

Пиджаков А. Ю.,
д.ю.н., д.и.н., профессор,
Лебедева М. Ю.,
к.ю.н., доцент,
Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации,
г. Санкт-Петербург, Россия

НЕОБХОДИМОСТЬ ПРАВОВОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОМУ ТЕРРОРИЗМУ В РОССИИ

Террористическая активность за последние 20 лет резко возросла во многих регионах мира и грозит стать глобальной угрозой. Террористические группировки экстремистского толка берут на вооружение методы, свойственные прежде лишь мафиозным структурам. Все чаще террористические акции используются как способ давления на правительство, общество, политических противников. Особенно привлекательны для террористов объекты транспорта, как наиболее уязвимые по сравнению с другими. Теракты на транспорте, как правило, сопровождаются большими жертвами, зачастую парализуют деятельность важнейших сфер экономики, вызывают огромный резонанс, дестабилизируют положение в обществе.

Слово "*террор*" в переводе с латинского означает "ужас". До настоящего времени еще не выработано общепринятого определения слова "терроризм" и, прежде всего, с правовых позиций. Окончательно не установлены причины и условия, способствующие терроризму, без этого борьба с международным терроризмом бесперспективна.

Терроризм – преднамеренное и расчетливое использование угрозы применения насилия с целью достижения политических, экономических, идеологических, религиозных и других целей. Федеральным законом Российской Федерации "О борьбе с терроризмом" от 25.07.1998 № 130-ФЗ определено, что: "*Терроризм* – насилие или угроза его применения в отношении физических лиц или организаций, а также уничтожение (повреждение) или угроза уничтожения (повреждения) имущества и других материальных объектов, создающие опасность гибели людей, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий, осуществляемые в целях нарушения общественной безопасности, устрашения населения, или оказания воздействия на принятие органами власти решений, выгодных террористам, или удовлетворения их неправомерных имущественных и (или) иных интересов; посягательство на жизнь государственного или общественного

деятеля, совершенное в целях прекращения его государственной или иной политической деятельности либо из мести за такую деятельность; нападение на представителя иностранного государства или сотрудника международной организации, пользующихся международной защитой, а равно на служебные помещения либо транспортные средства лиц, пользующихся международной защитой, если это деяние совершено в целях провокации войны или осложнения международных отношений".

К транспортному терроризму как одному из видов ЧСОВХ (чрезвычайный ситуаций особого характера) относятся террористические акции на поездах и железнодорожных вокзалах, на станциях метрополитена и в вагонах; на морских и речных судах и портах; в самолетах и аэропортах, на магистральных трубопроводах.

Впервые транспортный терроризм зафиксирован в 1933 г. в Бельгии, когда бомба оказалась на борту самолета и тот был уничтожен [1, с. 7]. 24 декабря 1994 г. 4 боевика из состава "Вооруженной исламской группы" (GIA) захватили в алжирском столичном аэропорту аэробус A-300 компании Air France с 240 пассажирами и членами экипажа на борту. Их реальным планом был взрыв аэробуса над Парижем. Примеров воздушного терроризма можно привести много. [1, с. 8]

Ответом на значительно сузившиеся возможности в воздухе стал рост террористической активности на море. Так, палестинские боевики захватили в 1985 г. итальянский круизный лайнер Achille Lauro, а в 1988 г. – греческое пассажирское судно City of Poros. Оба эпизода, сопровождавшиеся жертвами среди заложников, стали одними из первых, но далеко не последними терактами на море. Можно вспомнить и захват 16 января 1996 г. террористами турецкого теплохода "Аврасия" с российскими гражданами на борту [1, с. 9].

Угон транспортных средств – авиационных, морских, наземных, также не есть нечто новое в террористической практике. Эпидемия угонов пассажирских самолетов, охватившая мир в конце 1960-х – начале 1970-х гг., изначально инициированная палестинскими радикалами в Ближневосточном регионе, и затем распространившаяся практически на весь мир, весьма скоро была эффективно блокирована международным сообществом. Мировое сообщество своевременно осознало надвигающуюся на воздушный транспорт опасность и адекватно отреагировало на тенденцию роста случаев воздушного терроризма.

