

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.924

Леонов Сергей Иванович,
ООО «РЖД-Технологии»
mailto:leonov@gmail.com

Правовые основы применения технических средств и информационных технологий в целях обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье проводится анализ основных источников права, субъектов административного регулирования вопросов применения технических средств и информационных технологий для обеспечения общественной безопасности объектов железнодорожного транспорта. Определяются отрасли и институты права, нормы которых регулируют исследуемые общественные отношения. Предлагается авторская систематизация нормативных правовых актов, регулирующих схожие и смежные области общественных отношений, связанных с обеспечением общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; транспортная безопасность; антитеррористическая защищенность; общественная безопасность.

Sergey Iv. Leonov,
LLC “RZD-Technologies”

Legal basis for the use of technical means and information technologies in order to ensure public safety at railway transport

Abstract. The current paper has presented the analysis of the main sources of law, the subjects of administrative regulation of the use of technical means and information technologies to ensure public safety at railway transport. There have been identified the branches and institutions of law, the norms of which regulate the studied social relations. There has been proposed an

author's systematization of normative legal acts regulating similar and related areas of public relations related to ensuring public safety at railway transport.

Keywords: railway transport; transport security; anti-terrorist security; public safety.

В начале исследования правовых основ применения современных технических средств и информационных технологий для обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте уточним задачу до изучения источников права, определяющих правовой режим применения технических средств и информационных технологий для обеспечения общественной безопасности в той части, которая касается предупреждения и пресечения преднамеренных противоправных вмешательств в деятельность объектов железнодорожного транспорта, либо совершения умышленных противоправных действий на железнодорожном транспорте в отношении иных объектов: пассажиров, граждан, находящихся на объектах транспорта без цели получения услуги по перевозке (провожающие и встречающие, лица, ведущие предпринимательскую деятельность и т.д.) владельцев инфраструктуры и иных юридических лиц.

Также для устранения неопределенностей в терминологии понятие «обеспечение общественной безопасности» примем в авторской редакции А. М. Воронова, который раскрывает его как «формирование и проведение в жизнь государственной политики, направленной на создание и поддержание необходимого уровня защищенности объектов безопасности посредством осуществления мер административно-правового, информационно-правового и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства» [1].

На первом этапе обратимся к Конституции РФ. Согласно ст. 24 сбор, хранение и распространения информации о частной жизни лица без его согласия не допускается. Данное правило определяет условия применения технических средств и информационных технологий для целей обеспечения безопасности граждан на объектах железнодорожного транспорта: применение современных технологий должно обеспечить приватность частной жизни гражданина и не нарушать его интересы. В этой же части отметим, что согласно п. «и» ст. 71 Конституции РФ вопросы федерального транспорта отнесены к сфере ведения Российской Федерации. К сфере ведения Российской Федерации также отнесены оборона и безопасность и вместе с этим обеспечение безопасности личности, общества и государства при применении информационных технологий, обороте цифровых данных.

Примечательно, что включение в Конституцию РФ вопросов обеспечения безопасности личности при применении информационных технологий и отнесение этих вопросов к сфере ведения Российской

Федерации произошло в 2020 г. с изданием Закона Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ «О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти». Законодатель таким образом следует вызовам времени и уделяет внимание актуальным вопросам защиты интересов граждан при все большем применении информационных технологий в повседневной хозяйственной деятельности (приобретение товаров в маркетплейсах, дистанционное приобретение перевозочных документов и т.д.) и во взаимоотношениях с государством (имеется в виду перевод государственных услуг в электронную форму, замена разрешительных документов реестровыми записями и иная деятельность, связанная с «цифровизацией» публичного сектора). Юристами-правоведами активно осмысляются данные конституционные новеллы. Из наиболее относимых к теме настоящей статьи работ отметим и согласимся с позицией Н. М. Колосовой, К. М. Колосова, согласно которым «безопасность граждан или личности состоит из информационной безопасности, экономической и т.д.» [2].

Далее рассмотрим законоположения отраслевых законов, определяющих порядок функционирования железнодорожного транспорта.

