

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«Российский университет транспорта»
РУТ (МИИТ)

На правах рукописи



Быстрякова Светлана Анатольевна

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ
В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель –
доктор юридических наук, доцент
Чеботарева Анна Александровна

Москва – 2024

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ.....	4
Глава 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	18
§ 1.1. Теоретические основания правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности	18
§ 1.2. Развитие теоретических подходов к понятию, правовой сущности и видам персональных данных при цифровом обороте данных в транспортной сфере...	41
§ 1.3. Методологические вопросы правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в области транспорта	64
Глава 2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЗА РУБЕЖОМ	82
§ 2.1. Состояние правового регулирования защиты цифрового оборота персональных данных в Российской Федерации в системе транспортной безопасности	82
§ 2.2. Международно-правовое регулирование цифрового оборота персональных данных при обеспечении транспортной безопасности	100
§ 2.3. Зарубежный опыт правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности	119
Глава 3. ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	134
§ 3.1. Проблемы и тенденции развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности	134

§ 3.2. Особенности и приоритеты развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в связи с применением технологией больших данных в транспортной сфере	143
§ 3.3. Особенности и приоритеты правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности в связи с развитием технологий искусственного интеллекта и робототехники	160
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	176
Список сокращений и условных обозначений	180
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	182
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1	221

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В эпоху цифровых трансформаций информационно-коммуникационные технологии¹ находят широкое применение в различных сферах жизни общества и государства, оказывая на них революционно преобразующее влияние. Экспоненциальный рост современных технологических систем обработки информации и разнообразные цифровые инновации способствуют существенному увеличению объема цифровых данных в различных информационных и телекоммуникационных системах. Это детерминирует как расширение возможностей для экономики и государственного управления, так и нарастание множества негативных факторов, выраженных в информационных рисках, угрозах и вызовах во многих сферах, включая и транспортную. Способность эффективного противодействия этим негативным проявлениям все более приобретает характер определяющей детерминанты успешного развития общества и государства, становясь цивилизационным вызовом человечеству.

Процессы цифровизации оказали существенное влияние и на транспортную сферу, в которой широко применяются ИКТ и информационные системы, определяя современный облик транспортного комплекса. Спектр цифровых сервисов, уже внедренных на транспорте и транспортной инфраструктуре, позволяет этой сфере выступать одним из драйверов развития экономики данных. Кроме того, с каждым днем все большее применение находят системы интеллектуального управления, беспилотные транспортные средства, квантовая связь и другие цифровые решения. Трендами технологического развития Транспортная стратегия РФ определяет использование в транспортной сфере технологий искусственного интеллекта², робототехники и сенсорики, виртуальной

¹ Далее – ИКТ.

² Далее – ИИ.

и дополненной реальности, распределенного реестра, беспроводной связи, больших данных, интернета вещей, а также биометрических технологий³.

Это влечет активизацию использования цифровых данных в этой сфере, включая цифровой оборот информации персонального характера. Особое значение использование персональных данных имеет для информационного обеспечения транспортной безопасности в рамках предупреждения, предотвращения и расследования актов незаконного вмешательства в работу транспортного комплекса. В таких условиях вопросы правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности (далее – СОТБ) приобретают ключевое значение для реализации прав и свобод граждан как составляющей национальной безопасности.

В соответствии со Стратегией национальной безопасности РФ обеспечение национальных интересов России должно достигаться путем концентрации усилий по таким стратегическим национальным приоритетам как: оборона страны; сбережение народа; государственная и общественная безопасность; информационная безопасность; научно-технологическое развитие; стратегическая стабильность и взаимовыгодное международное сотрудничество и иных⁴. В связи с этим расширение применения ИКТ на транспорте предопределяет необходимость решения правовых, организационных и технических вопросов информационной безопасности в СОТБ, ключевое место в которой занимает защита персональных данных правовыми средствами.

Достижение «цифровой зрелости» транспортной отрасли предполагает формирование цифровой среды безопасной обработки персональных данных граждан в системе транспортной безопасности, позволяющей гарантировать права и свободы граждан, добиться эффективного экономического роста и решить иные

³ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. № 50 (часть IV). – Ст. 8613.

⁴ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (часть II). – Ст. 5351.

национальные стратегические задачи. Это определило авторскую мотивацию при выборе темы и направления настоящего научного исследования.