В результате было создано международное правовое обеспечение борьбы с терроризмом на воздушном транспорте и приняты международные конвенции по борьбе с преступлениями на воздушном транспорте:

Токийская конвенция 1963 г. о преступлениях и некоторых других
Гаагская конвенция 1970 г. о борьбе с незаконным захватом ВС;

Монреальская конвенция 1971 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации и дополняющий эту конвенцию протокол 1988 г. о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию.

Активное осуществление превентивных программ безопасности, на обеспечение которых государства выделяют значительные средства, дало свои результаты. Этому способствовало внедрение мер безопасности в аэропортах и непосредственно в воздухе, развитие тактических методов и специальных средств освобождения заложников, подписание и практическая реализация Монреальской международной конвенции о запрещении незаконных актов против гражданской авиации, и многие другие мероприятия.

В 2001 году ИКАО приняло Декларацию о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения.

Террористические акты в Московском метрополитене 29 марта 2010 г. потрясли всю Россию. Погибли 40 человек, около 100 получили ранения различной степени тяжести. Это далеко не первые взрывы в московском метрополитене. Метрополитен – подземный вид транспорта, со сложнейшими коммуникациями, и террористические акты на нем могут иметь непредсказуемые последствия. Ежедневно им пользуются около 10 млн. человек.

Захват заложников в автомобилях, особенно многоместных пассажирских автобусах становится распространенной и обыденной практикой как в урбанизированных, так и в слабо развитых периферийных обществах.

Особая ситуация остается с поездами. Технические особенности железнодорожного транспорта однозначно не позволяют угнать состав туда, где отсутствуют рельсы. Быть может, именно поэтому индонезийская группа "Фронт освобождения Южно-Моллукских островов", боевики которой захватили в мае 1977 г. поезд Гронинген – Амстердам и взяли в заложники 105 школьников, только для того, чтобы быть уничтоженными голландскими спецназом из группы антитеррора ВАТ, все-таки вошла в историю терроризма как единственная организация, осуществившая подобную операцию. Обычно же, железнодорожные составы, в первую очередь пассажирские, становятся жертвами банальных терактов с применением взрывных устройств. В настоящее время специалисты считают наименее защищенным от террористических актов же-

лезнодорожный транспорт, учитывая протяженность железных дорог, большое количество объектов повышенной опасности: мостов, тоннелей и пр., поток пассажиров и грузов, процессы приватизации, влекущие реформирование не только хозяйственной деятельности, но и деятельности, связанной с обеспечением безопасности.

В 2009 г. участились случаи незаконного вмешательства в работу железнодорожного транспорта (терроризм) и в Российской Федерации. 27 ноября 2009 г. в результате подрыва железнодорожного пути на Октябрьской железной дороге под поездом "Невский экспресс" произошло крушение, повлекшее за собой тяжелейшие последствия и гибель людей (погибло 130 человек, пострадало 26 человек) [1, с. 10]. В ночь на 4 апреля 2010 г. – взрыв на Северо-Кавказской железной дороге – 8 вагонов и локомотив сошли с рельсов. Не исключено, что террористы пытались подорвать не товарный поезд, а пассажирский "Тюмень-Баку". Такая попытка уже предпринималась – спустя два дня после подрыва "Невского экспресса".

Террористические акты – не редкость и на трубопроводном транспорте. Подрывая трубопроводы террористы учитывают, что этим транспортом доставляется весь российский газ, 99% нефти, 50% нефтепродуктов. Терминалы, станции контроля и перекачки, вентильные узлы трубопроводов находятся на поверхности земли – все это легко доступно.

Вопросы защиты транспортных средств, транспортных сетей и терминалов от противоправных посягательств и многих техногенных катастроф составляют немаловажную долю проблем, которые находятся на пересечении интересов государственных структур, бизнеса и общественных организаций в области обеспечения всех видов безопасности. Решение этих проблем – одна из наиболее острых и приоритетных задач современности. С другой стороны, чтобы эффективно решать эту задачу требуется поиск адекватного ответа на вызовы и угрозы в диалоге заинтересованных сторон, в обмене опытом.

В борьбе с терроризмом, в том числе на транспорте, акцент, конечно же, должен быть сделан на совершенствовании дознания, координации деятельности правоохранительных органов, особенно оперативно-розыскной деятельности, создания мощной правовой базы защиты от транспортного терроризма.

