ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 621.9.048.7

© Пименов Александр Николаевич
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Эфендиев Тахир Сейпуевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы биометрической идентификации на транспорте

Аннотация. Целью проведенного исследования является комплексный анализ правовой природы биометрической идентификации и ее значения в условиях трансформации транспортного комплекса. Основными используемыми в исследовании методами являются формально-логический и сравнительно-правовой в целях всестороннего анализа действующего законодательства России, а также зарубежных стран в области защиты персональных биометрических данных. Как результат исследования обоснованы выводы о положительном значении применения биометрической идентификации на транспорте, прежде всего, в целях обеспечения безопасности, а также о необходимости повышенного внимания законодателя к вопросу защиты в целом персональных данных, включая и биометрические.

Ключевые слова: персональные данные; биометрические персональные данные; административная ответственность; цифровой паспорт; транспортный комплекс; биометрическая идентификация на транспорте.

© Aleksandr N. Pimenov
— post graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Tahir S. Efendiev
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department 'Administrative Law, Ecological Law, Information Law', Law Institute, Russian University of Transport

Urgent problems of biometric identification on transport

Abstract. The purpose of the current study was a comprehensive analysis of the legal nature of biometric identification and its significance in the context of the transformation of the transport complex. The main methods used in the study were formal-logical and comparative-legal in order to comprehensively analyze the current legislation of Russia, as well as foreign countries in the field of personal biometric data protection. As a result of the study, there have been substantiated the conclusions about the positive value of the use of biometric identification on transport in order to ensure security, as well as the necessity to increase attention of the legislator to the issue of protecting personal data in general, including biometric data.

Keywords: personal data; biometric personal data; administrative responsibility; digital passport; transport complex; biometric identification on transport.

Транспортная сфера — на сегодняшний день это одно из перспективнейших направлений развития применения биометрической идентификации, инвестиционно «подпитываемое» со стороны государства, поскольку конечная цель этих процессов более чем востребована — и это безопасность на транспорте.

В ряде стран многолетние процессы внедрения биометрической идентификации на транспорте уже демонстрируют сегодня весьма внушительные результаты. Так, в Китае, а именно в аэропорту Пекина, этот процесс уже достиг возможности замены посадочного талона в аэропорту системой распознавания лиц [ttps://www.tadviser.ru/index.php/]. А с февраля 2021 г. началось внедрение биометрического контроля в аэропортах «Домодедово» и «Шереметьево», что позволит полностью автоматизировать прохождение предполетных процедур.

Применение биометрии на транспорте применяется сегодня в отношении не только пассажиров, но и членов экипажей, моряков и пр. Так, исходя из Положения об удостоверении личности моряка, Положения о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки (утверждено постановлением Правительства РФ от 18 августа 2008 г. № 628) в удостоверении личности моряка наряду с фотографией владельца удостоверения и подписи владельца удостоверения содержатся биометрические данные, отображаемые в виде биометрического шаблона,

составленного на основе отпечатков пальцев владельца удостоверения, представленного в виде цифр в штрих-коде, и отвечающего техническим требованиям по биометрической идентификации моряков.

При утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования (утверждена распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р) совершенно точно отмечено, что «объем данных, генерируемых объектами транспортной системы, показывает быстрый рост. Появляются новые проблемы, связанные с необходимостью обеспечения конфиденциальности персональных данных пользователей и информационной безопасности». Именно поэтому документом рекомендуется использовать комплексное сочетание технологий и систем в области безопасности, в том числе базовые программные или программно-аппаратные системы защиты, шифрование данных и биометрические данные (отпечаток пальца, распознавание голоса, лица и иные), чтобы помочь физически аутентифицировать пользователей транспортных средств.

Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утверждены постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586) определен следующий Порядок идентификации лиц, имеющих право посадки в транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и багажа: порядок идентификации лиц, имеющих право посадки в транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и багажа по заказу, определяется договором фрахтования. Такая идентификация может осуществляться в том числе на основании документов, реквизиты которых указаны на материальных носителях или в электронном виде, либо посредством использования единой информационной системы персональных данных, обеспечивающей обработку, включая сбор и хранение биометрических персональных данных, их проверку и передачу информации о степени их соответствия предоставленным биометрическим персональным данным гражданина Российской Федерации, в соответствии с законодательством об информации, информационных технологиях и о защите информации.

А. И. Савельев верно отмечает важную особенность, касающуюся обоснованности применения биометрической идентификации лиц на транспорте: «если биометрические данные используются для целей обеспечения транспортной безопасности, то они не могут использоваться для преследования лиц, которые не оплатили проезд, поскольку в последнем случае речь идет о неисполнении обязательств по гражданско-правовому договору, а не о нарушении требований транспортной безопасности. Вместе с тем Закон о персональных данных не позволяет обрабатывать биометрические данные для целей, связанных с исполнением гражданско-правовых договоров, или по иным основаниям,

которые могли бы легитимировать эту обработку. Таким образом, вызывает сомнения законность планов по использованию камер с системой распознавания лиц для преследования безбилетников в московском метрополитене» [1, стр. 122].

В целом необходимо четко разделять случаи добровольного и принудительного использования биометрических персональных данных. Применительно к задаче обеспечения транспортной безопасности не может идти речь о добровольном характере выстраивания общественных отношений. Д. Р. Салихов, рассуждая о новых вызовах персональным данным в условиях распространения коронавирусной инфекции, как раз и обращает внимание на то, что «помимо добровольного использования биометрических персональных данных Федеральный закон "О персональных данных" предусмотрел и случаи обработки таких данных без письменного согласия, включая, в частности, предусмотренные законодательством Российской Федерации о безопасности, о транспортной безопасности, об оперативно-розыскной деятельности и др. При этом перечень таких случаев закрытый и не может расширяться исходя из текстуального толкования нормы ч. 2 ст. 11 Федерального закона "О персональных данных"» [2, стр. 48]. Кроме того, обработка биометрических персональных данных может осуществляться без согласия субъекта персональных данных в связи с реализацией международных договоров РФ о реадмиссии, в связи с осуществлением правосудия и исполнением судебных актов, в связи с проведением обязательной государственной дактилоскопической регистрации, а также в случаях, предусмотренных законодательством РФ об обороне, о безопасности, о противодействии терроризму, о транспортной безопасности, о противодействии коррупции, об оперативно-розыскной деятельности, о государственной службе, уголовно-исполнительным законодательством РФ, законодательством РФ о порядке выезда из России и въезда в Россию, о гражданстве Российской Федерации, законодательством РФ о нотариате (ч. 2 ст. 11 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»).

При этом создание и развитие крупных баз биометрических данных должно сопровождаться развитием механизма комплексного обеспечения безопасности, поскольку риски взломов и утечек биометрических персональных данных серьезны.

Нельзя не вспомнить также и том, что с мая 2018 г. в Европе действуют новые правила обработки персональных данных, установленные Регламентом по защите данных ЕС 2016/679 от 27 апреля 2016 г. (*General Data Protection Regulation*). С его принятием утратила силу Директива о защите персональных данных 95/46/ЕС от 24 октября 1995 г. Важная особенность *General Data Protection Regulation* — экстерриториальный принцип действия новых европейских правил обработки персональных данных. В частности, один из важнейших аспектов — усиление

ответственности за нарушение правил обработки персональных данных: штрафы достигают 20 млн евро (около 1,5 млрд руб.).

Отдельно необходимо остановиться на проблемах защиты персональных данных в условиях цифровизации. Согласимся с мнением В. И. Солдатовой, что «с развитием цифровых технологий особую актуальность приобретает проблема защиты персональных данных. Значение персональных данных настолько велико, что некоторые ученые квалифицируют их как нематериальные блага. В целях защиты интересов граждан наше государство принимает меры по локализации данных о гражданах путем законодательного регулирования российского сегмента Интернета. Применяются и такие меры, как право на забвение и обезличивание персональных данных. Однако, как показывает практика, в том числе и судебная, имеющиеся средства защиты персональных данных являются недостаточными в условиях использования новых технологий» [3, стр. 33]. Эта проблематика усиливает свою риторику в условиях развития цифровых паспортов, а в условиях пандемии — и имунных паспортов, международных паспортов здоровья.

Не вызывает сомнения, что необходимо создание механизма комплексной защиты персональных данных граждан в целях противодействия незаконным сбору, обработке, а также использованию персональных данных граждан, в том числе и биометрических. сбор и обработка которых в настоящее время настолько развиваются.

Полноценной судебной практики по такой категории дел еще не сформировано, однако совсем недавно Верховным Судом РФ высказаны некоторые позиции в связи с пересмотром одного из споров гражданина России, проживающего на Дальнем Востоке, с фирмой, расположенной на Багамских островах, незаконно распространившей персональные данные [ttps://rg.ru/2020/11/09/vs-rf-raziasnil-pravila-rassmotreniia-sporov-o-zashchite-personalnyh-dannyh.html].

Особенно актуализируется вопрос защиты отдельной категории персональных данных — биометрических, тем более в условиях становления правовых основ для удаленной идентификации клиента банка — физического лица с использованием его биометрических данных, а также сведений о нем, содержащихся в Единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА). Для удаленной идентификации клиента банка — физического лица с использованием его биометрических данных банки используют ряд физиологических параметров — отпечатки пальцев и сканы радужной оболочки глаза. Напомним, что российские банки уже сегодня практикуют сбор биометрических данных клиентов в целях получения клиентами услуг любого банка дистанционно. Что касается транспортной сферы — то вслед за банковской, развитие биометрической идентификации здесь только набирает обороты, однако они весьма существенны.

Подводя итог проведенному исследованию, необходимо подчеркнуть, что позиция законодателя, с учетом опыта многих зарубежных стран, об увеличении штрафов за некорректную обработку персональных данных, обоснована. В целях эффективной защиты персональных данных необходимо создание полноценного механизма комплексной защиты персональных данных граждан в целях противодействия незаконным сбору, обработке, а также использованию. Тем более вопрос защиты биометрических персональных данных актуален сегодня, когда происходят мощнейшие процессы внедрения такой идентификации на транспорте, в условиях крупных пассажиропотоков и в ситуациях повышенной опасности.

Литература

1. Савельев, А. И. Научно-практический постатейный комментарий к Федеральному закону «О персональных данных». — Москва : Статут, 2017.
2. Салихов, Д. Р. Пандемия и персональные данные: как распространение новой коронавирусной инфекции бросает новые вызовы персональным данным // Конституционное и муниципальное право. — 2021. — № 3. — С. 46—50.
3. Солдатова, В. И. Защита персональных данных в условиях применения цифровых технологий // Lex russica (Русский закон). — 2020. — № 1(2). — С. 33—43.

References

1. Savel'yev, A. I. Nauchno-prakticheskiy postateynyy kommentariy k Federal'nomu zakonu «O personal'nykh dannykh» [Scientific and practical article-by-article commentary to the Federal Law «On Personal Data»]. — Moskva : Statut, 2017.
2. Salikhov, D. R. Pandemiya i personal'nyye dannyye: kak rasprostraneniye novoy koronavirusnoy infektsii brosayet novyye vyzovy personal'nym dannym [Pandemic and personal data: how the spread of a new coronavirus infection poses new challenges to personal data] // Konstitutsionnoye i munitsipal'noye pravo. — 2021. — № 3. — S. 46—50.
3. Soldatova, V. I. Zashchita personal'nykh dannykh v usloviyakh primeneniya tsifrovykh tekhnologiy [Protection of personal data in the context of the use of digital technologies] // Lex russica (Russkiy zakon). — 2020. — № 1(2). — S. 33—43.