Обратим внимание на п. 1 ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», устанавливающий правило, согласно которому единый хозяйствующий субъект не вправе передавать в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог среди прочего информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и систему управления перевозками.

Принимая во внимание фактический запрет на самостоятельное распоряжение упомянутой инфраструктурой, установленный перед «единым хозяйствующим субъектом», сделаем вывод об особенной важности информационных технологий, обеспечивающих непрерывность деятельности железнодорожного транспорта, а также безопасность движения и эксплуатации инфраструктуры железных дорог, которая была отмечена законодателем на первых этапах проведения реформы железнодорожного транспорта.

Заметим, что информационные комплексы в соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» отнесены к составу более широкого термина «инфраструктура железнодорожного транспорта». Аналогичное по своему содержанию определение инфраструктуры железнодорожного транспорта содержится в ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Также примем во внимание, что устойчивость работы железнодорожного транспорта и безопасность оказываемых на железнодорожном транспорте услуг провозглашены в качестве основополагающих принципов работы этого вида транспорта (ст. 1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте»), а обеспечение безопасности перевозок пассажиров поставлено в обязанность перевозчикам и владельцам инфраструктуры железнодорожного транспорта (ст. 80 Устава железнодорожного транспорта).

Рассмотренные выше нормы определяли условия использования информационных систем и технических средств на объектах железнодорожного транспорта. Их применение в большей степени обеспечивает безопасность движения или эксплуатационную безопасность железнодорожного транспорта. Данная область деятельности формально не находится в фокусе внимания при изучении вопроса обеспечения общественной безопасности, но имеет значение для непрерывной и безопасной работы железнодорожного транспорта в целом.

В этом контексте уместно отметить, что отсутствие техногенных происшествий (аварий, сбоев в работе транспортных объектов) определенно сопутствует поддержанию требуемого уровня общественной безопасности на объектах транспорта: планомерный режим работы транспортного объекта не создает предпосылок для возникновения незапланированно массового скопления людей, исключает получение травм пассажирами, повреждений транспортными средствами и объектами инфраструктуры. Не случайно безопасность движения (дорожного) и транспортная безопасность отнесены к более широкому понятию общественная безопасность при определении основных направлений профилактики правонарушений (ст. 6 Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»).

Теперь рассмотрим законоположения, устанавливающие обязанность владельца (лица, эксплуатирующего) объекта железнодорожного транспорта применять информационные технологии и технические средства для обеспечения общественной безопасности на таких объектах.

Вначале обратим внимание на Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму». По тексту этого Закона самостоятельные правила о применении информационных технологий либо иных технических средств для обеспечения антитеррористической защищенности каких-либо объектов не устанавливается, однако в ст. 4 названного Закона Правительство РФ наделяется полномочиями по установлению требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий).

Во исполнение упомянутого выше положения Закона Правительством РФ принято не менее 37 актов об утверждении требований к

антитеррористической защищенности объектов и территорий: отдельных федеральных органов государственной власти, организаций по сферам деятельности (гостиницы, предприятия водоснабжения, религиозные организации и др.).

Среди прочих Правительством РФ изданы требования к антитеррористической защищенности мест с массовым пребыванием людей, а именно постановление от 25 марта 2015 г. № 272 «Об утверждении требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей и объектов (территорий), подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации, и форм паспортов безопасности таких мест и объектов (территорий)». Из текста данного постановления следует, что места массового пребывания людей оборудуются средствами инженерной защиты и инженерно-техническими средствами охраны при строительстве или при капитальном ремонте в соответствии с законодательством РФ о техническом регулировании. Постановлением определяется правило, согласно которому антитеррористическая защищенность мест массового пребывания людей обеспечивается (наряду с иными мерами) путем контроля в едином информационном пространстве в режиме реального времени обстановки, складывающейся в районах расположения мест массового пребывания людей, применения современных информационно-коммуникационных технологий для обеспечения безопасности мест массового пребывания людей, и оборудовании мест массового пребывания людей необходимыми инженерно-техническими средствами. Единое информационное пространство непосредственно в акте Правительства РФ не детализируется техническими требованиями или указанием на конкретную информационную систему. Вместе с тем, предоставляя разъяснения относительно реализации требований по антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей, МВД России предлагает при организации работы в части применения современных информационно-коммуникационных технологий руководствоваться Концепцией построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» [Разъяснения по вопросам применения требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей, утвержденных постановлением Правительства РФ от 25 марта 2015 г. № 272 (приложение к письму МВД России от 29 декабря 2015 г. № 1/10983)]. Также в рассматриваемом постановлении указывается, что все места массового пребывания оборудуются системами видеонаблюдения, оповещения и управления эвакуацией, системой освещения.