Степень разработанности темы исследования. Проблемы защиты персональных данных, их обработки, цифрового оборота данных исследовались учеными и специалистами ряда отраслей науки и научных направлений – информационных технологий, психологии, социологии, философии, экономики и др. Специальные исследования правоотношений в сфере обеспечения цифрового оборота данных персонального характера, направленные на выявление как сущностных общественных отношений, так и их правового регулирования, которые связаны с информационно-правовым регулированием защиты прав, свобод и законных интересов граждан в сфере транспортной безопасности, не проводились.

Информационно-правовые вопросы, направленные на обеспечение безопасности транспортной системы в связи с цифровым оборотом персональных данных, в целом сравнительно недавно стали предметом правовых научных исследований и недостаточно исследованы. Различные аспекты правового регулирования цифровизации транспортной сферы и применения цифровых технологий в системе транспортной безопасности исследовались в работах М.А. Бажиной, А.И. Землина, В.М. Корякина, Н.В. Кротковой, А.В. Минбалева, Е.А. Нестерова, С.Ю. Морозова, Т.А. Поляковой, Б.В. Россинского, А.А. Чеботаревой и др.

Объектом исследования являются общественные отношения, касающиеся цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Предметом исследования является совокупность нормативных правовых актов Российской Федерации, которые регулируют общественные отношения при цифровом обороте персональных данных для обеспечения безопасности в транспортной сфере, правоприменительная практика в этой области, включая решения российских судов высшей инстанции, а также международные правовые акты и зарубежный опыт в данной области.

Цель исследования – разработка и обоснование новых теоретико-методологических подходов к правовому регулированию цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Указанная цель позволила поставить и реализовать в работе **решение следующих взаимосвязанных задач**, определивших структуру и логику содержания настоящего диссертационного исследования:

– определить теоретические основания правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности;

– обосновать место и специфику цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности на основе исследования развития теоретических подходов к понятию и сущности персональных данных при их цифровом обороте;

– предложить и обосновать критерии классификации персональных данных в транспортной сфере и особенности принципов обработки на основе выявленных методологических проблем исследования правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в области транспорта;

– доказать развитие публично-правового субинститута цифрового оборота персональных данных в области правового обеспечения транспортной безопасности с учетом исследования современного состояния правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в Российской Федерации;

– на основании исследования международно-правовых актов, а также зарубежного опыта правового регулирования цифрового оборота персональных данных обосновать целесообразность разработки универсального правового акта (соглашения) по вопросу трансграничной передачи персональных данных и информационно-правового обеспечения транспортной безопасности, а также развития системы межгосударственных соглашений;

– обосновать особенности и тенденции развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации.

Теоретическая основа диссертационного исследования. Научная работа основывается на доктринальных положениях информационного права, развивающихся в системе публично-правовых наук. Разные информационно-правовые аспекты, касающиеся исследования общественных отношений в информационной сфере, отражены в работах Р.В. Амелина, В.В. Архипова, И.Л. Бачило, Ю.М. Батурина, С.Н. Братановского, Г.Г. Камаловой, Н.Н. Ковалевой, В.Н. Лопатина, О.С. Макарова, А.В. Минбалеева, А.В. Морозова, В.Б. Наумова, Т.А. Поляковой, О.Ю. Рыбакова, А.А. Смирнова, А.А. Стрельцова, А.А. Тедеева, Л.К. Терещенко, А.А. Фатьянова, М.А. Федотова, С.Е. Чаннова, А.А. Чеботаревой, С.Г. Чубуковой и многих других исследователей.

В работе использованы результаты исследований смежных правовых наук, включая: конституционное, транспортное, административное, гражданское, уголовное право, криминалистику и юридическую психологию. Для решения вопросов междисциплинарного характера исследовались труды специалистов в транспортной сфере, в области информационной безопасности, информационно-коммуникационных технологий, искусственного интеллекта, политологии, психологии, философии и социологии права, иных наук и научных дисциплин.

Нормативно-правовую основу исследования составляет совокупность международно-правовых норм, положений Конституции Российской Федерации, нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих вопросы, связанные с цифровым оборотом персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Также исследовались правовые акты ряда зарубежных государств, международные правовые акты.

