

К ПРОБЛЕМЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Стратегическая безальтернативная роль транспортной отрасли в социально-экономической жизни любого государства всегда будет иметь приоритетное значение для ее дальнейшего развития и совершенствования. Эффективное функционирование различных видов транспорта невозможно без научно обоснованных, проверенных практикой, жизнеспособных организационно-правовых механизмов и инструментов государственного воздействия.

Уникальное геополитическое положение Республики Беларусь, дающее возможность роста использования ее транспортных магистралей во внешнеэкономических связях евроазиатского региона, выдвинуло принципиально новые задачи по совершенствованию маршрутной сети, координации правового регулирования механизма экспортно-импортных и транзитных операций, особенно по сохранению и укреплению конкурентного преимущества Белорусской железной дороги.

Интеграционные процессы национальных экономик большинства стран СНГ требуют юридического совершенствования сферы транспортных работ и услуг в условиях единых путей сообщения на постсоветском пространстве, как одного из элементов восстановления экономического потенциала. Для этого необходимо решение ряда задач: создать систему совместного пользования всем комплексом железнодорожных маршрутов; обеспечить гармонизацию правового порядка транспортных перевозок в рамках международных соглашений; совершенствовать механизм технической и общественной безопасности перемещения грузов и пассажиров на протяжении всей маршрутной сети.

К сожалению, в этой сфере пока отсутствует четкий межгосударственный правовой механизм между странами СНГ, что затрудняет правоприменительную практику; в большинстве государств эти отношения определены самостоятельными нормами — и как результат, ухудшилась криминогенная ситуация на железной дороге.

Так, в последнее время серьезную угрозу здоровью нации и общественному порядку представляет незаконный оборот наркотических и психотропных средств. По оценкам транспортной милиции и таможенных органов Республики Беларусь, по железной дороге транспортируется 60 % всех перемещаемых наркотических средств и лишь около половины из них попадает в поле зрения оперативных работников.

В силу ряда объективных причин Беларусь стала своеобразным накопителем незаконных мигрантов, следующих транзитом в Западную Европу. Как правило, они концентрируются в зоне крупных железнодорожных узловых и приграничных станциях. По сведениям миграционной службы Республики Беларусь, в стране находится порядка 100 тыс. нелегалов, и их ежегодный приток составляет 1,5—2 тыс. человек, что требует затраты значительных материальных средств.

Из-за несогласованности таможенных служб сопредельных государств и противоречий в нормативно-правовой базе возникают конфликты по ассортименту вещей, оплате за услуги, безакцизному провозу товаров, различному документальному сопровождению и страхованию грузов и пассажиров. Несовершенство законодательства, возрастающие объемы перевозок на фоне малочисленности таможенной службы не позволяют проводить тщательный досмотр.

Актуализация в настоящее время проблемы борьбы с терроризмом также требует мобилизации транспортных правоохранительных структур и экстренного поиска эффективных антитеррористических средств.

Аккумулируя экономические и правовые выводы необходимо.

1. Учитывая сложившуюся ситуацию, стремление разрешения всех возникших проблем, инициировать установление международного статуса Белорусской железной дороги, как это сделано в отношении, например, Дуная, Панамского и Суэцкого каналов, КВЖД, что позволит получить международную помощь в решении технических и правоохранительных задач.

2. Начать подготовку и принять в рамках СНГ Транспортный кодекс, в котором, в числе необходимых правовых вопросов, обязательно предусмотреть ответственность железнодорожников за провоз нелегального груза, взаиморасчеты сопредельных сторон по понесенным убыткам.

3. Сформировать основные принципы и создать концепцию безопасности перевозки транзитных пассажиров и грузов, утвердить программу развития обслуживающей инфраструктуры, технического перевооружения, в том числе и органов правопорядка.

4. Выделить в структуре правоохранительных органов стран СНГ самоостоятельное подразделение, обеспечивающее предупреждение и раскрытие преступлений на транспорте, одновременно начав совместную профессиональную подготовку специалистов.

От этого во многом будет зависеть надежность единой транспортной системы стран СНГ, способность Республики Беларусь удовлетворять потребность в перевозках, а также выход белорусских железнодорожников на мировой транспортный рынок.