В целях применения названного постановления местом массового пребывания людей в силу положений п. 6 ст. 3 Федерального закона «О противодействии терроризму» считается территория общего пользования

поселения, муниципального округа или городского округа, либо специально отведенная территория за их пределами, либо место общего пользования в здании, строении, сооружении, на ином объекте, на которых при определенных условиях может одновременно находиться более 50 человек.

Как видно из приведенного определения, местом массового пребывания людей по критерию одновременного нахождения более 50 человек может считаться объект инфраструктуры железнодорожного транспорта, такой как железнодорожный вокзал или остановочный пункт. Вместе с тем для отдельных категорий таких объектов, как это будет указано далее, Правительством РФ устанавливаются специальные требования в области антитеррористической защищенности. Учитывая это, отметим, что правила постановления Правительства РФ от 25 марта 2015 г. № 272 будут относиться к тем объектам железнодорожного транспорта, которые одновременно соответствуют следующим критериям:

- 1) являются местами массового пребывания людей;
- 2) для них Правительством РФ не определены самостоятельные требования в области антитеррористической защищенности.

Развивая данное направление исследования, обратимся к требованиям технического регулирования, на которые в постановлении от 25 марта 2015 г. № 272 исполнена бланкетная ссылка.

Как определено Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», Правительство РФ утверждает перечень национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований данного закона. Актуальная редакция такого перечня утверждена постановлением Правительства РФ от 28 мая 2021 г. № 815 и более не включает в себя п. 68, ранее предполагавший обязательное применение свода правил СП 132.13330.2011 «Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений. Общие требования проектирования».

Вместе с тем отметим, что до 1 сентября 2022 г. положения названного свода правил имели общеобязательный характер и определяли обязанность застройщиков предусматривать соответствующие проектные решения, в частности размещение на объектах отдельных технических средств (газоанализатор паров взрывчатых веществ, стационарный металлообнаружитель, ручной металлоискатель, рентгенотелевизионная установка, досмотровый радиометрический комплекс) и систем (система контроля и управления доступом, система охранного освещения, система охранная телевизионная, система охранной и тревожной сигнализации, средства визуального досмотра, система экстренной связи, контрольно-пропускной пункт).

Обращаясь к вопросам охраны объектов железнодорожного транспорта, сопряженной с применением на таких объектах разнообразных технических систем и средств, обратим внимание на отдельные нормы Положения о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540. В названном акте к основным задачам ведомственной охраны железнодорожного транспорта относятся обеспечение на охраняемых объектах пропускного и внутриобъектового режимов, а также предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений. Решение таких задач, определенно, способствует обеспечению общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Примечательно, что положением о ведомственной охране Росжелдора определено правило, согласно которому оснащение и содержание в исправном состоянии инженерно-технических средств охраны, линий и средств связи на охраняемых объектах (объектах железнодорожного транспорта общего пользования) возлагается на Росжелдор (т.е. за счет бюджетных расходов) или собственников охраняемых объектов.

Более детально порядок размещения технических средств охраны и сопряженных с ними информационных систем на объектах железнодорожного транспорта определен в приказе Росжелдора от 21 сентября 2010 г. № 400 «Об утверждении Порядка организации деятельности ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта». В частности, данным приказом регламентируется применение инженерных и технических средств охраны при обеспечении защиты стационарных объектов, а также процедура обследования принимаемого под охрану объекта на предмет его защищенности и оснащенности инженерно-техническими средствами охраны в целях определения оптимального комплекса мероприятий по созданию или совершенствованию системы охраны объектов.