Эмпирическая база включает официальные результаты статистического анализа, обзоры, отчеты и иные материалы органов публичной власти, официальные аналитические материалы, а также судебную практику, связанную с темой исследования.

Научная новизна обусловлена системным и риск-ориентированным подходами к решению научных задач формирования и развития субинститута правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе

обеспечения транспортной безопасности. В диссертации на основе анализа существующих научных подходов к концептуальным основам методологии информационно-правового регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ в процессе исследования обосновано: понятие цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности; критерии классификации персональных данных в условиях их цифрового оборота на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, в целях обеспечения транспортной безопасности; специальные институциональные принципы правового регулирования рассматриваемой сферы; особенности правоотношений, связанных с цифровым оборотом персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности; правовые проблемы трансграничной передачи персональных данных в транспортной сфере, проблемы и перспективы регулирования цифрового оборота персональных данных субъектов транспортных правоотношений при использовании биометрических данных, технологий искусственного интеллекта (далее – ИИ) и больших данных для идентификации и аутентификации нарушителей требований транспортной безопасности, информационно-правовые механизмы обеспечения защиты информации персонального характера при применении технологий искусственного интеллекта и больших данных в транспортной сфере.

Теоретическая значимость диссертационного исследования определяется формированием комплекса правовых мер защиты персональных данных при их цифровом обороте в системе обеспечения транспортной безопасности, детерминированной разработкой концептуальных теоретических положений информационной безопасности цифровой обработки данных персонального характера в транспортной сфере.

Разработана теоретическая модель развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности, основанная на реализации комплекса правовых средств, направленных на защиту прав и свобод граждан в условиях цифровой трансформации в современном информационном обществе при применении

информационно-коммуникационных технологий, имеющих приоритетное значение для развития экономики данных в различных сферах, включая транспортный комплекс. Предложено авторское определение понятия «цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности». Обосновано формирование междисциплинарного субинститута правового регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ и на основе анализа российского и зарубежного опыта разработаны предложения и рекомендации по совершенствованию законодательства в данной области.

В ходе исследования выявлены: особенности цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности, специфика правоотношений в данной области, тенденции и приоритетные направления развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности в условиях цифровизации.

Практическая значимость диссертационного исследования определяется разработкой концептуальных подходов к развитию междисциплинарного субинститута правового регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ и предложений по совершенствованию законодательства в данной области.

Результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе для подготовки и преподавания курсов информационно-правовых дисциплин, связанных с правовой защитой персональных данных в транспортной сфере и смежных дисциплин, а также в различных видах деятельности, в том числе нормотворческой.

Методология и методы исследования. Методологическую базу исследования составили научные идеи и подходы, детерминировавшие выбор совокупности методов исследования различных аспектов правового обеспечения цифровой обработки персональных данных в системе безопасности транспортной сферы. Важнейшими для настоящего исследования явились системный подход, который определил использование анализа системы транспортной безопасности с позиции компонентного, структурного, функционального и коммуникационного правового обеспечения цифрового оборота персональных данных. На этой основе

в работе использована совокупность общенаучных и частно-научных правовых методов, позволивших всесторонне исследовать вопросы рассмотренной темы. В ходе исследования применялись общенаучные методы анализа, синтеза, описания, наблюдения, моделирования и иные. Формально-логический метод использован для решения проблем информационно-правового обеспечения транспортной безопасности на основе применения для их выявления и анализа формализованных логических инструментов и техник, что позволило выстроить непротиворечивые логические рассуждения.

К частно-научным правовым методам, использованным в исследовании, относятся формально-юридический, сравнительно-правовой и иные методы. На основе формально-юридического метода исследования, который представляет систему обработки и анализа действующих норм права и существующей юридической практики, проведен анализ юридических понятий, выработаны новые правовые дефиниции, связанные с цифровым оборотом персональных данных, выявлены признаки исследуемых правовых явлений, созданы логические построения на основе действующих норм права. Метод сравнительного правоведения позволил исследовать проблемы правового регулирования цифрового оборота персональных данных и применения их в системе транспортной безопасности в разных правовых системах для совершенствования правового регулирования указанных вопросов и гармонизации законодательства России и государств-участников различных региональных межгосударственных объединений (СНГ, ЕАЭС, БРИКС и т.д.).

