

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.326:656

© **Овечкин Александр Петрович**

— доктор философских наук, профессор, профессор
кафедры административного права, экологического права,
информационного права Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

О некоторых вопросах защиты от террористических актов на транспорте

Аннотация. Одной из наиболее серьезных международных проблем становится борьба с терроризмом, с которой сталкиваются почти все государства мира, в том числе и наша страна. Одним из наиболее частых и уязвимых объектов террористических атак стал транспорт и его инфраструктура. Вспомним атаку самолетов на небоскребы в США, многочисленные случаи использования транспортных средств для наезда на людей в местах их массового скопления, попытки подрыва воздушных судов в аэропорту Лондона, взрывы в метро Парижа, Мадрида и пр. Резонансным в нашей стране стали взрывы в метрополитене Москвы, подрыв поезда Москва-Санкт-Петербург, теракты в Волгограде и др. Борьба с терроризмом является сложной комплексной задачей. В данной статье предпринята попытка рассмотреть некоторые из правовых аспектов защиты транспорта от террористических атак

Ключевые слова: транспортная безопасность; террористический акт; акт незаконного вмешательства.

© **Aleksandr P. Ovechkin**

— Doctor of Philosophical Sciences, professor, professor
of the department 'Administrative Law, Ecological Law, Information Law'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

On some issues of anti-terrorism measures on transport

Abstract. One of the most serious international problems is anti-terrorism, which is faced by all countries of the world, including this country. Transport and its infrastructure have become one of the most frequent and vulnerable targets of terrorist attacks. Let us recall September 11 attacks in the USA,

numerous hit-and-runs in crowded places, attempts to blow up aircraft at London airport, explosions in Paris and Madrid metro, etc. The explosions in Moscow metro, blowing up the train from Moscow to St. Petersburg, the terrorist attacks in Volgograd, etc. became very public in our country. Anti-terrorism is a complicated task. The current paper has made an attempt to consider some of the legal aspects of protecting transport from terrorist attacks.

Keywords: transport security; terrorist attack; an act of unlawful interference.

Все больше по миру расплзается такое международное зло, как терроризм. Не обошла стороной эта проблема и нашу страну. Защита государства, общества и личности от угроз и атак террористического характера является важнейшим элементом обеспечения государственной безопасности. Все более привлекательной мишенью для террористов становится транспорт. ФСБ России указывает на то, что в транспортной сфере совершается от 50 до 70% актов террористической направленности.

Транспорт либо используется в качестве средства проведения террористических действий, либо сам становится их объектом [https://nashesilino.ru/news/for_residents/antiterror-rukovodstvo-po-obespecheniyu-bezopasnosti-grazhdan-na-transporte].

Выбор транспорта и транспортной инфраструктуры в качестве средства и объекта террористической деятельности не случаен. Во-первых, возрастает интенсивность перевозок, в том числе опасных грузов, что делает транспорт весьма привлекательным объектом для террористических атак. Во-вторых, большая протяженность маршрутов затрудняет осуществление эффективных охранительных мер. В-третьих, возможность беспрепятственного посещения вокзалов, перронов, перевозки грузов и пассажиров делает их весьма уязвимым местом для совершения различного рода террористических деяний. Следует также отметить, что для террористов транспорт интересен еще и потому, что последствия подобных актов приводят к очень тяжелым последствиям. Взрыв на железнодорожной станции перевозимых опасных грузов, например, взрывчатых веществ, аммиака, селитры, может стать источником гибели людей, нарушения экологической обстановки, вызывать в обществе страх, неуверенность в собственной безопасности, активное обсуждение в средствах массовой информации. Это именно тот результат, которого и добиваются террористы.

Защита от терроризма на транспорте является неотъемлемой и важнейшей частью единой государственной политики в области транспортной безопасности, построенной на комплексе политических, правовых, экономических, информационных, специальных и иных мер. Особое место в этом комплексе мер принадлежит нормативно-правовому

регулированию, которое рассматривается в качестве одной из приоритетных задач обеспечения транспортной безопасности (ст. 2 Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»). Правовое регулирование в сфере антитеррористической защищенности транспортных объектов включает в себя Конституцию РФ, международные договоры РФ, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента РФ и Правительства РФ, другие нормативные правовые акты органов государственной власти Российской Федерации и субъектов РФ.

Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» не устанавливает никаких конкретных норм и правил применительно к транспортным организациям, он определяет общие принципы противодействия этому злу, правовые средства предупреждения и борьбы с терроризмом, меры по сокращению и ликвидации последствий террористических атак. Основные его положения в полной мере применимы к транспортным организациям.

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» сформулированы цели, задачи, принципы безопасности на транспорте, определены меры и средства ее достижения. Однако в оценке места проблем защиты от терроризма в указанном законе эксперты разошлись.

Некоторые из них утверждают, что противодействие и борьба с терроризмом являются основным содержанием закона [1]. При этом адепты данной позиции указывают на неурегулированность в законе вопросов эксплуатационной безопасности, ненадежности технических устройств, безопасности движения, влияния человеческого фактора [2].

Другие рассматривают Закон как нормативный акт, в котором применен системный подход к мерам по обеспечению безопасности на транспорте, включающим вопросы технико-технологической безопасности, антитеррористической безопасности и организационно-структурные меры по предотвращению и минимизации последствий от воздействия различного рода неблагоприятных факторов. В этом случае антитеррористическая безопасность совершенно справедливо вписывается в систему транспортной безопасности как ее важнейшая составляющая.

Особенность нормативного регулирования антитеррористической безопасности в законе состоит в том, что он в основном опирается на общие нормы, не конкретизируя меры и процедуры, призванные поддерживать транспортную безопасность. В значительной мере его нормы носят универсальный характер и могут быть применены для различных ситуаций с однотипными отношениями.

Еще одна специфическая черта нормативного регулирования антитеррористической безопасности — это оптимальность сочетания императивных и диспозитивных норм, что весьма важно для отношений, в которых имеется и публичный интерес органов государственной власти, и

частный интерес граждан и юридических лиц, участвующих в перевозочном процессе.

Центральной категорией, раскрывающей смысл антитеррористической безопасности, является категория «акт незаконного вмешательства» (далее — АНВ), под которым понимается противоправное действие (бездействие), которое угрожает безопасной деятельности транспортного комплекса и результатом которого стало причинение вреда жизни и здоровью людей, материального ущерба либо создавшее угрозу наступления таких последствий. Террористический акт согласно п. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» является разновидностью актов незаконного вмешательства. Разберемся с тем, насколько вписывается понятие «террористический акт» в понятие «акт незаконного вмешательства».

Исходным и основополагающим признаком АНВ является противоправное действие или бездействие. Террористический акт (см. п. 3. ст. 3 Закон) всегда выражен в действии. Более того, для террористического акта установлен набор этих действий: взрыв, поджог и др. Но этому действию может коррелировать бездействие лиц, в обязанности которых входит совершение действий по предотвращению теракта, которые они не произвели.

Другим признаком АНВ является конкретная сфера совершения противоправных действий — транспортный комплекс. В определении террористического акта нет такого указания. Поэтому он может быть вписан в том числе и в указанную сферу действий. Признаком террористического акта и АНВ является и угроза их возникновения. Террористический акт вписывается в АНВ по своим признакам, характеризующим последствия.

Ни в определении АНВ, ни в определении террористического акта не содержится прямых указаний на наказуемость этих деяний. Однако административная и уголовная ответственность за совершение таких деяний предусмотрена другим нормативными актами, прежде всего, КоАП РФ и УК РФ. За совершение теракта предусмотрено уголовная ответственность (ст. 205 УК РФ), а за совершение иных АНВ может быть предусмотрена не только уголовная, но и гражданско-правовая ответственность (деликты) в виде возмещения убытков и административная ответственность, например, за нарушение правил дорожного движения. При этом закон не определяет конкретного круга лиц, которыми могут быть совершены АНВ или террористические акты. Это могут быть как отдельные граждане, так и организованные группы.

