая определяется технико-технологическими свойствами транспортных средств (английское понятие *safety*). На данном этапе, для экономии времени, чтобы не затягивать сроки утверждения Закона, можно согласиться с существующим разработанным его форматом. Однако до утверждения Закона необходимо: более

четко сформулировать понятия «безопасность» и «защищенность» систем безопасности через показатели риска. В этой первой стадии разработки закона необходимо соблюсти основные условия современных нормативно-правовых традиций в области безопасности, которые предполагают отражение в этом законе сущности международных стандартов, в частности ISO-8402 и ISO-1900.

Изложенное свидетельствует, что разработанный Проект имеет рамочный характер. Его утверждение необходимо, но только после выделения отдельных важных аспектов в данном формате Закона и дополнительной разработки, уже после утверждения рассматриваемого Проекта, проектов других федеральных документов, то есть законов «О транспортной безопасности» по всем видам транспорта.

В рассматриваемом Проекте рамочного Закона целесообразно упомянуть, что он является общим для всех видов транспорта. Поэтому в нем только сформулированы основные термины и общие положения по технико-технологической безопасности, которые будут подробно раскрыты в Законах по безопасности для различных видов транспорта.

Все, что относится к проблеме «охраны» и «защищенности» объектов, должно быть раскрыто, также в общем виде, в форме технических мероприятий, которые должны использоваться для предотвращения актов незаконного вмешательства и терроризма.

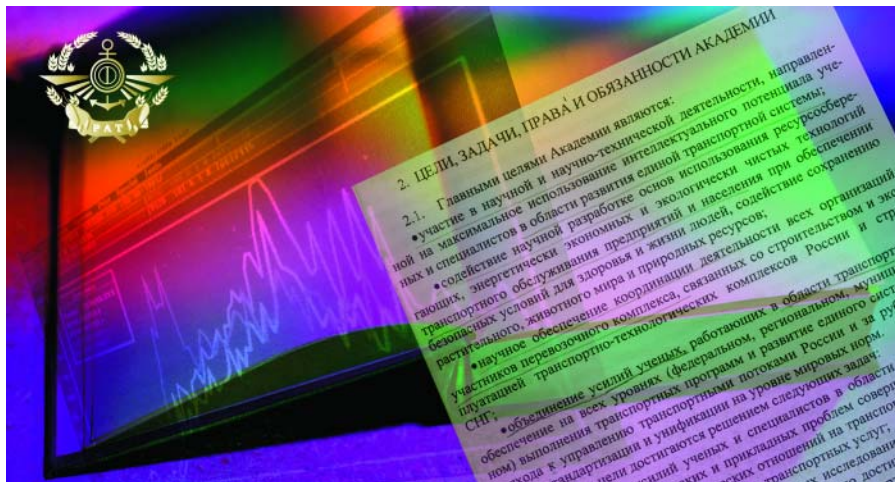
В мировой практике существуют нормативно-правовые документы международного уровня по отдельным видам транспорта, разработанные в сегменте требований к обеспечению проблемы охраны. Применительно к объектам водного транспорта в части антитеррористической направленнос-

ти принят Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). Применительно к гражданской авиации разработаны законодательные акты, которые закреплены Чикагской конвенцией и ИКАО в форме объемных документов в соответствующих приложениях к Конвенции (№ 13 — по *security* и № 17 — по *safety*).

Наряду с вышеуказанным Заключение (Ф.М. Кацмана и Е.А. Куклева) по проекту Закона в целом и по его отдельным статьям содержит замечания и предложения более конкретного характера. Для иллюстрации приведем примеры. В ст. 1 Проекта закона содержатся, без разъяснений, термины «безопасность» и «защищенность», которые воспринимаются как адекватные понятия, то есть представляют собой тавтологию. В то же время термин «безопасность», согласно международному стандарту ISO, обозначает некоторое состояние системы (ее структуры, взаимодействие элементов, реагирование на опасные факторы, характер обученности персонала, системы действующих нормативно-правовых актов для регулирования деятельности), которое должно быть оценено по фактическому уровню безопасности на основе некоторого показателя или критерия. Если такое разъяснение будет содержаться в Законе, тогда понятие «безопасность» как состояние будет корректным.

Понятие «защищенность», взятое изолированно, как это имеет место в Проекте закона, обозначает лишь указание, что для обеспечения безопасности применены некоторые средства и способы противодействия внешним опасным факторам. Поэтому, для правильного использования этого термина, необходимо указывать, какой уровень защищенности имеется в виду и как его предполагается назначить или обеспечить. В той форме, как словосочетания «безопасность» и «защищенность» используются в контексте Проекта закона, они не имеют смысла.

