

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 342

Леонов Сергей Иванович,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Актуальные вопросы совершенствования системы правовых мер по защите объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств

Аннотация. В статье обосновывается актуальность развития системы нормативных и иных организационных мер в области обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте. Доводы автора подкрепляются актуальной статистикой о правонарушениях и аварийности на транспорте. Отмечается множественность случаев совершения преступлений на транспорте, выделяется количество преступлений, совершенных на транспорте с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации. Автор определяет Концепцию общественной безопасности в Российской Федерации как необходимое организационное основание для практического воплощения административных и правовых мер по совершенствованию системы защиты железнодорожного транспорта.

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

Sergey Iv. Leonov,
Russian University of Transport (MIIT)

Urgent issues of improving the system of legal measures to protect railway transport facilities from illegal attacks

Abstract. The current paper has substantiated the relevance of developing a system of regulatory and other organizational measures in the field of ensuring public safety and security in railway transport. The arguments made by the author are supported by current statistics on crime and accidents in transport. There has been shown multiplicity of cases of crimes committed in transport,

highlighted the number of crimes committed in transport using information and telecommunication technologies or in the field of computer information. There has been defined the Concept of Public Safety and Security in the Russian Federation as a necessary organizational basis for the practical implementation of administrative and legal measures to improve the railway transport protection system.

Keywords: railway transport; transport security; anti-terrorism security; public safety and security.

Железнодорожный транспорт общего пользования традиционно является наиболее востребованным видом транспорта в нашей стране. Операционные показатели деятельности пассажирского железнодорожного транспорта указывают на то, что год к году все чаще пассажиры принимают решения совершить поездку именно на железной дороге. Подтверждение данного тезиса можно найти в отчете ОАО «РЖД» за первое полугодие 2023 г., из которого следует, что пассажирооборот за шесть месяцев 2023 г. составил 59 млн пассажиро-километров, при значении этого же показателя в размере 51,8 за аналогичный период прошлого года (наблюдается рост на 13,9%). Количество отправленных пассажиров за шесть месяцев 2023 г. составило более 570 млн человек, что в сравнении с отправленными в первом полугодии 2022 г. 54,5 млн пассажиров также демонстрирует внушительный рост.

С интенсификацией пассажирских перевозок, а также на фоне протекающих глобальных общественно-политических процессов в железнодорожной отрасли сохраняет актуальность повестка развития системы мер по защите объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств.

Примем в качестве основы для дальнейшего анализа утверждение о том, что система мер по защите объектов упомянутой категории в настоящее время сформировалась и функционирует по релевантным для этой системы правилам.

В условиях эволюционирующих вызовов и угроз общественной безопасности, в том числе проявляющихся на объектах транспорта, система мер по защите любого транспортного объекта не может оставаться эффективной без собственных количественных и качественных изменений с учетом возникающих новых угроз, процесса трансформации существующих моделей поведения нарушителей и иных компонентов таких систем.

Примерами новых вызовов и угроз безопасности объектов транспорта, требующих современных подходов к реагированию, могут послужить распространенные в настоящие дни действия злоумышленников, направленные на неправомерный доступ к информационным системам транспортных объектов с целью несанкционированного распространения,

модификации, искажения или удаления данных, так называемого «киберпреступления» или правонарушения в области компьютерной информации.

К вызовам другого рода, актуальным в последние несколько лет, можно отнести резкий рост случаев преднамеренного вывода из строя оборудования системы связи, централизации и блокировки железнодорожного транспорта, совершаемых путем уничтожения оборудования (поджог релейных шкафов и иного оборудования), несанкционированной установки токопроводящих элементов на инфраструктуры верхнего строения пути, подрыв железнодорожного полотна (так называемая «рельсовая война»). Соответствующие публикации в средствах массовой информации и пресс-релизах причастных правоохранительных органов регулярно освещают данные случаи [URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5887304> (дата обращения: 15 декабря 2023 г.)], по которым, как правило, следует квалификация действий виновных лиц в соответствии с составами, предусмотренными ст. 167 «Умышленное уничтожение или повреждение имущества» или 281 «Диверсия» Уголовного кодекса Российской Федерации.

