

И. Парахулев
ДБЮ-35

ТЕРРОРИЗМ КАК УГРОЗА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РФ

В эпоху переживаемой миром технологической революции, развитости научно-технического прогресса инновации пронизывают все стороны общественного развития, изменяется образ жизни миллионов людей. Все это, несомненно, влияет на содержание государственной политики в области транспортной безопасности, программ ее реализации, на создание, формирование и приведение в действие механизмов ее реализации.

Одни из важнейших факторов обеспечения государством своей социальной функции – транспорт и транспортная инфраструктура. Они связаны со свободой перемещения людей, товаров и грузов, территориальной мобильностью трудовых ресурсов, выполнением задач по обеспечению безопасности, поддержанию обороноспособности, ликвидации последствий стихийных и техногенных катастроф.

Правовую основу обеспечения безопасности, согласно Федеральному закону «О безопасности» составляют Конституция РФ, федеральные законы, иные нормативные правовые акты, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры РФ. Также в Российской Федерации принимаются специальные федеральные законы, направленные на борьбу с конкретными угрозами безопасности (террористическими актами, угрозами транспортному комплексу, здоровью населения и др.).

В настоящее время вопросы транспортной безопасности регулируются Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности» [1], который рассматривает транспортный комплекс как особую и достаточно самостоятельную систему высокорисковых объектов, обладающих единством с точки зрения подведомственности. Транспортная безопасность, согласно данному закону, – это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Также разработаны федеральные и отраслевые целевые программы развития транспорта. Их реализация должна не только обеспечить эффективное удовлетворение потребностей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, но и определяет содержание государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности.

Важную роль в практической деятельности по обеспечению транспортной безопасности играет классификация угроз безопасности на определенные виды. В юридической литературе наиболее значимым в этом отношении критерием считается местонахождение источников угрозы. По локализации источников, угрозы транспортной безопасности можно условно сгруппировать в две группы [2]:

Первая группа – внутренние угрозы транспортной безопасности (формируются в пределах транспортной отрасли – преимущественно технического, экологического, террористического, информационного характера);

Вторая группа – внешние угрозы транспортной безопасности (экономическая и национальная безопасность России в мировом экономическом и геополитическом пространствах).

По состоянию на начало XXI века для Российской Федерации приоритетное значение имеют внутренние угрозы транспортной безопасности.

Угрозы транспортной безопасности России далее классифицируются по различным основаниям. По характеру источников их возникновения среди угроз транспортной безопасности выделяются:

– угрозы технико-технологического характера (высокая степень износа техниче-

ских средств, недостаточный уровень квалификации персонала, недисциплинированность, человеческий фактор в системе «человек-машина-среда»);

– угрозы социального характера (низкая эффективность государственного надзора и контроля, неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, террористические акты, иные деяния, приводящие в негодность транспортные средства, недобросовестная конкуренция и т.п.);

– угрозы природного характера (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.).

В ряду угроз транспортной безопасности могут выделяться угрозы, общие для всех видов транспорта, и специфические, характерные только для определенного вида транспорта (регионального, локального уровней) [2].

В числе основных угроз на транспорте выделяют:

1) террористические и диверсионные акции (взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте, захват или угон морских, речных, воздушных судов, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта и др.);

2) другие случаи противозаконного вмешательства в осуществление деятельности транспорта, (наложение посторонних предметов на рельсы, заведомо ложное сообщение о наложении инородных предметов на рельсы, незаконное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей);

3) незаконные действия против пассажиров;

4) незаконные действия против грузов;

5) чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные неудовлетворительным состоянием транспортных технических систем, нарушением правил эксплуатации таких систем, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой человеческие жертвы и материальные потери.

К числу угроз можно отнести и отрицательные последствия слабой разработанности нормативной базы, регулирующей отношения в сфере транспорта, а также изъяны в правоприменительной практике.

Надежность реализации транспортной безопасности сегодня для многих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одна из самых актуальных задач. Это объясняется рядом факторов: проникновением терроризма в сферу транспорта; активизацией организованной преступности; совершением иных противоправных деяний, нарушающих деятельность транспорта; увеличением числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, вызванных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и их высокой степенью износа.

Наибольшую опасность представляют преступления террористической направленности. В науке явление терроризма рассматривается в трех аспектах: 1) как преступное деяние (ст. 205 УК РФ); 2) как террористические группы (организации); 3) как некоторая линия поведения таких организаций.

В юридической литературе выделяют следующие признаки преступлений террористической направленности на транспорте [3]:

1) использование крайних форм насилия или угроз таким насилием;

2) цели теракта выходят за пределы реально причиняемых, фактических последствий (убитые, раненые, паника и т.п.);

3) цели теракта достигаются путем психологического воздействия на лиц, как правило, не являющихся непосредственными жертвами насилия;

4) объектами, значимыми для террористов, традиционно являются объекты, выступающие источниками повышенной опасности; в том числе места сосредоточения граждан – вокзалы, аэропорты и др.

Транспортный терроризм определяется криминологами как акты, сами по себе являющиеся традиционными формами уголовных преступлений, но совершаемые преднамеренно в местах скопления граждан с целью вызвать панику и беспорядок в обществе, усложнить противодействие со стороны власти, усилить последствия и т.д. В этом и заключается особенность достижения субъективной цели террориста: общество

выступает необходимым звеном между ним и некоторым субъектом (оппонентом), к которому адресуются требования. Поэтому акты насилия на транспорте являются для преступника лишь «техническим» моментом, этапом реализации субъективной цели.