Следовательно, перечень субъектов правового регулирования применения технических средств и информационных систем для обеспечения безопасности на объектах транспорта целесообразно дополнить Росжелдором.

Далее, Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» создает правовую основу для регулирования отношений в области транспортной безопасности, которая понимается как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Согласно нормам данного Закона Правительство РФ наделяется функциями по утверждению требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, которые являются обязательными для исполнения владельцами таких объектов, либо лицами, которые пользуются ими на иных законных основаниях.

Перечислим ниже постановления Правительства РФ, в которых на момент подготовки настоящей статьи устанавливаются подобные требования для различных категорий объектов железнодорожного транспорта:

1) от 8 октября 2020 г. № 1633 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта»;

2) от 8 октября 2020 г. № 1635 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию»;

3) от 10 октября 2020 г. № 1653 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта»;

4) от 31 декабря 2020 г. № 2449 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию, являющихся железнодорожными пассажирскими остановочными пунктами, в том числе входящими в состав пассажирских и грузовых железнодорожных станций, находящимися на железнодорожных участках Московской и Октябрьской железных дорог в границах Московских центральных диаметров»;

5) от 31 декабря 2020 г. № 2418 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства».

Названные выше акты Правительства РФ в различных комбинациях, подробное исследование которых не является задачей настоящей работы, определяют обязанность субъектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта (владельцы объектов, либо лица, которые пользуются ими на иных законных основаниях) использовать технические средства обеспечения транспортной безопасности следующих видов:

- системы и средства сигнализации;
- системы и средства контроля доступа;
- системы и средства досмотра;
- системы и средства видеонаблюдения;
- системы и средства аудио- и видеозаписи;
- системы и средства связи;

- системы и средства оповещения;
- системы и средства сбора, обработки, приема и передачи информации.

Важно заметить, что обязанность владельца объекта транспортной инфраструктуры предоставлять доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности подразделениям ФСБ России, МВД России и Ространснадзору устанавливается законодательно на уровне федерального закона (подп. 5 ст. 12 Федерального закона «О транспортной безопасности»), актов Правительства РФ (в том числе в соответствии с постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1633), нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти (приказ Минтранса России от 23 июня 2021 г. № 208, регулирующий вопросы предоставления доступа к информации, которую создают размещенные на железнодорожных вокзалах и иных объектах железнодорожного транспорта технические средства транспортной безопасности).

Полномочия по определению конкретной номенклатуры, состава и количества технических средств, обеспечивающих безопасность объекта транспорта, конфигурации связывающих их информационных систем отнесены к компетенции субъекта транспортной инфраструктуры. Документальное выражение соответствующих решений субъекта транспортной инфраструктуры должно быть задокументировано в форме утвержденных организационно-распорядительных документов, к числу которых отнесены: схема размещения технических средств, перечень и порядок эксплуатации таких технических средств, а также порядок оценки данных, полученных при их непосредственном применении. Соответствующие положения закреплены в утвержденных постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1633 требованиях в области транспортной безопасности для железнодорожного транспорта.

Указанное выше позволяет выделить роль владельца объекта транспорта в общей системе правового регулирования отношений, связанных с применением технических средств обеспечения общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта, и отнести распорядительные акты субъекта транспортной инфраструктуры к самостоятельной категории документов, определяющих применение техники и информационных технологий в целях обеспечения общественной безопасности.

Для недопущения произвольного выбора технических систем и средств обеспечения безопасности законодатель определяет их сертификации. В этих целях Правительство РФ приняло постановление от 26 сентября 2016 г. № 969, определяющее требования к техническим средствам транспортной безопасности и порядок их обязательной сертификации. Признавая, что вопросы технического регулирования и разрешительной

деятельности (в части допуска для использования на объектах транспорта) не находятся в центре внимания настоящей работы, отметим данную область в качестве перспективного направления правовых исследований на предмет соответствия встроенной системе национального технического регулирования.