Серьезные изменения в модель уязвимостей и поведение злоумышленников в последние годы внес стремительный прогресс в области производства промышленных и бытовых беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Применяя подобные технические средства, злоумышленник может находиться на существенном удалении от объекта противоправного посягательства, что затрудняет пресечение актов незаконного вмешательства, задержание причастных лиц, результативное проведение неотложных следственно-оперативных действий «по горячим следам».

Исследователи вопросов использования БПЛА в военных целях отмечают перспективное направление использования «стай» из нескольких аппаратов, объединенных в группы с распределением ролей. В таком случае группы БПЛА способны более эффективно преодолевать системы противовоздушной обороны и выполнять тактические боевые задачи [URL: <https://moluch.ru/archive/179/46398/> (дата обращения: 15 декабря 2023 г.)].

Каждому из новых вызовов должны соответствовать свои релевантные количественные или качественные изменения системы защиты объектов транспорта. При этом организационные новеллы или технические новации в системе защиты транспорта должны сопровождаться соответствующими изменениями в правовых мерах охраны таких объектов, а также развитием иных причастных отраслей и институтов права.

Инфраструктура железнодорожного транспорта часто является либо непосредственно объектом противоправных посягательств (кража, вандализм, террористические акты и прочие нарушения безопасности),

либо местом совершения подобных посягательств на интересы пассажиров и иных посетителей транспортных объектов.

В информационной повестке последнего года постоянно фигурируют сводки о разрушениях объектов транспорта, иной гражданской инфраструктуры, произошедших в результате обстрелов территории нашего государства противником в ходе проведения специальной военной операции. Неоднократно в этот период объекты железнодорожной инфраструктуры являлись целью самостоятельных диверсий.

Заметим, что и в отсутствии экстраординарных вызовов, подобных претерпеваемому нашим государством в настоящее время, защита объектов транспорта и лиц, находящихся на них, является насущной проблемой. Ниже приведем некоторые подтверждения актуальности вопросов совершенствования системы защиты объектов транспорта от противоправных посягательств, основанные на доступной статистике о преступности и аварийности на транспорте.

Согласно данным МВД России в 2022 г. зарегистрировано 34 937 преступлений, совершенных на транспорте. Правоохранительными органами выявлено более 20 тыс. лиц, совершивших преступления данной категории.

Из общего количества преступлений, совершенных на транспорте, 448 преступлений совершено против интересов личности, в более чем 13,5 тыс. случаев преступления совершались против собственности. С использованием информационных технологий или в сфере компьютерной информации зарегистрировано 5361 преступление (в сфере транспорта). Преступления в общественных местах совершались 7375 раз [URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/35396677/> (дата обращения: 6 ноября 2023 г.)].

В первом полугодии 2023 г. органами внутренних дел отмечается положительный тренд на снижение количества зарегистрированных преступлений на транспорте: в течение января—мая 2023 г. зафиксировано на 4,1% меньше преступлений данной категории по сравнению с прошлым годом.

Доступная статистика абсолютных значений по зарегистрированным преступлениям предоставляет исследователю основания признавать вопросы совершенствования мер по повышению общественной безопасности на объектах транспорте актуальными: всего за январь—май 2023 г. было зарегистрировано 15 440 преступлений на транспорте, из них преступлений против личности — 210, против собственности — 4780.

Преступления с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации совершались 3520 раз, преступления в общественных местах совершались более чем в 3,3 тыс. случаев [URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/39336121/> (дата обращения: 10 января 2024 г.)].

Обобщим релевантную статистику ФКУ «ГИАЦ» МВД России в таблице ниже.