Для избежания неверных толкований и возможных противоречий в проектах Закона о транспортной безопасности должны быть даны разъяснения и представлена иерархия противоречий



следующих системообразующих элементов: безопасность (по ISO); защищенность; уязвимость, поражение; опасные факторы; уровень безопасности; уровень защищенности; категория опасности; риск, приемлемый риск — через частоты (вероятность опасных событий); ущерб (допускаемый, неприемлемый, недопустимый); общие схемы измерений величины рисков, уровни опасности, уровни защищенности; рекомендации по применению в Российской Федерации национальных стандартов по обеспечению безопасности, рисков, управлению рисками.

Не рассматривая в настоящей публикации все частные замечания и предложения, содержащиеся в упомянутом Заключении, следует упомянуть два важных фактора, которые должны быть обязательно отражены в будущем Законе. Это подготовка кадров для транспортной отрасли в общеобразовательном и, особенно, в психологическом плане как одна из обязательных мер исключения опасных последствий терроризма.

Дальнейшие действия соответствующих административных структур Минтранса РФ и полезная активная деятельность соавтора Замечаний доктора технических наук профессора Е.А. Куклева позволяют свидетельствовать, что основная направленность Замечаний и содержащихся в них предложений восприняты правильно и их естественным продолжением может стать разработка научных сопровождений Законов по транспортной безопасности для всех видов транспорта.

Научное сопровождение, по нашему мнению, должно состоять в разработке и гармонизации взаимоувязанных требований и показателей, характеризующих состояние безопасности транспортного комплекса и составляющих его отраслей, а также объектов и субъектов транспортной инфраструктуры транс-

портных средств, применительно к российскому транспорту в целом и по каждому виду транспорта с учетом его особенностей.

Это включает поиск, анализ, экспертную оценку, систематизацию действующих документов нормативно-правовой базы международного права и международного (отраслевого) транспортного права в области обеспечения транспортной безопасности, как во всем транспортном комплексе Российской Федерации, так и в отраслях по каждому виду транспорта.

Важнейшим аспектом является научное сопровождение структуры государственной системы нормативно-правового обеспечения транспортной безопасности. Необходимо гармонизировать национальные требования, правовые нормы, нормативно-правовые акты, нормативно-технические документы, обеспечивающие безопасность в структуре транспортного комплекса России и составляющих его отраслей как с законодательством РФ, так с международными требованиями в условиях интеграции России в международную транспортную систему.

Другим важнейшим аспектом деятельности РАТ в период завершения календарного года является выбор научной тематики и подготовка к тендерной эпопее по этой тематике на грядущий год. Из Министерства транспорта Российской Федерации получены перечни научных тем, предлагаемых функциональными департаментами. Для таких сложных комплексных многопрофильных структур, как Российская академия транспорта, большинство транспортных вузов, транспортных НИИ, выбор научных тем, подготовка тендерной документации — это емкая по времени и по трудозатратам работа. Тем более что эта работа совпадает с завершением многих обяза-

тельств, в том числе по научной тематике, к концу года.

Прошедшая эпопея с проведением тендера в 2006 году оставила крайне негативный осадок у научной общественности. Не искажая существа тендерного принципа, видимо, целесообразно изменить организационную сущность его проведения. По всем оценочным критериям нетрудно определить, без всяких формальностей, в какой организации, подведомственной Минтрансу, накоплен наибольший опыт по данному направлению, где работают ученые с наибольшей эрудицией, где может быть выполнена наиболее квалифицированно научная работа. Поэтому можно заранее объективно, только опираясь на деловые критерии, сузить круг соревнующихся претендентов, освободив другие организации от трудоемкой подготовки бессмысленной для них тендерной документации.

Помимо этого, результаты тендерного отбора, по-нашему глубоко убеждению, должны быть гласными, с четкими аргументами, почему одни выиграли тендер, а другие его проиграли. В этих предложениях звучит не обида организации, проигравшей тендер по всем темам, а непонимание логики организаторов тендерного отбора исполнителей.

В РАТ избраны лучшие ученые транспортной отрасли, академия объединяет практически все транспортные НИИ и вузы, это коллективный орган, способный консолидировать с наибольшей эффективностью научный транспортный потенциал страны. При этом РАТ отказывают во всех заявленных академией темах. Другое дело, как организовать работу, чтобы под эгидой РАТ были созданы коллективы, способные в наибольшей степени использовать этот потенциал. Эту организационную задачу можно и нужно решать совместно руководству РАТ и Минтранса, и следствием такого решения будет неопределимая польза для страны в целом. Российская академия транспорта — это крупный общественный научный базис Министерства транспорта России, и не использовать такое научное объединение с максимальной пользой нельзя. Об объеме такого использования наглядно свидетельствует такой факт: в Научно-техническом совете, официально по представлению руководства Академии транспорта, Академия представлена только одним членом НТС, президентом РАТ. Разве это не иллюстрация отношения министерства к своей Академии?