Положения, выносимые на защиту. На защиту выносятся следующие теоретически обоснованные в диссертации и наиболее значимые результаты научного исследования, обладающие научной новизной или имеющие элементы научной новизны:

1. Обосновано, что цифровой оборот персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности является составляющей обработки персональных данных и выражается в передаче и использовании персональных данных субъектов транспортных правоотношений и иной информации, связанной

с этими отношениями, представленных в цифровой форме и применяемых в процессе информационного взаимодействия субъектов транспортной безопасности. Это необходимо для формирования информационной модели нарушителя требований безопасности на транспорте, а также идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений в целях обеспечения бесперебойного, эффективного и безопасного функционирования транспортного комплекса в условиях больших вызовов и угроз цифровой трансформации, осуществляемых с учетом отраслевой принадлежности объектов транспортного комплекса.

2. Обоснованы критерии классификации персональных данных в транспортной сфере при их цифровом обороте в целях реализации государственной политики развития системы обеспечения транспортной безопасности:

- по отраслям транспорта – на автомобильном, железнодорожном, водном, воздушном, городском, включая метрополитен, и иные;
- по правовому статусу субъектов в системе обеспечения транспортной безопасности – полученные от перевозчиков и организаций транспортной инфраструктуры и обрабатываемые субъектами транспортной безопасности;
- по видам субъектов – пассажиров; лиц, провожающих или встречающих пассажиров; экипажа (водителей) транспортного средства; сотрудников перевозчиков и транспортной инфраструктуры; фрахтовщиков, фрахтователей; работников субъектов транспортной безопасности; грузоотправителей и грузополучателей; лиц, персональные данные, которых обрабатываются операторами информационных систем и цифровых платформ, используемых в транспортной сфере; и иные.
- по территориальности – обрабатываемые на территории России, за ее пределами или передаваемые в другие государства.

3. Доказано, что применение принципов обработки, в том числе цифрового оборота, персональных данных в транспортной сфере имеет ряд особенностей, связанных с необходимостью обеспечения:

- приоритета требований антитеррористической защищенности и транспортной безопасности объектов транспортного комплекса при условии баланса интересов общества и государства в защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры с интересами граждан в отношении защиты их прав, свобод и законных интересов;
- принятия дополнительных организационно-правовых мер защиты персональных данных и иной взаимосвязанной информации, связанной с цифровизацией транспортного комплекса и внедрением цифровых инноваций в транспортной сфере;
- учета специфики отраслевой принадлежности объектов транспортного комплекса, а также местонахождения транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- недопущения избыточности обрабатываемых в системе обеспечения транспортной безопасности персональных данных и обеспечения их безопасности при идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений.

В связи с этим при цифровом обороте персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности признано целесообразным развитие принципа ограничения обработки персональных данных достижением конкретных, заранее определенных и законных целей, закрепленного в федеральном законодательстве о персональных данных, специальным институциональным принципом недопустимости избыточности обработки персональных данных в системе транспортной безопасности при соблюдении баланса национальных интересов в транспортной сфере и защиты прав, свобод и интересов граждан.

4. Доказано, что в настоящее время активно развивается публично-правовой субинститут цифрового оборота персональных данных в области правового обеспечения транспортной безопасности в системе информационного права межотраслевого характера, включающий также нормы конституционного, транспортного, трудового, административного, гражданского, финансового, уголовного и иных отраслей права, который содержит требования по защите

персональных данных в транспортной сфере в положениях правовых актов, регулирующих правоотношения различной отраслевой принадлежности с доминированием публично-правовой составляющей. Это необходимо для развития теории информационного права в целях выработки универсальных подходов к правовому регулированию информационного обеспечения транспортного комплекса и транспортной безопасности.

5. Обоснована целесообразность в условиях цифровизации и формирования многополярного мира разработки универсального правового акта (соглашения) по вопросу трансграничной передачи персональных данных и информационно-правового обеспечения транспортной безопасности, идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений в рамках региональных интеграционных объединений СНГ, ЕАЭС, БРИКС и других. Для транспортного комплекса в цифровую эпоху важно обеспечение баланса между достижением необходимого уровня защиты персональных данных и развития межгосударственных экономических связей, ключевую роль в которых играет безопасность транспортной сферы.