Перенося фокус на перспективное регулирование рассматриваемой области общественных отношений, отметим, что в принятой Правительством РФ Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года железнодорожные вокзалы (в числе прочих объектов пассажирской транспортной инфраструктуры) планируется оснащать техническими средствами биометрической идентификации, которые будут применяться для повышения уровня обеспечения транспортной безопасности. Детально данная тема развита в разделе упомянутой Стратегии, посвященном цифровизации деятельности органов власти. Рассматриваемая Стратегия утверждена распоряжением Правительства РФ 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Этот вид акта Правительства РФ (распоряжение) не имеет нормативного характера в силу положений Федерального конституционного закона от 6 ноября 2020 г. № 4-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации», но при этом определяет перспективные направления деятельности причастных органов государственной власти, в том числе формируя предстоящую повестку в области законодательных и иных нормативных инициатив.

Возвращаясь к вопросу оснащения объектов железнодорожного транспорта техническими средствами транспортной безопасности, отметим, что закономерным элементом системы правового регулирования применения технических средств и информационных технологий для обеспечения транспортной безопасности является установление обязательных правил по обеспечению транспортной безопасности на этапе проектирования и строительства объектов транспорта. Данная область (подобласть) общественных отношений регулируется самостоятельным актом Правительства РФ: постановлением от 31 декабря 2020 г. № 2418 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства».

Для целей настоящей работы выделим, что названный акт предписывает включать в состав проектной документации объекта капитального строительства проектные решения, которые, среди прочего:

- определяют схемы расположения и технического оснащения на объекте транспортной инфраструктуры помещения для управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности;
- предусматривают оснащение объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, а также его техническое оснащение автоматизированной системой,

обеспечивающей сбор, накопление, обработку и хранение данных, доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также их передачу уполномоченным подразделениям ФСБ России, МВД России и территориальным органам Ространснадзора.

Не менее важно отметить тот факт, что законодательно определяется правило размещения систем и средств транспортной безопасности не только на объектах транспортной инфраструктуры (в том числе на объектах железнодорожного транспорта), но и создание единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности — ЕГИС ОТБ. Правовые основания для создания данной системы заложены в ст. 11 Федерального закона «О транспортной безопасности», в которой, среди прочего, выделяется один из компонентов ЕГИС ОТБ, а именно автоматизированная централизованная база персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств, которая формируется при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок, железнодорожных перевозок в дальнем следовании, перевозок морским, внутренним водным транспортом в международном сообщении и в сообщении между портами, расположенными на территориях разных субъектов РФ (за исключением перевозок между Москвой и Московской областью, между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, между Севастополем и Республикой Крым), а также перевозок автомобильным транспортом (в том числе по заказу) в международном сообщении и в междугородном сообщении между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов РФ.

Вопрос информационного обеспечения транспортной безопасности для создания надлежащей нормативной (законодательной) базы, определяющей порядок информационного сопровождения обеспечения транспортной безопасности, и особенностей функционирования ЕГИС ОТБ изучался специалистами-практиками и учеными-исследователями, специализирующимися в данной области. Так, С. А. Дмитриев отмечает, «что задача создания работоспособной системы ЕГИС ОТБ является сложной» [3], раскрывая по тексту своей публикации специфику и актуальные направления развития (гармонизации) разрозненных норм в законах и подзаконных актах, регулирующих железнодорожные и воздушные перевозки. С. А. Дмитриев также освещает факты принятия заинтересованными органами государственной власти, а также единым хозяйствующим субъектом (в области железнодорожного транспорта) — ОАО «РЖД» нормативных правовых и локальных нормативных актов, определяющих порядок применения технических средств и информационных технологий для обеспечения безопасности транспорта. Автор отмечает, что в качестве положительного примера успешного функционирования автоматизированной базы персональных данных о

пассажирах можно привести действующий программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль», введенный в действие приказом МВД России от 1 декабря 1999 г. № 980 «О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте» и от 22 декабря 1999 г. № 1070 «О внедрении программно-технического комплекса “Розыск-Магистраль” в органах внутренних дел на транспорте» [3].