Термин "транспортная безопасность", определенный законодательством, не достаточно полно раскрывает всей сущности вопроса. Так, в понятие транспортной безопасности должны также входить акты незаконного вмешательства в деятельность транспорта. Это и терроризм, и разрушение путей, хулиганские действия – т.е. весь криминал, сущест-

вующий в области железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Также в вопросе обеспечения безопасности на транспорте, по нашему мнению, нельзя забывать и про эксплуатацию транспортных средств. Так, безопасность эксплуатации – это система, которая включает конструирование, производство, испытание и ввод в эксплуатацию транспортных средств; подготовку и повышение квалификации сотрудников транспортных отраслей; медицинский контроль, медиаконтроль; контроль функционирования путей сообщения транспортного оборудования и транспортных средств; организационно-правовые меры; расследование причин транспортных происшествий и их учет и др.

Литература

1. Михеев В. Л., Пиджаков А. Ю., Чибинев В. М. Современные формы международного терроризма (правовая основа противодействия). Монография. – СПб.: Лема, 2011. – 222 с.
2. Нормативно-правовое регулирование транспортной безопасности в Российской Федерации (в соавторстве с Михеевым В.Л., Пиджаковым А.Ю.)// Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия "Воздушное право" – М.: МГТУ ГА, №170 (8), 2011. – С.60-65.
3. Государственное регулирование в области авиационной безопасности: недостатки и пути совершенствования (в соавторстве с Пиджаковым А.Ю.)// Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия "Воздушное право" – М.: МГТУ ГА, №144 (7), 2009. – С.76-80

УДК 343.3

Струкова М.А.,
аспирант,

Российский Университет Дружбы Народов, г. Москва, Россия

ОБЩЕСТВЕННАЯ ОПАСНОСТЬ ПОСЯГАТЕЛЬСТВ НА ОБОРОТ ЕДИНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЕЕСТРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Современное российское государство находится на этапе реформирования системы правового регулирования оборота информационных ресурсов.

Государство, понимая значимость оборота информационных ресурсов и общественную опасность посягательств на него, определяет при-

оритетные направления дальнейшего развития. Так, перевод в электронный вид государственной учетной и регистрационной деятельности – одна из задач Государственной программы Российской Федерации "Информационное общество (2011-2020 годы)" [2].

Переживаемая Россией информационная революция помимо серьезных положительных изменений: скорости передачи информации, разнообразия и совершенства устройств сбора, хранения, обработки и передачи данных (Интернет, телефоны, факсы, цифровые видео- и фотокамеры), помимо уменьшения стоимости и габаритов компьютерной техники в совокупности с резким увеличением производительности, внедрения микропроцессоров и программного управления в большинство устройств и т.п., сопровождается появлением новых способов посягательств на информационный оборот.

Аккумулируясь в "информационное общество", его различные субъекты преследуют познавательные, политические, экономические цели. Не всегда достижение поставленных задач осуществляется законным путем. Свойства самой информации, ее получения, использования, распространения обуславливают появление ранее неизвестных науке и практике видов преступных посягательств и способов их совершения. Особенно опасны противоправные деяния с информационными ресурсами, находящимися в сфере государственного и муниципального управления. Одним из таких видов информационных ресурсов являются единые государственные реестры.

Единые государственные реестры являются составной частью информационно-правовой системы Российской Федерации. Информация, содержащаяся в государственных реестрах, несёт значительную управленческо-правовую нагрузку, так как является средством фиксации значимых юридических фактов, оказывает влияние на совершение властных операций, позволяя и управомочивая.

В настоящее время в Российской Федерации законодательно предусмотрено существование более десятка единых государственных реестров: Единый государственный реестр юридических лиц (далее – ЕГРЮЛ), Единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей (далее – ЕГРИП), Единый государственный реестр прав на недвижимое имущество и сделок с ним (далее – ЕГРП), Единый государственный реестр прав на воздушные суда, Единый государственный реестр сертификатов ключей подписей, Единый государственный реестр сертификатов ключей подписей уполномоченных лиц федеральных органов государственной власти, Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятники истории и культуры), Единый госу-