6. Обоснована необходимость формирования и развития системы межгосударственных соглашений по вопросам комплексной защиты персональных данных при их сборе, обработке и трансграничной передаче в целях обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса и транспортной безопасности, а также совершенствования международно-правовых основ информационной безопасности. Для достижения баланса национальных интересов различных государств в сфере функционирования транспортного комплекса необходимо учитывать требования по безопасной трансграничной передаче персональных данных в транспортной сфере в целях укрепления межгосударственного сотрудничества в области защиты персональных данных, противодействия противоправным актам на транспорте и транспортной инфраструктуре.

7. Доказана необходимость дальнейшего развития системы специального правового регулирования отношений, складывающихся в условиях цифрового

оборота персональных данных в транспортной сфере, связанного с принятием совокупности специализированных правовых норм различного уровня, включая локальные правовые акты организаций транспортного комплекса с учетом особенностей обрабатываемых персональных данных в цифровой форме и функционирования транспорта различной отраслевой принадлежности. Приоритетными направлениями совершенствования правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности являются:

- развитие правового регулирования информационного обеспечения транспортной сферы, включая требования по защите персональных данных при их цифровом обороте в системе безопасности;
- определение правового статуса операторов информационных систем и цифровых платформ, обрабатывающих персональные данные субъектов транспортных правоотношений, в целях защиты прав, свобод и законных интересов граждан;
- развитие правового обеспечения разработки и использования беспилотных и иных высокоинтеллектуальных транспортных средств в целях обеспечения защиты персональных данных.

8. Выявлено, что в процессе информационного взаимодействия субъектов транспортных правоотношений формируется информационная модель потенциального и реального нарушителя транспортной безопасности, включающая характеристику цели его деятельности, признаков внешнего облика, особенностей поведения, используемых транспортных и иных средств, определяющая массив обрабатываемых персональных данных в цифровой форме. В связи с этим требуется комплексное решение защиты персональных данных посредством формирования системы этических и правовых норм построения и использования информационных моделей (цифровых двойников) в целях защиты прав и свобод граждан.

9. Обоснована необходимость развития государственной информационно-правовой политики в системе обеспечения транспортной

безопасности, определяемой целями развития Российской Федерации и задачами информационно-правового обеспечения транспортной сферы. В связи с этим признана целесообразной разработка акта стратегического планирования для включения в систему правового обеспечения транспортной безопасности, в котором важно определить проблемы, приоритеты и тенденции формирования универсальной цифровой среды доверия при цифровом обороте персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Это детерминировано активизацией создания и применения цифровых платформ в транспортной сфере, идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений на основе использования технологий искусственного интеллекта, больших данных, цифрового профилирования и биометрических данных.

10. Обоснована необходимость развития правового регулирования транспортной безопасности в связи с активным внедрением и использованием технологий искусственного интеллекта на транспорте, включая принятие специальных норм по обеспечению контроля за принятием решений и совершением юридически значимых действий, цифровой обработкой информации о внешней среде и пассажиропотоках, автоматической идентификацией на транспорте устройствами и решениями, функционирующими на базе технологии искусственного интеллекта.

Степень достоверности и апробация результатов. Апробация результатов, полученных в ходе проведенного диссертационного исследования, проводилась путем: опубликования основных научных положений в научных статьях, докладов на международных и всероссийских научно-практических конференциях: Международной научно-практической конференции «Третьи Бачиловские чтения» (Москва, 2020); XVIII Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» (Москва, 2020); Международной научно-практической конференции «Четвертые Бачиловские чтения» (Москва, 2021); Международной научно-практической конференции «Пятые Бачиловские чтения» (Москва, 2022); Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» МГЮА имени О.Е. Кутафина (Москва, 2022); Международной научно-

практической конференции «Шестые Бачиловские чтения» (Москва, ИГП РАН, февраль 2023); Всероссийской научно-практической конференции «Правовое регулирование оборота персональных данных в условиях современных вызовов и угроз» (Москва, 2023); Международной научно-практической конференции «Седьмые Бачиловские чтения» (Москва, 2024); Пятом международном транспортно-правовом форуме «Публично-правовые проблемы транспортного права» (Москва, 2023); Шестом Международном транспортно-правовом форуме, в Российском университете транспорта (Москва, 2024); Международной научно-практической конференции «Современные правовые модели регулирования искусственного интеллекта» (Москва, 2024).

Выводы и предложения, полученные автором в ходе диссертационного исследования, прошли обсуждение на кафедре «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта».