Таблица

Статистика преступлений на транспорте

2022 г.	Январь—май 2023 г.	Категория преступлений, совершенных на транспорте
34 937	15 440	Всего зарегистрировано преступлений, из них:
448	210	Против личности
13 512	4780	Против собственности
7375	3346	В общественных местах
5361	3520	Совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации

Приведенная выше статистика иллюстрирует случаи реализации угроз безопасности на транспорте, имеющих криминогенный характер. Помимо подобных угроз к рискам или вызовам общественной безопасности на транспорте также возможно отнести и угрозы технологического характера, под которыми автор будет иметь в виду случаи нанесения ущерба личности в связи с эксплуатацией подвижного состава и иных элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Портал Росстата позволяет получить информацию о численности погибших в происшествиях с транспортными средствами и численности пострадавших (раненых) лиц за период с 2000 г. с выборкой по Российской Федерации.

Полученная статистика указывает на то, что в период с 2000 по 2022 г. на железнодорожном транспорте погибло 43 человека, ранен 171 человек. В совокупности пострадали (погибло + ранено) 214 человек. Наиболее трагичным зафиксирован 2014 г., в который на железнодорожном транспорте погибло 8 человек, были ранены 88 человек, в совокупности пострадали 96 человек. В ряде периодов (2009, 2010, 2012, 2016 гг. не было зафиксировано ни погибших, ни раненых [URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 16 января 2024 г.)].

Примечательно, что в статистику техногенных происшествий на железнодорожном транспорте за 2009 г. не вошел трагический случай подрыва поезда «Невский экспресс», в результате которого более 100 человек погибли или получили ранения. Объяснение данному факту, как видится, следует из характера произошедшего события, так как в статистику по аварийности на транспорте включаются случаи причинения смерти или вреда здоровью, произошедшие вследствие ненадлежащей (небрежной) эксплуатации технических систем и средств транспорта,

тогда как произошедшее с названным пассажирским поездом являлось террористическим актом.

Дополним приведенную выше статистику, обратившись к статье В. М. Корякина, в которой автор приводит данные о 21 диверсии, которые были совершены в 2022 г., в сравнении с одним подобным случаем в 2021 г. Кроме того, В. М. Корякин приводит описание не менее чем 16 случаев, имеющих признаки диверсий, совершенных в отношении объектов транспорта в 2023 г. [1, стр. 39—48]

Примем проиллюстрированную выше множественность случаев проявления угроз безопасности объектам транспорта и лицам, находящихся на таких объектах, в качестве подтверждения актуальности совершенствования системы защиты объектов транспорта по каждой из категорий реализуемых угроз, а также сочтем возможным считать каждый такой случай (реализовавшуюся угрозу) и их совокупность поводами для совершенствования данной системы.

Здесь же отметим, что Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утверждена Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685) предусматривает необходимость постоянного совершенствования системы общественной безопасности, в том числе политических, организационных, информационных и иных правовых мер.

К числу механизмов реализации обозначенной концепции отнесено, среди прочего, совершенствование законодательства РФ в различных направлениях, включающих профилактику правонарушений, установления дисциплинарной, гражданско-правовой, административной и уголовной ответственности за правонарушения в сфере общественной безопасности.

Исходя из этого, признаем в вышеупомянутых положениях Концепции общественной безопасности Российской Федерации необходимое организационное основание для практического воплощения административных и правовых мер по совершенствованию системы защиты железнодорожного транспорта.

Подводя итоги обзору общественно-опасных событий на железнодорожном транспорте, заключим, прежде всего, что железнодорожный транспорт и лица, пользующиеся им, являются объектами множественных противоправных посягательств. Признавая в целом положительную картину развития криминогенной обстановки на транспорте, необходимо учитывать высокое абсолютное количество правонарушений, ежегодно совершаемых на объектах транспорта.

Как показывают результаты открытых дискуссий, профессиональное сообщество ожидает от нормотворческих органов преобразований по ряду важных направлений. В числе таковых — исключение избыточных нормативных предписаний, обязывающих владельцев объектов железнодорожного транспорта выполнять затратные мероприятия в области обеспечения антитеррористической защищенности объектов

транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, которые в существенной степени не повышают защищенность таких объектов. Важна реализация дифференцированного подхода к реализации нормативных актов в области транспортной безопасности.

В актуальную повестку целесообразно отнесение создания нормативных оснований для введения более «высоких» уровней безопасности на объектах транспортной инфраструктуры (сопряженных с привлечением дополнительного контингента сил обеспечения транспортной безопасности, более интенсивного досмотра объектов досмотра и т.д.) на основании математических моделей прогнозирования рисков, с переходом на расчетную систему допустимого уровня безопасности на основании моделей риск-менеджмента, а также с учетом экономических реалий отрасли.

Примером предметного обсуждения перспектив развития отраслевой нормативной базы в данной области и источником информации для иллюстрации обозначенных выше тезисов служит отраслевая конференция «Транспортная безопасность», организованная Минтрансом России 16 ноября 2022 г. в составе деловой программы Транспортной недели 2022 г. [<https://2022.transweek.digital/ru/forum/program/detail/1028/> (дата обращения: 27 ноября 2023 г.)]

По выделенным выше направлениям совершенствования правовой системы мер по защите объектов транспорта от противоправных посягательств, с точки зрения авторов, целесообразно провести следующую практическую нормотворческую работу.

Во-первых, для «дифференциации» применения конкретных мер защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства возможно уточнить положения нормативного правового акта, а именно Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации (утвержденного приказом Минтранса России от 2 июля 2021 г. № 225). Данный документ целесообразно дополнить нормой, предоставляющей субъекту транспортной инфраструктуры самостоятельно определить релевантный набор мер защиты с учетом экономической целесообразности их реализации. Основой для подобной новеллы может служить аналогичная норма, содержащаяся в нормативном правовом акте ФСТЭК России, определяющем состав и содержание мер по обеспечению безопасности персональных данных. Представим данную норму (п. 10 приказа ФСТЭК России от 18 февраля 2013 г. № 21 «Об утверждении Составы и содержания организационных и технических мер по

обеспечению безопасности персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных») дословно:

«10. При невозможности технической реализации отдельных выбранных мер по обеспечению безопасности персональных данных, а также с учетом экономической целесообразности на этапах адаптации базового набора мер и (или) уточнения адаптированного базового набора мер могут разрабатываться иные (компенсирующие) меры, направленные на нейтрализацию актуальных угроз безопасности персональных данных».

В качестве второго предложения по развитию правовых мер защиты объектов транспорта видится дополнение правового акта Правительства РФ, устанавливающего уровни безопасности и порядок их объявления (постановление от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»), положениями о том, что при принятии решения об изменении уровня безопасности следует учитывать показатель совокупного уровня риска на территории субъекта РФ, для которого изменяется уровень риска.

Данный показатель целесообразно рассчитывать непрерывно путем сопоставления информации, содержащейся в Единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности, к задачам которой относится «осуществление автоматизированного мониторинга текущего состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (см. постановление Правительства РФ от 1 августа 2023 г. № 1251 «Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности»). При этом определение метода расчета данного показателя представляется актуальной задачей для ученых смежных областей науки и практиков транспорта. Практической задачей юристов станет качественное применение инструментов юридической техники для формулирования новых нормоположений, которыми в перспективе может быть дополнен указанный акт Правительства РФ.

Литература

1. Корякин, В. М. Противодействие диверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры как составная часть обеспечения транспортной безопасности / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2 (46). — С. 39—48.

References

1. Koryakin, V. M. Protivodeystviye diversionnoy deyatelnosti na ob'yektakh transportnoy infrastruktury kak sostavnaya chast' obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Countering sabotage activities at transport infrastructure facilities as an integral part of ensuring transport security] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2 (46). — S. 39—48.