Сложнее обстоит дело с установлением вины. В общем смысле АНВ, являясь противоправным действием или бездействием, характеризует только реальный факт совершения определенных действий или бездействия, т.е. объективную сторону события. А станет оно административным правонарушением или уголовным преступлением,

будет понятно только при наличии субъективного фактора — вины. Иное дело теракт. Он является уголовно наказуемым деянием, предполагающим как наличие состава преступления, так и субъективной стороны. Это существенное различие между АНВ и террористическим актом, делающее их неоднородными и несопоставимыми понятиями. Будучи неоднородными и несопоставимыми понятиями, они, строго говоря, не могут быть рассмотрены как целое и часть. Поэтому, как отмечают некоторые ученые и практики, они должны быть разведены в законе. Террористические акты должны быть выведены из состава АНВ и представлены в качестве самостоятельного элемента транспортной безопасности. Выглядит довольно убедительно. Но в действительности все обстоит несколько сложнее. Дело в том, что в Федеральном законе «О транспортной безопасности» самостоятельно не выделяются субъекты и меры по защите от терроризма, они рассматриваются в едином комплексе. Поэтому включение террористических актов в состав АНВ сделано в большей мере для удобства и в этом смысле может считаться вполне логичным и обоснованным.

Лицами, обеспечивающими транспортную безопасность, прежде всего, являются субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики. В то же время из этого правила есть некоторые исключения. Так, вопросы информационной безопасности на транспорте возложены на Минтранс России. Участниками обеспечения транспортной безопасности могут быть федеральные и региональные органы исполнительной власти, а также органы местного самоуправления, но только в рамках тех компетенций, которые предоставляются им законами и изданными в соответствии с ними нормативными правовыми актами. Особая роль при этом отводится полиции и ФСБ России. Статья 12 Федерального закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» вменяет в обязанности полиции участие в антитеррористической деятельности, а ст. 8 Федеральный закон от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности» рассматривает борьбу с терроризмом как важнейшее направление деятельности ФСБ России.

Ключевыми мерами по обеспечению транспортной безопасности, в том числе по защите от террористических актов, являются: оценка уязвимости транспортных объектов, их категорирование, планирование и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности. Анализ надзорной деятельности прокуратуры и материалов судебной практики свидетельствуют о том, именно в сфере исполнения, чаще всего по вине человеческого фактора, возникает немало проблем, которые связаны с несвоевременностью или некачественностью подготовки и реализации мер в области безопасности транспорта. Так, Авиакомпания «Авиакон Цитотранс» была оштрафована за отсутствие подразделений транспортной безопасности для защиты транспортных средств [определение Верховного Суда РФ от 10 февраля 2017 г. № 309-КГ16-

21314 по делу № А60-3763/2016]. Административный штраф за несвоевременную категоризацию транспортных средств наложен на индивидуального предпринимателя А. Г. Першутова [определение Верховного Суда РФ от 3 августа 2017 г. № 308-АД17-9601 по делу № А25-1361/2016]. Причем следует отметить, что предусмотренные законом меры транспортной безопасности должны выполняться даже до момента утверждения оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности [постановление Верховного Суда РФ от 8 июня 2015 г. № 303-АД15-5165 по делу № А73-4411/2014].

Таким образом, защита от террористических актов является важнейшей составной частью обеспечения транспортной безопасности и может рассматриваться в качестве одного из направлений транспортного права. По своей сути, она предстает в виде комплексного, собирательного понятия, в котором аккумулируется деятельность различных по своим правам и обязанностям субъектов, специфический набор мер, обеспечивающих эффективную защиту транспорта.

Литература

1. Средства прокурорской деятельности: проблемы теории и практики : монография / О. Н. Коршунова [и др.]. — Москва : РУСАЙНС, 2019.
2. Рязанов, Н. С. Актуальные проблемы уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности / Н. С. Рязанов, М. С. Фокин // Транспортное право. — 2017. — № 2.

References

1. Sredstva prokurorskoj deyatel'nosti: problemy teorii i praktiki [Means of prosecutorial activity: problems of theory and practice]: monografiya / O. N. Korshunova [i dr.]. — Moskva : RUSAYNS, 2019.
2. Ryazanov, N. S. Aktual'nyye problemy ugovovno-pravovogo obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Actual problems of criminal law support of transport security]/ N. S. Ryazanov, M. S. Fokin // Transportnoye pravo. — 2017. — № 2.