

[2] Указ Президента РФ «О центральных органах РФ, ответственных за реализацию положений конвенции ООН против коррупции, касающихся правовой помощи» от 18.12.2008 года № 1799 // Собрание законодательства РФ, 22.12.2008, № 51, ст. 6140.

[3] Федеральный закон от 25.07.2006 № 125-ФЗ «О ратификации конвенции об уголовной ответственности за коррупцию».

[4] Указ Президента РФ «О центральных органах РФ, ответственных за реализацию положений конвенции об уголовной ответственности за коррупцию, касающихся международного сотрудничества» от 18.12.2008 года № 1800 // Собрание законодательства РФ, 22.12.2008, № 51, ст. 6141.

[5] Уголовный кодекс РФ от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 21.02.2010 N 16-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

[6] «Генпрокуратура определила критерии коррупционных преступлений» – интервью начальника управления Генеральной прокуратуры по надзору за исполнением законодательства о противодействии коррупции А.Аникина 17.12.2009 // <http://www.fontanka.ru/2009/12/17/092/>.

И.П. Кравец
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ТЕРРОРИЗМА НА ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: терроризм; железнодорожный транспорт; авиационный транспорт; внутренний водный транспорт; автомобильный транспорт.

В статье рассматриваются вопросы предупреждения терроризма на железнодорожном, авиационном, внутреннем водном и автомобильном транспорте.

Прежде чем, мы начнем рассматривать вопрос о предупреждении терроризма на транспорте, следует обозначить сущность терроризма и его мотивы. Приступая к установлению сущности терроризма, хотелось бы сказать о том, что в научной литературе, в зависимости от способа и предмета исследования предлагается то или иное понимание сущности терроризма. Ныне возможно выделить следующие подходы в понимание терроризма: психологический, социологический, цивилизационный и политологический. По нашим убеждениям, эти подходы оказывают существенное влияние на понимание сущности терроризма [1]. И так, психологический подход опирается на учения фрейдизма и неопрейдизма о природном влечении человека к агрессии. Анализ черт массовой психологии, которые формируют тип террориста-фанатика, глубоко убежденного человека с разрушительными наклонностями содержится в работах Э. Хоффера, Н. Зинберга, Г. Феллмана [2]. В отличие от психологического подхода, делающего акцент на субъективных основаниях терроризма, социологический подход связывает терроризм с объективными условиями жизни людей – бедностью, нищетой, унижением личности. Цивилизационный подход сосредотачивает свое внимание на этнических, религиозных мотивах тех, кто принимает участие в терроризме. И, наконец, сторонники политологического подхода в своих обобщениях опираются на анализ политических и идеологических процессов, стимулирующих терроризм.

Все эти подходы методологически оправданы особенностями исследуемого объекта, который сложен, носит противоречивый характер, и эволюционирует от эпохи к эпохе и от культуры к культуре. При социально-философском подходе к терроризму акцент делается на выявлении сущностных характеристик данного феномена, учитывающего результаты всех вышеперечисленных методологических установок.

Таким образом, коренные причины терроризма лежат в углубляющемся социально-политическом кризисе, в ослаблении правопорядка, что и порождает новые противоречия, для разрешения которых отдельные лица и организации все чаще прибегают к насилию [3].

Возвращаясь к мысли о проблеме сущности терроризма, следует отметить, что наряду с социальными факторами, особое внимание заслуживают психологические аспекты проблемы террористических проявлений. Это необходимо для объяснения не только конкретного террористического акта и его причин, но и всего явления терроризма в целом. Знание психологии терроризма позволяет также понять, от кого можно ожидать соответствующих действий, что представляет собой террорист как личность, как предупреждать и расследовать преступления, связанные с террористическими актами, как наказывать виновных. Основу психологического познания терроризма составляет анализ мотивов этого преступления. Имеется в виду, конечно же, не внешние видимые причины поведения отдельных лиц, совершающих террористические акты, а мотивы – как смысл, субъективное значение такого поведения.

Главный вопрос, возникающий здесь, на наш взгляд, видится в следующем: в чем выигрыш, в первую очередь дезорганизационный, от совершения соответствующих действий для самого виновного, в том числе и в тех случаях, когда он действует за материальное вознаграждение. Последнее обстоятельство выделено в связи с тем, что корыстные стимулы лишь внешне выглядят естественными мотивами, а под ними, в глубине, на бессознательном уровне, функционируют еще и другие, не менее мощные побуждения, которые достаточно часто являются ведущими мотивами.

Ведущие мотивы террористической деятельности иначе называются «мотивацией террористической деятельности». Под мотивацией террористической деятельности [4] в настоящем исследовании понимается, обусловленные целью террористической деятельности и вытекающие из его принципов надындивидуальные мотивы террористической деятельности, определяющие выбор её алгоритма (модели) и целенаправленности. Мотивы обращения к террористической деятельности могут быть следующие.

Во-первых, это мотивы психопатологического характера. Среди специалистов психологов ведутся дискуссии относительно того, кто преобладает среди террористов – нормальные люди или люди с психическими отклонениями. Большинство исследователей склоняются все же к первому.

Во-вторых, это мотивы самоутверждения, самоидентификации, молодежной романтики и героизма, придания своей деятельности особой значимости, преодоления отчуждения, конформизма, обезлички, стандартизации, пресыщения и т.п.

В-третьих, возможны и корыстные мотивы, которые могут вытеснять идейные или переплетаться с ними. Кроме того, кого-то просто нанимают для совершения террористических актов.

И, наконец, четвертое, самое основное. Терроризм чаще всего является результатом «идейного абсолютизма», «железного» убеждения в обладании естественной, высшей, окончательной истиной, уникальным рецептом «спасения» своего народа, группы или даже всего человечества. Такая ментальность присуща, разумеется, не только террористам, но нередко политическим и религиозным лидерам, идеологическим проповедникам и др. Она, как правило, проявляется в идейной составляющей терроризма – экстремизме.

Итак, мотивация террористической деятельности включает иерархически взаимосвязанную и взаимообусловленную совокупность нижеследующих мотивов. Во-первых, мотивы психопатологического характера. Во-вторых, мотивы самоутверждения и самоидентификации, конформизма, стандартизации и т.п. В-третьих, корыстные мотивы. В-четвертых, мотивы «идейного абсолютизма» обладания высшей и окончательной истиной «спасения» социальной группы, нации, народа или даже всего человечества [5].

Приведенная типология мотивов терроризма далека от совершенства и некоторые ее пункты переплетаются, но её суть остается неизменной.

Исходя из общепризнанных правил, преступление легче предупредить, чем устранить его последствия, тем более террористического акта. Общественная опасность террористического акта в отличие от других преступлений заключается в том, что он

влечет за собой массовую гибель людей, причиняют значительный вред объектам транспортной инфраструктуры, в итоге это приводит к существенной дестабилизации в обществе [6]. Здесь необходимы совместные усилия правоохранительных органов, других специальных подразделений, в том числе и населения, без которых эта работа будет малоэффективной.

Поэтому в целях предупреждения терактов, расследование должно обязательно включать изучение причин и условий, не только порождающих эти преступления, но и тех, которые способствовали их совершению.

Наиболее опасным с точки зрения угрозы террористических актов является транспорт. Преступные посяательства на этот весьма уязвимый объект носят зачастую разнообразный и распространенный характер. В этой связи обеспечение безопасности и предотвращение преступности на транспорте становится одним из приоритетных направлений в деятельности государства, общества и правоохранительных органов.

Об этом свидетельствует тревожное состояние с дисциплиной на транспорте и массовость различных правонарушений, сопряженных нередко с угрозой безопасному его функционированию, жизни и здоровью людей. Несмотря на принимаемые меры, продолжают иметь место акты незаконного вмешательства в деятельность транспорта, в основном железнодорожного и авиационного, крушения, аварии и другие транспортные происшествия. Не в полной мере соответствует имеющейся опасности анти-террористическая защищенность объектов железнодорожного транспорта. Подразделениями ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) охраняется около 600 из 37 тысяч сооружений, соответствующих Перечню наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны [7].

По данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), только в 2014 г. было предпринято 110 попыток совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе более 56 угроз в адрес гражданской авиации, 32 факта несанкционированного проникновения на воздушные суда и объекты воздушного транспорта. Пресечено более 79 тысяч попыток проноса на воздушные суда запрещенных предметов и веществ, при этом изъято 5,2 тысячи единиц оружия, 210 кг взрывчатых веществ [8].

Кроме транспортной (антитеррористической) безопасности должна также обеспечиваться безопасность движения и эксплуатации транспорта, однако нарушения правил этой безопасности имели распространенный характер, аварийность на транспорте оставалась на высоком уровне. Так, например, в 2014 г. на железнодорожном транспорте произошло 38 крушений, и аварий. 15 из которых произошло по причине несоблюдения норм текущего содержания пути, нарушения технологии производства работ. В связи, с чем возросло в полтора раза количество сходов подвижного состава [9].

Также при проведении проверки исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта за первый квартал 2015 г в Минтрансе России, в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, в ОАО «Российские железные дороги» Генеральной прокуратурой РФ были выявлены нарушения при эксплуатации подвижного состава, который использовался с просроченными сроками технического ремонта и эксплуатации, с недопустимыми изменениями конструкции, некачественно или неполно произведенным ремонтом, отключенными устройствами безопасности, нарушениями правил погрузки. Персонал не всегда имел должную квалификацию, а технологическая и трудовая дисциплина была на низком уровне, также выявлены факты сокрытия от учета инцидентов. По результатам проверок Генеральной прокуратуры РФ внесены представления соответствующим руководителям об устранении выявленных нарушений законодательства [10].

Что касается воздушного транспорта то, несмотря на принимаемые меры, несколько ухудшились показатели безопасности полетов. Так по данным спасателей (МЧС) в 2014 году зарегистрировано 23 авиационных происшествия с авиацией общего назначения (малая авиация), что превышает показатель 2013 года (20) на 15%. При этом 2 катастрофы и 1 авария произошли при выполнении несанкционированных полетов. Причины авиационных происшествий обусловлены выполнением полетов в метеорологических условиях ниже установленного минимума и неумением экипажа, принимать правильные решения в сложных погодных условиях, ошибками специалистов обеспечивающих служб авиационного комплекса [11].

Управлениями государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по результатам более 22 тысяч проверок выдано свыше тысячи инспекторских предписаний, приостановлено действие 16 свидетельств эксплуатантов воздушного транспорта, 20 удостоверений о годности воздушных судов, привлечено к ответственности 68 должностных лиц. Недостаточной являлась эффективность надзора территориальных Управлений государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта за деятельностью подконтрольных авиапредприятий. Так, в некоторых авиакомпаниях скрывались до 30% авиационных событий. По данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в гражданской авиации выявлено 14 документально подтвержденных фактов употребления летными экипажами алкогольных напитков накануне вылета. В деятельности Управлений государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта продолжает оставаться низкое качество и несоблюдение сроков расследования авиационных событий. По неофициальной информации, в России эксплуатируется более 4,5 тысячи незарегистрированных воздушных судов. Соответственно, контролирующие органы не имеют должную информацию об их техническом состоянии, местах базирования и маршрутах полетов [12].

Также на внутреннем водном транспорте не сокращается количество аварий, число погибших в них и раненых. Хотя на 28,8% уменьшились эксплуатационные происшествия (до 84 случаев). Органами территориальных подразделений Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Госречнадзор) по выявленным нарушениям действующего законодательства в 2014 г. наложено 1,9 тысячи штрафов на сумму более 1,3 млн. рублей, запрещалось движение судов в 5 тысячах случаев, однако только одно лицо было лишено управления судном. Действующим законодательством не ограничен срок эксплуатации судов речного флота, что, несомненно, является одной из причин старения их парка: 92% самоходного речного флота эксплуатируется более 25 лет [13].

Исходя из вышеизложенного, следует, что обеспечение безопасности на транспорте является важным направлением предупреждения терроризма. Оно связано с организацией досмотра грузов, пассажиров, багажа, обучением персонала мерам безопасности и другими слагаемыми в этих вопросах.

В соответствии с требованиями Федерального закона «О противодействии терроризму» [14] на Правительство РФ возложена организация по обеспечению деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления по противодействию терроризму необходимыми силами, средствами и ресурсами. В этих целях в субъектах РФ и органах местного самоуправления созданы антитеррористические комиссии возглавляемые главами субъектов РФ.

Известно, что на практике в нарушение элементарных правил, посторонние лица нередко свободно проходят, а иногда и проезжают на автомобилях на территорию аэропортов, морских и речных портов, имеют свободный доступ к воздушным, мор-

ским и речным судам в условиях бесконтрольности со стороны соответствующих служб портов.

Для пресечения этих и других негативных явлений необходимо в полной мере использовать административную ответственность в отношении нарушителей как одно из средств раннего предупреждения различных преступлений террористической направленности. Неактивное применение субъектами административной юрисдикции предоставленных законом возможностей отрицательно сказывается на профилактике правонарушений на транспорте.

В соответствии с Федеральным законом «О прокуратуре РФ» [15] надзор за исполнением законов о противодействии терроризму возложен на Генерального прокурора РФ и подчиненных ему прокуроров [16]. Предупреждение терроризма связано не только с исполнением вышеназванного Закона, а целого ряда других законов определяющих основные направления в деятельности министерств и служб Российской Федерации, которые должны на деле организовывать и осуществлять борьбу с терроризмом, особенно на стратегически важных транспортных объектах. Например, в развитие Федерального закона «О противодействии терроризму» было подготовлено Постановление Правительства РФ от 4 мая 2008 № 333 «О компетенции федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Правительство РФ, в области противодействия терроризму» [17], в котором содержится десяток федеральных министерств, агентств и служб с возложением на них обязанностей по участию в формировании и реализации основных направлений государственной политики в области противодействия терроризму в пределах своей компетенции; обеспечению антитеррористической защищенности объектов федеральной собственности, находящихся в их ведении, а также координации деятельности по антитеррористической защищенности иных объектов в соответствии со своей компетенцией в установленной сфере деятельности; осуществлению взаимодействия в области противодействия терроризму, в том числе обмен информацией.

Список литературы:

- [1] Кравец И.П. Организационно-правовой механизм расследования террористических актов, совершенных посредством взрывов: монография / И.П. Кравец – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ». – 2014. – С. 6.
- [2] Хоффер Э. Истинноверующий: Мысли о природе массовых движений. – Мн., 2001; Zinberg N. and Fellman G. Violence: Biological Need and Social Control. Baltimore. – 1970. P. 223.
- [3] Кравец И.П. Организационно-правовой механизм расследования террористических актов, совершенных посредством взрывов: монография / И.П. Кравец – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ». – 2014. – С. 7.
- [4] Подробнее о месте и роли мотивации в организации правоохранительной деятельности, см.: Агутин, А.В. К вопросу о проблеме мотивации уголовно-процессуальной деятельности / А.В. Агутин, Д.Т. Рязанов // Актуальные вопросы российского права: сборник научных статей. Вып. 18 / Отв. ред. А.Ю. Винокуров. – М.: Изд-во Моск. гуман. ун-та, 2010. – С. 30–36.
- [5] Кравец И.П. Организационно-правовой механизм расследования террористических актов, совершенных посредством взрывов: монография / И.П. Кравец – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ». – 2014. – С. 9.
- [6] Кравец И.П. Организационно-правовой механизм расследования террористических актов, совершенных посредством взрывов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М. – 2010. – С. 1.
- [7] Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.roszeldor.ru>
- [8] Электронный ресурс. Режим доступа: <http://rostransnadzor.ru>
- [9] Электронный ресурс. Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/ Железнодорожные_происшествия_в_России_2014_года](https://ru.wikipedia.org/wiki/Железнодорожные_происшествия_в_России_2014_года)
- [10] Электронный ресурс. Режим доступа: [http://genproc.gov.ru/smi/news/archive/ ?subject=1161&action=search](http://genproc.gov.ru/smi/news/archive/?subject=1161&action=search)
- [11] Электронный ресурс. Режим доступа: <http://dailynewslight.ru/?u=18032015561>
- [12] Электронный ресурс. Режим доступа: <http://ugancfo.ru/gosavianadzor.php>

[13] Электронный ресурс. Режим доступа: <http://rostransnadzor.ru/сведения-о-состоянии-аварийности-и-тр-28/>

[14]Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 11. – Ст. 1146.

[15] Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 47. – Ст. 4472.

[16] См: Приказ Генпрокуратуры РФ от 19 января 2010 № 11 «Об организации прокурорского надзора за исполнением законов о противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» // Законность. – 2010. – № 4.

[17] Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 19. – Ст. 2172.

Л.П. Краснокутский

Законодательное собрание Нижегородской области

ПОНЯТИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРИЗНАКИ РЕЧНОГО СУДНА

Ключевые слова: судно, суда внутреннего плавания, речное судно, юридические признаки речного судна, флаг судна, национальность судна, реестры судов Российской Федерации.

Статья посвящена исследованию уголовно-процессуальной категории «речное судно», которая не нашла должного освещения в научной литературе. Особое внимание уделено рассмотрению юридических признаков речного судна на основе анализа действующего отечественного законодательства и различных авторских подходов дефинирования вышеуказанного понятия.

Термин «речное судно» употребляется в тексте действующего Уголовно-процессуального кодекса РФ, в частности, в ст. 40, которая именуется «Орган дознания». В силу этого он, на наш взгляд, приобретает статус уголовно-процессуальной категории. Между тем ни в тексте УПК, ни в других специальных нормативно-правовых акта, законодатель не дает понятия «речное судно».

В связи с этим, проведем краткий обзор действующего отечественного законодательства. Прежде всего, отметим, что о судах, в частности, морских судах и судах внутреннего плавания говорится в Гражданском кодексе РФ, в котором закреплено (п. 1 ст. 130), что указанные суда подлежат государственной регистрации и относятся к недвижимым вещам.

В Кодексе торгового мореплавания РФ (ст. 3) закреплено, что его положения распространяются на морские суда, а также на суда внутреннего плавания и на суда смешанного (река-море) плавания. Распространяются в тех случаях, когда они плавают по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Вследствие того, что в названных нормативно-правовых актах, помимо морских судов, речь идет и о судах внутреннего плавания, обратимся к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации [1], положения которого распространяются на внутренние водные пути Российской Федерации и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения; порты, расположенные на внутренних водных путях Российской Федерации; суда и иные плавучие объекты, эксплуатируемые на внутренних водных путях Российской Федерации (ст. 2).

В статье 3 названного кодекса особый интерес для нас представляют два понятия – «судно» и «судно смешанного (река – море) плавания». При этом под первым термином понимается «самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река – море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие техни-