Со стороны железнодорожной монополии подразделениям транспортной полиции передается информация о пассажиропотоке в порядке и объеме, необходимых для решения задач в рамках выполняемой оперативной работы. Основанием для такого взаимодействия являются соглашения, заключенные между Министерством путей сообщения РФ и Главным управлением внутренних дел на транспорте и по спецперевозкам МВД России от 12 августа 2003 г. «Об информационном обслуживании подразделений транспортной милиции», и между названным подразделением МВД России и Информационно-вычислительным центром Московской железной дороги от 4 сентября 2003 г. «Об информационном взаимодействии».

После передачи инфраструктуры железнодорожного транспорта единому хозяйствующему субъекту — ОАО «РЖД», компанией принят локальный нормативный акт, регулирующий вопросы предоставления данных из информационных ресурсов третьим лицам — распоряжение ОАО «РЖД» от 14 декабря 2004 г. № 3808р «О предоставлении доступа к информационным ресурсам ОАО “РЖД”».

Такие сведения представляются принципиально важными, так как свидетельствуют о наличии, наряду с положениями федеральных законов, актов Правительства РФ и федеральных органов государственной власти, в составе правовых оснований для применения технических средств и информационных технологий в целях обеспечения общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта источника права с самостоятельными видовыми признаками, а именно соглашений, заключаемых между единым хозяйствующим субъектом — естественной монополией ОАО «РЖД» и федеральным органом исполнительной власти — МВД России (в лице соответствующих структурных подразделений).

В этом же контексте обратим внимание, что данные, получаемые органами внутренних дел в рамках подобного информационного обмена, используются органами предварительного расследования для доказывания по уголовным делам. Пример освещения подобной проблематики можно найти в статье К. К. Клевцова, посвященной процедурным аспектам проблем защиты по уголовным делам, совершенным в сфере предпринимательской деятельности [4].

Продолжая изучение специфики деятельности МВД России как участника системы отношений в области обеспечения безопасности на

объектах транспорта, обратимся к полномочиям данного органа власти в качестве субъекта оперативно-розыскной деятельности.

МВД России является одним из органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность в силу положений ст. 13 Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности», и вправе использовать в ходе проведения оперативно-розыскных мероприятий информационные системы, видео- и аудиозапись, вести кино- и фотосъемку, а также пользоваться другими техническими и иными средствами, не наносящими ущерб жизни и здоровью людей и не причиняющими вреда окружающей среде. Данное правило закреплено в ст. 6 названного Закона. Кроме того, согласно ст. 9 Закона осуществляющим оперативно-розыскную деятельность органам предоставляется право создавать и использовать информационные системы для решения задач, возложенных на эти органы.

Нормы общего характера об использовании органами внутренних дел технических средств, (аудио-, фото- и видеофиксации, в том числе в общественных местах) зафиксированы в ст. 11 Федерального закона «О полиции». В этой же статье обозначается, что полиция в своей деятельности использует достижения науки и техники, информационные системы, сети связи, а также современную информационно-телекоммуникационную инфраструктуру.

Следует учесть, что в приведенной норме присутствует структурный элемент, указывающий на возможность применения органами внутренних дел технических средств в общественных местах, к которым закономерно отнести объекты железнодорожного транспорта.

Таким образом к перечню субъектов правового регулирования применения технических средств и информационных технологий, используемых для обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, наряду с законодательными органами закономерно отнести Правительство РФ, МВД России, Росжелдор.

Отметим, что ряд непоименованных органов государственной власти в соответствии со своей компетенцией, определено, принимают правовые акты о получении, использовании, обороте информации, получаемой с информационных систем и технических средств, расположенных на объектах транспорта. Имеются в виду прочие субъекты оперативно-розыскной деятельности, органы контроля и надзора. Вместе с тем определение всего множества правовых актов органов государственной власти, в которых затрагиваются вопросы применения технических средств и информационных технологий, для деятельности, вносящей вклад в обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте, не является задачей настоящего исследования.

Кроме того, как было сказано в начале данной статьи, за пределами нашего внимания остались вопросы обеспечения технологической безопасности, разрешению которых служат информационные технологии

типа СМИС (структурированная система мониторинга и управления инженерными системами зданий и сооружений), системы противопожарной защиты, находящиеся в сфере компетенции МЧС России, системы и технологии, решающие задачи таможенной и пограничных служб, системы мониторинга шума, состояния окружающей среды, технические средства обеспечения эффективного реагирования коммунальных служба на природные и техногенные вызовы и другие средства и технологии, эффективная работа которых, безусловно, вносит вклад в состоящие защищенности самих объектов железнодорожного транспорта и находящегося на них персонала, пассажиров и посетителей. Также признаем специфическую роль единого хозяйствующего субъекта железнодорожного транспорта в регулировании обозначенной области отношений, являющегося стороной так называемого административного договора.

Завершая рассмотрение вопроса о правовых основах применения технических средств и информационных технологий в целях обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, предложим классификацию рассмотренных нормативных правовых актов (см. табл.). Развитие и наполнение свободных граф может являться актуальной задачей для ученых юристов и специалистов практиков, специализирующихся в вопросах обеспечения стабильного, безопасного и непрерывного функционирования объектов железнодорожного транспорта общего пользования.

Таблица

Структура правового регулирования применения технических средств и информационных технологий для обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте

Прочие компоненты общественной безопасности	Охрана объектов	Антитеррористическая защищенность	Транспортная безопасность	Правоохранительная деятельность	Законодательные и иные нормативные правовые акты
За пределами предмета изучения	Конституция РФ				Законы
	Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»				
	Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»				
	Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»				
	Федеральный закон «О ведомственной охране»	Федеральный закон «О противодействии терроризму» Федеральный закон	Федеральный закон «О транспортной безопасности»	Федеральный закон «О полиции» Федеральный закон	

		«Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»		«Об оперативно-розыскной деятельности»	
	Область перспективных исследований				Указы Президента РФ
Постановление Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540 «Об утверждении Положения о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта»	Постановление Правительства РФ от 25 мая 2015 г. № 272 «Об утверждении требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей...»		Постановление Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1633	Область перспективных исследований	Постановления Правительства РФ
			Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2418		
			Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2449		
			Постановление Правительства РФ от 10 октября 2020 г. № 1653		
			Постановление Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1635		
	Постановление Правительства РФ от 28 мая 2021 г. № 815 «Об утверждении перечня национальных стандартов и сводов правил...»	Постановление Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969			
		Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2418			
Приказ Росжелдора от 21 сентября 2010 г. № 400 «Об утверждении Порядка организации деятельности ведомственной охраны...»	Приказ Минрегиона России от 5 июля 2011 г. № 320 «Об утверждении свода правил антитеррористической защищенности...»	Область перспективных исследований	Приказ МВД России от 1 декабря 1999 г. № 980	Ведомственные нормативные правовые акты	
		Приказ МВД России от 22 декабря 1999 г. № 1070			
Область перспективных исследований			Соглашение от 12 августа 2003 г.	Административные договоры и локальные нормативные акты хозяйствующих субъектов	
			Соглашение от 4 сентября 2003 г.		
			Распоряжение ОАО «РЖД» от 14 декабря 2004 г. № 3808р		

Подводя итог, выделим из рассмотренных источников права основные тезисы. Согласно Конституции РФ сбор информации о жизни граждан допускается только с их согласия. Основные федеральные законы, регулирующие деятельность объектов железнодорожного транспорта, относят информационные комплексы к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта. При этом права хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте самостоятельно распоряжаться

информационными комплексами, обеспечивающими непрерывность деятельности железнодорожного транспорта и безопасность железнодорожной инфраструктуры, ограничены федеральным законом.

Технические средства и информационные технологии применяются на объектах железнодорожного транспорта для обеспечения общественной безопасности на основании законов, регулирующих общественные отношения в области противодействия терроризму, транспортной безопасности, осуществления оперативно-розыскной деятельности, обеспечения безопасного функционирования железнодорожного транспорта.

Из проанализированных источников видно, что в целях обеспечения общественной безопасности создаются федеральные и ведомственные информационные системы, к числу которых можно отнести аппаратно-программный комплекс «Безопасный город», ЕГИС ОТБ (федеральные системы), а также «Розыск-Магистраль» (ведомственная система). Кроме того, на объектах железнодорожного транспорта разворачиваются не менее восьми видов технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности.

Обеспечение общественной безопасности, в том числе на объектах железнодорожного транспорта, является одновременно системной задачей и непрерывным процессом, на которые оказывают влияние бесчисленное множество факторов и условий. Плоды технологического прогресса предоставляют инструменты для решения сложных и своевременных задач в данном процессе, при этом, учитывая специфику правоохранительной деятельности, применение каждого нового инструмента должно быть регламентировано соответствующими нормативными положениями.

В этом контексте возможно согласиться с утверждением М. А. Смирнова: «современное техническое развитие транспортного комплекса явно опережает построение нормативно-правового регулирования процессов, связанных с ним, что в свою очередь отражается на процессах построения систем безопасности для самих объектов транспортной инфраструктуры» [5].

Литература

1. Воронов, А. М. Общественная безопасность: Административные и информационно-правовые проблемы обеспечения: диссертация доктора юридических наук // А. М. Воронов — Москва, 2005.
2. Колосов, К. М. Президент Российской Федерации как гарант информационной безопасности личности / К. М. Колосов, Н. М. Колосова // Журнал российского права. — 2020. — № 4. — С. 17—27.
3. Дмитриев, С. А. Некоторые вопросы по информационному обеспечению в области транспортной безопасности / С. А. Дмитриев // Транспортное право. — 2009. — № 2.

4. Клевцов, К. К. Системные проблемы защиты по уголовным делам о преступлениях, совершенных в сфере предпринимательской деятельности: процедурные аспекты / К. К. Клевцов // Адвокатская практика. — 2022. — № 1.
5. Смирнов, М. А. Административно-правовое обеспечение общественной безопасности на объектах метрополитена. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / М. А. Смирнов // URL: <http://diss.mosumvd.com/images/smirndiss.pdf> (дата обращения: 6 декабря 2021 г.).

References

1. Voronov, A. M. Obshchestvennaya bezopasnost': Administrativnyye i informatsionno-pravovyye problemy obespecheniya: dissertatsiya doktora yuridicheskikh nauk [Public security: Administrative and information-legal problems of provision] // A. M. Voronov — Moskva, 2005.
2. Kolosov, K. M. Prezident Rossiyskoy Federatsii kak garant informatsionnoy bezopasnosti lichnosti [President of the Russian Federation as a guarantor of personal information security] / K. M. Kolosov, N. M. Kolosova // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2020. — № 4. — S. 17—27.
3. Dmitriyev, S. A. Nekotoryye voprosy po informatsionnomu obespecheniyu v oblasti transportnoy bezopasnosti [Some issues of information support in the field of transport security] / S. A. Dmitriyev // Transportnoye pravo. — 2009. — № 2.
4. Klevtsov, K. K. Sistemnyye problemy zashchity po ugovolnym delam o prestupleniyakh, sovershennykh v sfere predprinimatel'skoy deyatel'nosti: protsedurnyye aspekty [Systemic problems of protection in criminal cases of crimes committed in the sphere of entrepreneurial activity: procedural aspects] / K. K. Klevtsov // Advokatskaya praktika. — 2022. — № 1.
5. Smirnov, M. A. Administrativno-pravovoye obespecheniye obshchestvennoy bezopasnosti na ob"yektakh metropolitena. Dissertatsiya na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata yuridicheskikh nauk [Administrative and legal support of public security at metro facilities.] / M. A. Smirnov // URL: <http://diss.mosumvd.com/images/smirndiss.pdf> (data obrashcheniya: 6 dekabrya 2021 g.).