Результаты исследования внедрены в учебно-методическое обеспечение преподаваемых дисциплин «Цифровое право», «Проблемы правового регулирования цифровой экономики» в Российском университете транспорта.

**Глава 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ
ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ
В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

§ 1.1. Теоретические основания правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности

Современная значимость публично-правового исследования обеспечения безопасности цифрового оборота персональных данных и защиты прав граждан в условиях революционного прогресса ИКТ (цифровых) технологий и экспоненциального характера процессов их внедрения в нашу жизнь, усиливающаяся динамика их проникновения в транспортный комплекс страны, на наш взгляд, не вызывает сомнений. Поскольку, несомненно, сегодня одной из реальных движущих сил должна стать и, по сути, уже является активно развивающийся транспортный комплекс страны, выполняющий функции локомотива в формировании и эволюции российской экономики данных, так как является ключевой артерией не только национальной, но и мировой экономики. В связи с этим полагаем, требуют повышенного внимания и научных правовых исследований проблемы в связи с цифровым оборотом данных, использованием цифровых данных и достижением высокого уровня их защищенности в системе обеспечения транспортной безопасности⁵ в обстоятельствах развивающихся информационных угроз, вызовов и рисков в связи с цифровизацией и цивилизационным кризисом формирования многополярного мира.

В национальном информационном пространстве России активно производится сбор, обработка, распространение, передача, использование и хранение большого множества цифровых данных, а также динамично развивается их коммерческое применение. Это закономерно было отражено в поправках к

⁵ Далее – СОТБ.

Конституции РФ⁶ (2020 г.). В соответствии со ст. 71 российской Конституции оборот цифровых данных, как и «обеспечение безопасности общества и государства при применении информационных технологий» включены в предмет ведения Федерации⁷, что актуализирует дальнейшее развитие системы информационного права и правовых средств обеспечения цифрового оборота данных. В связи с этим в настоящее время необходимо исследовать вопросы оборота цифровых данных в части обеспечения информационной безопасности персональных данных в СОТБ, как одного из ключевых современных механизмов функционирования всех видов транспорта и векторов дальнейшего развития в рассматриваемой области. Это важно для достижения конкурентоспособности национального транспортного комплекса, развития СОТБ как одного из приоритетов национальных интересов России.

В вопросах происходящей модернизации мироустройства и углубления санкционного давления недружественных государств запада по отношению к России и для устойчивой социально-экономической ситуации в нашей стране важны правовые аспекты активного продвижения национальных приоритетов обеспечения безопасности и суверенитета России посредством высокого уровня технологической независимости во всех экономических областях, становления экономики данных и упрочения системы госуправления⁸. Это детерминирует ключевое значение обеспечения информационной безопасности как системообразующего фактора стратегических векторов⁹ национальной

⁶ Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения 04.07.2020).

⁷ Там же.

⁸ Быстрякова, С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. – №2 (50). – С. 65.

⁹ Там же.

безопасности Российской Федерации при реализации новых целей и задач¹⁰. При этом вопросы информационно-правового обеспечения транспортной безопасности имеют высокую публично-правовую значимость в настоящее время в силу цифровизации транспортной сферы¹¹, что определяет целесообразность формирования современных научно обоснованных правовых подходов в этой области¹².

В связи со стоящими перед российской транспортной отраслью задачами участия в обеспечении цифровизации экономики Российской Федерации и развития экономики данных революционная динамика цифровых технологий влечет необходимость структурной перестройки информационной инфраструктуры и модернизации методов управления, формирования правовых механизмов цифрового оборота данных в рамках четвертой промышленной революции, позволяющей интегрировать разнообразные цифровые решения и продукты для повышения эффективности экономических процессов, качества услуг в российском транспортном комплексе.

Исследователи отмечают, что особенная активность процессов цифровой трансформации в транспортной сфере отмечается начиная с 2008 г. по настоящее время и предлагают выделить несколько этапов цифровизации транспорта и транспортной инфраструктуры¹³. Сегодня, как показывает исследование, происходят наиболее глубинные, можно сказать фундаментальные процессы цифровой трансформации в области транспорта, детерминированные стратегическими векторами эволюции цифровой экономики в России и

¹⁰ О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 20. – Ст. 2584.

¹¹ Далее – ТБ.

¹² