

## **ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

---

УДК 347.463:637.032

© **Максина Марина Сергеевна**

— аспирант Юридического института

Российского университета транспорта (МИИТ)

### **Правовые аспекты информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии**

**Аннотация.** Статья посвящена проблемам информационно-психологической защиты личности в условиях предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте. В статье проводится анализ современных подходов к изучению правовых аспектов информационно-психологической безопасности личности на транспорте. Подчеркнуто, что значительное воздействие на сознание людей и их психику оказывают современные информационные технологии. Внедрение цифровых, иммунных, так называемых дигитальных паспортов на транспорте рассматривается в качестве новых вызовов и угроз в условиях пандемии, что обуславливает актуальность поиска новых способов противодействия информационно-психологическому, деструктивному воздействию на личность. Таким образом, в процессе широкого внедрения цифровых технологий на транспорте должен учитываться фактор информационно-психологической защиты личности в качестве одного из приоритетных. Решение организационно-правовых проблем предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте должно сопровождаться созданием эффективного механизма обеспечения безопасности пассажиров и работников транспортного комплекса, в том числе и информационной, в условиях сложной эпидемиологической обстановки. Внедрение на различных видах транспорта паспортов здоровья, иммунных, дигитальных паспортов, биометрической системы распознавания лиц, применение технологий, обеспечивающих соблюдение режима карантина инфицированными коронавирусом гражданами (контроля геолокации мобильных устройств, отслеживание перемещений граждан при помощи камер видеонаблюдения на объектах транспортной инфраструктуры и прочее), определяют еще большую

актуальность вопросов правового обеспечения информационно-психологической безопасности личности.

**Ключевые слова:** информационно-психологическая безопасность личности; негативные информационно-психологические воздействия, обеспечение информационной безопасности; транспортная безопасность; пандемия; COVID-19; иммунный паспорт; цифровой паспорт.

© Marina S. Maksina

— post graduate of the Law Institute  
of the Russian University of Transport

### **Legal aspects of information security and psychological safety of an individual on transport in a pandemic**

**Abstract.** The current paper has considered the problems of information-psychological protection of the individual in the conditions of preventing a spread of mass infectious diseases on transport. The paper has analyzed present approaches to the study of legal aspects of information security and psychological safety of an individual on transport. There has been emphasized that the current information technologies have a significant effect on the consciousness of people and their psyche. The introduction of immune, so-called 'digital' passports on transport has been considered as new challenges and threats in the context of a pandemic, which made the search for new ways to counteract information-psychological, destructive effects on an individual extremely relevant. Thus, in the process of widespread introduction of digital technologies on transport, the factor of information and psychological protection of an individual should be taken into account as one of the priorities. The solution of the organizational and legal problems to prevent a spread of mass infectious diseases on transport should be accompanied by establishing an effective mechanism in a difficult epidemiological situation to ensure safety of passengers and workers of the transport complex, including enforcement of information security. The introduction of health passports, immune passports, digital passports, a biometric face recognition system on various modes of transport, the use of technologies that help to observe the quarantine regime by citizens infected with coronavirus (e.g. geolocation control of mobile devices, tracking the movements of citizens using video cameras at transport infrastructure facilities, etc.) have predetermined even greater relevance of issues of legal support of information security and psychological safety of an individual.

**Keywords:** informational security and psychological safety of an individual; negative information and psychological effects; enforcement of information

security; transport safety/security; pandemic; COVID-19; immune passport; digital passport.

---

Сегодня сложно представить человека, который способен полностью обходиться без транспорта, который сегодня переживает, как и другие наиболее чувствительные сферы жизни общества, глобальный вызов современности. Поэтому безопасности личности на транспорте следует уделять особое внимание, поскольку правовые аспекты обеспечения безопасности пассажиров и работников транспортного комплекса в условиях сложной эпидемиологической обстановки включают и психологическую составляющую. Само понятие информационно-психологической безопасности подразумевает состояние защищенности отдельных лиц, групп лиц от негативных информационно-психологических воздействий и связанных с этим иных жизненно важных интересов личности, общества и государства в информационной сфере. Внедряемая система предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте, объединяющая постоянный мониторинг состояния здоровья пассажиров, в том числе за счет биометрической идентификации, внедрение цифровых документов, озвучивание в общественном транспорте статистики по заболевшим и умершим, введение ограничений в виде обязательного ношения масок и перчаток и не только, безусловно, в комплексе обуславливают проявление негативных информационно-психологических воздействий на пассажиров, выход из «зоны комфорта» для них.

На сегодняшний день вопросы обеспечения безопасности на транспорте регулируются целым рядом различных нормативных правовых актов, как общих, так и принятых по различным видам транспорта, и, прежде всего, Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Федеральный закон «О транспортной безопасности», определяющий, собственно, понятие транспортной безопасности; процесс обеспечения транспортной безопасности как реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса; соблюдение транспортной безопасности как выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством РФ, и др., закрепляет в качестве целей обеспечения транспортной безопасности устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [2, стр. 70].

Однако новые угрозы, с которыми столкнулся транспортный комплекс в условиях пандемии, требуют серьезной адаптации к новым условиям

работы и обеспечения безопасности пассажиров и сотрудников. Так, объекты транспортной инфраструктуры сегодня постоянно пополняются разработками, помогающими выявлять и предотвращать распространение коронавирусной инфекции на объектах транспортной инфраструктуры. При этом такая «перестройка» транспортного комплекса может, наряду с решением генеральной задачи обеспечения безопасности пассажиров и сотрудников, сопровождаться элементами информационно-психологического воздействия на пассажиров. Проект вносимого в далеком 1999 г. в Государственную Думу федерального закона № 99114515-2 «Об информационно-психологической безопасности» отсылал к возможности наступления негативных последствий для субъектов, подвергающихся информационно-психологическому воздействию, которые могут выражаться в таких формах, как: причинение вреда здоровью человека; блокирование на неосознаваемом уровне свободы волеизъявления человека, искусственное привитие ему синдрома зависимости; утрата способности к политической, культурной, нравственной самоидентификации человека; манипуляция общественным сознанием; разрушение единого информационного и духовного пространства Российской Федерации, традиционных устоев общества и общественной нравственности, а также нарушение иных жизненно важных интересов личности, общества и государства.

При этом применительно к транспортному комплексу информационно-психологическое воздействие на личность рассматривается нами не столько как процесс целенаправленного производства и распространения информации, оказывающей влияние на психику личности, сколько как воздействие окружающей каждого пассажира системы обеспечения транспортной безопасности, включающей внедрение на различных видах транспорта паспортов здоровья, иммунных, дигитальных паспортов, биометрической системы распознавания лиц, отслеживание перемещений граждан при помощи камер видеонаблюдения на объектах транспортной инфраструктуры.

Отсюда одним из приоритетных направлений реализации государственной политики по обеспечению информационной безопасности личности должно стать противодействие подобному информационно-психологическому воздействию.

А. А. Чеботарева справедливо отмечает, что «в условиях новых вызовов и угроз информационной безопасности, связанных с трансграничным оборотом информации для достижения геополитических, террористических, экстремистских и иных противоправных целей, оказанием информационно-психологического воздействия, а также в связи с несовершенством информационно-телекоммуникационных технологий личность является одним из наиболее уязвимых субъектов информационных правоотношений. На современном этапе при реализации всех потребностей в условиях глобального информационного

общества наиболее проявляется социальная составляющая личности, которая в условиях новых вызовов и угроз безопасности вынуждена вырабатывать меры противостояния им на основе формирования культуры информационной безопасности» [3, стр. 364].

Пандемия COVID-19, внося изменения во все сферы жизни — от политики и экономики до культуры и социальной защиты, требует необходимой адаптации и от транспортной сферы. В числе негативных последствий системы борьбы с распространением COVID-19 лежат различные факторы: закрытие государственных границ, введение ограничений на передвижение людей, введение масочного режима и т.д.

Транспортное законодательство четко регулирует перевозки пассажиров различными видами транспорта, это регламентировано нормами Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Кодекса внутреннего водного транспорта от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ. Правовые аспекты регулирования общественных отношений по перевозке пассажиров на различных видах транспорта легли в основу правил перевозки пассажиров и багажа, функционирующих на всех видах транспорта. В представленных правилах более четко координируются отношения транспортной организации с пассажирами. Но в случае несоответствия норм вышеназванных правовых актов с нормами ГК РФ, а они имеют явное преимущество, что прямо предусмотрено в п. 2 ст. 3 ГК РФ, поскольку стороной данного договора выступает гражданин-потребитель (пассажир), на этот вид перевозок распространяются положения Закона РФ «О защите прав потребителей» и другие правовые акты [дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.6.1. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Воронежский областной суд // Архив решений арбитражных судов и судов общей юрисдикции // <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo> (дата обращения: 30 ноября 2020 г.)].

В новых эпидемиологических условиях актуализируется и вопрос совершенствования правоохранительной деятельности на транспорте. Большое скопление пассажиров на территориях вокзалов, станций, аэропортов осложняет эпидемиологическую обстановку, создает угрозу не только здоровью человека, но и безопасности личности.

В свою очередь, внедрение в российском транспорте биометрической системы распознавания лиц и введение иммунных паспортов, с одной стороны, способствует обеспечению транспортной безопасности, с другой — усиливает проблематику правового обеспечения информационно-психологической безопасности. Для разрешения свободных передвижений по миру, вероятно, потребуются единые стандарты иммунных паспортов.

Это может заменить существующее «поголовное» тестирование в аэропортах и не только. Исследователи упоминают об идее, высказанной Бернардом Чаном на страницах *South China Morning Post*, о создании четко выстроенной системы международного цифрового паспорта здоровья, о так называемой единой цифровой «декларации здоровья» в целях упрощения проверки пассажиров в аэропортах и на пунктах пограничного контроля, чтобы путешественникам не приходилось приносить пачки документов на стойку регистрации аэропорта, а персонал авиакомпаний не тратил время на их проверку [4, стр. 470].

Иммунный паспорт — это сертификат, предназначенный для подтверждения наличия антител к коронавирусу у человека. Наличие антител к вирусу COVID-19 подтверждает тот факт, что человек уже переболел этим заболеванием и более не представляет опасности для окружающих.

В числе последних инициатив — внедрение с целью отмены обязательного карантина для их владельцев в странах прибытия, а также для сведения к минимуму передачи документов, бумаг между путешественниками и таможенниками, или сотрудниками аэропортов так называемых дигитальных паспортов на транспорте. Ассоциация авиакомпаний *IATA* планирует ввести такой цифровой паспорт для пассажиров, чтобы увеличить объем воздушного движения, после того как в результате ограничительных мер по борьбе с пандемией поток путешественников резко сократился. Наряду с личными данными пассажира такой цифровой паспорт будет сохранять сертификат проверки тестирования на коронавирус или справку о прошедшей вакцинации, и в таком виде предоставлен в аэропорту [<https://www.mknews.de/social/2020/12/21/aviakompanii-vpishut-v-digitalnyu-pasport-passazhira-informaciyu-o-sdelannoy-privivke.html> (дата обращения: 30 ноября 2020 г.)]. Ассоциацией авиакомпаний *IATA* в настоящее время разработано специальное приложение, которое в случае успешных итогов тестирования с *British Airways* может применяться всеми авиакомпаниями мира.

Анализируя проблематику правового обеспечения информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии, затронем также вопрос административной ответственности за невыполнение правил поведения при введении режима повышенной готовности в зоне чрезвычайной ситуации или на территории, где существует опасность ее возникновения — соответствующая новая ст. 20.6 «Невыполнение правил поведения при чрезвычайной ситуации или угрозе ее возникновения» КоАП РФ внесена в гл. 20 Кодекса в апреле 2020 г.

Анализ судебной практики демонстрирует неоднозначность вопроса квалификации по данной статье, применения федерального или регионального законодательства об ответственности, поскольку согласно

ст. 1.3.1 КоАП РФ субъекты РФ могут устанавливать собственные нормы об административной ответственности, только если она не предусмотрена общим Кодексом. Кроме того, ст. 6 Федерального закона «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» устанавливает полномочия субъектов РФ на введение и отмену на территории субъекта РФ ограничительных мероприятий (карантина) на основании предложений, предписаний главных государственных санитарных врачей и их заместителей. Таким образом, субъекты РФ вправе самостоятельно, в пределах собственных нормативных актов, устанавливать административную ответственность за невыполнение правил поведения при введении режима повышенной готовности в зоне чрезвычайной ситуации или на территории, где существует опасность ее возникновения.

Свое право на введение такого вида административной ответственности уже реализовали, к примеру, Москва и Санкт-Петербург. Закон г. Москвы от 1 апреля 2020 г. № 6 «О внесении изменений в статьи 2 и 8 Закона города Москвы от 10 декабря 2003 года № 77 “Об общественных пунктах охраны порядка в городе Москве” и Закон города Москвы от 21 ноября 2007 года № 45 “Кодекс города Москвы об административных правонарушениях”» дополнил КоАП г. Москвы ст. 3.18.1 «Нарушение требований нормативных правовых актов города Москвы, направленных на введение и обеспечение режима повышенной готовности на территории города Москвы». Согласно сформулированному правилу поведения «невыполнение гражданами требований нормативных правовых актов города Москвы, направленных на введение и обеспечение режима повышенной готовности на территории города Москвы, в том числе необеспечение режима самоизоляции, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния или не влекут административной ответственности в соответствии с КоАП РФ, — влечет наложение административного штрафа на граждан в размере 4000 руб.

При это КоАП г. Москвы конкретизирует методику фиксации таких административных правонарушений посредством технологий электронного мониторинга местоположения гражданина в определенной геолокации с использованием системы городского видеонаблюдения, технических устройств и программного обеспечения, что вполне выполнимо с учетом современной оснащенности объектов транспортной инфраструктуры г. Москвы.

А в целях пресечения административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 3.18.1 КоАП г. Москвы, совершенного с использованием транспортного средства, применяется задержание этого транспортного средства в порядке, установленном ч. 4—8, 10—12 ст. 27.13 КоАП РФ. В этом случае решение о задержании транспортного средства, прекращении указанного задержания или возврате транспортного средства принимается должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях,

указанных в ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ. Уполномоченный орган исполнительной власти г. Москвы в области транспорта, его учреждение, орган исполнительной власти г. Москвы, осуществляющий привлечение лиц, совершивших административные правонарушения на транспорте, в области дорожного движения, к административной ответственности, направляют указанным должностным лицам информацию, необходимую для принятия решения о задержании транспортного средства.

Что касается федерально введенной ст. 20.6 КоАП РФ, осенью и зимой 2020 г. по применению данной нормы динамично развивалась судебная практика, характер которой еще предстоит планомерно оценить в дальнейшем. Анализ некоторых примеров свидетельствует об актуальности проблематики информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии.

Так, 15 сентября 2020 г. судья Воронежского областного суда Н. В. Андреева в открытом судебном заседании, рассмотрев дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.6.1 КоАП РФ, в отношении П., установил: постановлением судьи Рамонского районного суда Воронежской области от 13 июля 2020 г. П. по ч. 1 ст. 20.6.1 КоАП РФ подвергнут административному наказанию в виде предупреждения за то, что 29 июня 2020 г., в 09 часов 45 минут, находился на первом этаже зала ожидания аэропорта г. Воронежа без средств индивидуальной защиты органов дыхания (маски). В жалобе П. просит отменить постановление судьи, ссылаясь на незаконность введения масочного режима, отсутствие доказательств полезности медицинских масок и нарушение его прав, предусмотренных Конституцией РФ. П. в судебное заседание не явился. О слушании дела извещен надлежаще, что позволяет рассмотреть дело в его отсутствие. Выводы суда первой инстанции о виновности указанного лица в совершении правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 20.6.1 КоАП РФ, основаны на доказательствах, которые всесторонне и полно исследованы и оценены судьей в соответствии с требованиями ст. 26.11 КоАП РФ, установлены все юридически значимые обстоятельства совершения административного правонарушения. Административное наказание П. назначено с учетом общих правил назначения наказания, конкретных обстоятельств дела, его вид определен в соответствии с законом. Нарушений порядка привлечения лица к административной ответственности не допущено. На основании изложенного, руководствуясь ст. 30.6, 30.7, 30.9 КоАП РФ, судья областного суда решил: постановление судьи Рамонского районного суда Воронежской области от 13 июля 2020 г. оставить без изменения, а жалобу П. — без удовлетворения [дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.6.1. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Воронежский областной суд // Архив решений арбитражных судов и судов общей юрисдикции // <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo> (дата обращения: 30 ноября 2020 г.)].



С каждым днем количество таких дел, находящихся на рассмотрении в судах, растет. Правоприменительная практика обнаруживает пробелы и противоречия в нормативном правовом обеспечении, в том числе и в вопросах применения судами предупреждения или штрафа в виде административного наказания, федеральных или региональных норм об административной ответственности, когда ввиду отсутствия четкого разграничения суды апеллируют либо к ст. 20.6.1 КоАП РФ, либо к соответствующим региональным актам и т.д. В целом ситуация весны—осени 2020 г. наглядно продемонстрировала, что правовое регулирование субъектов РФ с неизбежностью порождает конкуренцию, коллизию и несогласованность региональных и федеральных норм в системе законодательства об административных правонарушениях. Все это только подтверждает актуальность рассматриваемой проблемы и свидетельствует о необходимости вновь вернуться к ее рассмотрению в ближайшей перспективе.

В заключение можно сказать, что состояние транспортной безопасности в целом затрагивает фундаментальные интересы личности, особенно в условиях пандемии. В ходе проведенного анализа определены некоторые противоречия, пробелы законодательства и правоприменительной практики, имеющие существенное теоретическое и практическое значение для обеспечения законности на транспорте в условиях угрозы распространения коронавирусной инфекции.

### **Литература**

1. Ирошников, Д. В. Безопасность личности на транспорте: теоретико-правовой аспект // Вестник Прикамского социального института. — 2019. — № 1 (82). — С. 22—29.
2. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) : монография / А. И. Землин, М. В. Клёнов, И. В. Холиков. — Москва : РУСАЙНС, 2020.
3. Чеботарева, А. А. Правовое обеспечение информационной безопасности личности в глобальном информационном обществе : дис. ... д-ра юрид. наук. — Москва, 2018.
4. Chebotareva, A. A. Electronic Passports of Citizens as a Personal Essential Attribute During the Pandemic / A. A. Chebotareva, E. I. Danilina, V. E. Chebotarev // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. — 2020. — № 486. — S. 468—472.

### **References**

1. Iroshnikov, D. V. Bezopasnost' lichnosti na transporte: teoretiko-pravovoy aspekt [Personal safety in transport: theoretical and legal aspect]// Vestnik Prikamskogo sotsial'nogo instituta. — 2019. — № 1 (82). — S. 22—29.
2. Organizatsionno-pravovyye problemy preduprezhdeniya zavoza i rasprostraneniya massovykh infektsionnykh zabolevaniy na transporte (na primere pandemii koronavirusnoy infektsii COVID-19) [Organizational and legal problems of preventing the importation and spread of mass infectious diseases in transport (by the

example of the COVID-19 coronavirus infection pandemic]): monografiya / A. I. Zemlin, M. V. Klonov, I. V. Kholikov. — Moskva : RUSAYNS, 2020.

3. Chebotareva, A. A. Pravovoye obespecheniye informatsionnoy bezopasnosti lichnosti v global'nom informatsionnom obshchestve [Legal support of personal information security in the global information society]: dis. ... d-ra yurid. nauk. — Moskva, 2018.

4. Chebotareva, A. A. Electronic Passports of Citizens as a Personal Essential Attribute During the Pandemic / A. A. Chebotareva, E. I. Danilina, V. E. Chebotarev // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. — 2020. — № 486. — S. 468—472.