Терроризм – это высшая форма организованной преступности. Терроризм может проявляться как крайняя мера в ходе борьбы за власть и не является лишь сопутствующим элементом корыстно-насильственной преступности. Данное положение применимо и к террористической преступности на транспорте. По уровню и организации выделяют следующие виды таких структур:

1) устойчивые террористические группы, имеющие устойчивую структуру, политическую поддержку, обладающие материально-технической базой. Среди них выделяются структуры закрытого и открытого типа. К первому виду следует отнести направленные на совершение однородных террористических акций, например, акций устрашения на транспорте. Вторые нацелены на исполнение любых акций по «отработанной схеме», гарантирующих быстрое обогащение;

2) преступные террористические формирования, которые имеют организационные управленческие блоки, устойчивые организованные группы (отряды, бригады и т.п.), определенные преступные промыслы, лагеря подготовки. Обычно их называют бандформированиями. В таких объединениях выделяют несколько структурных элементов разного уровня: на нижнем уровне – исполнительные элементы; на среднем – организационно-контрольные подразделения и группы безопасности; на верхнем уровне – группы лидеров и их приближенные (советники, финансисты, лица, отвечающие за связь с коррумпированными представителями власти, СМИ, международные контакты и т.п.);

3) международные структуры, осуществляющие террористическую деятельность политической или криминальной направленности. Основным, с точки зрения объемов террористической деятельности, полноты и развитости внутренних структур, степени организованности являются преступные сообщества. Сообщества – системы объединенных в различные группы лиц, осознанно участвующих своими материальными, интеллектуальными, организаторскими и исполнительскими ресурсами в реализации единого плана коллективной террористической деятельности или какой-либо ее важной части [3].

При специальной криминологической профилактике терроризма подлежат выделению криминогенные и потенциально более подверженные опасности (с точки зрения террористической угрозы) объекты, к которым традиционно относят вокзалы, поезда дальнего следования, самолеты, рейсовый транспорт и др.

С целью специальной профилактики терроризма необходимо выявлять криминогенные и потенциально более подверженные опасности (с точки зрения угрозы террористического акта) объекты, к которым относят аэропорты, вокзалы, станции метро, поезда дальнего следования, самолеты и т.д.

Согласно данным Генеральной прокуратуры РФ [4], наблюдается отрицательная динамика зарегистрированных преступлений террористической направленности. Так, в 2010 году был зарегистрирован 581 случай, в 2011 году – уже 622, в 2012 году – 637 случаев.

Только на железнодорожном транспорте ежегодно фиксируется около тысячи фактов незаконного вмешательства посторонних лиц в работу федерального железнодорожного транспорта, в том числе около 500 фактов наложения инородных предметов на рельсы, около 400 анонимных сообщений о минировании транспортных объектов, 1,4 тыс. фактов незаконной перевозки оружия и взрывчатых веществ и др.

Данные правонарушения являются питательным фоном для террористов и провоцируют высокую вероятность совершения террористических акций на транспорте.

Пробелы в области обеспечения безопасности объектов транспорта увеличивают шанс выбора этих объектов для проведения террористических атак, в том числе и в расчете на возможную безнаказанность в условиях ослабленного контроля.

Стратегия борьбы с терроризмом должна включать не только силовые меры воздействия. Противодействие терроризму на транспорте должно рассматриваться как процесс предупреждения террористических угроз. К сожалению, борьба с преступностью террористической направленности ведется в основном в ходе реагирования на уже совершенные преступления.

Эффективная борьба с терроризмом возможна только совместными усилиями всех членов мирового сообщества, так как терроризм в настоящее время носит транснациональный характер. Необходима грамотная превентивная политика по борьбе с терроризмом. Предупреждение должно заключаться в выявлении, устранении и минимизации воздействия тех факторов, которые либо создают терроризм, либо ему благоприятствуют.

Список литературы:

- [1] Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 18.07.2011) «О транспортной безопасности» СПС «Консультант Плюс».
- [2] Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. - 2010. - № 8. - С. 40–43.
- [3] Савинкова Е.Н. Особенности преступности террористической направленности на транспорте // Транспортное право. - 2012, № 3. - С. 36–38.
- [4] <http://crimestat.ru/>

С.А. Соколов
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ ОБЯЗАННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Для обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований транспортными средствами в период мобилизации и в военное время в Российской Федерации устанавливается военно-транспортная обязанность.

Согласно ст. 8 ГК РФ из оснований, предусмотренных законом и иными правовыми актами, возникают гражданские обязанности. Следовательно устанавливается одна из них – военно-транспортная обязанность, т.е. представление в нужный срок транспортных средств. Под ними понимаются железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный, автомобильный, гужевой и вьючный транспорт, мотоциклы, промысловые и специальные суда, тракторы, дорожно-строительные, подъемно-транспортные и другие машины и механизмы.

Военно-транспортная обязанность является составной частью мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации и заключается в проведении мероприятий, связанных с учетом, заблаговременной подготовкой и предоставлением транспортных средств войскам, формированиям и органам, а также в обеспечении работы этих транспортных средств.

Под предоставлением транспортных средств понимается их поставка, передача и использование для обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований транспортными средствами в период мобилизации и в военное время.

Обязательства по военно-транспортной обязанности вытекают из законодательных актов, нормативных документов, юридических норм и правил, контрактов, положений, должностных инструкций, распоряжений и установок руководителей. Право-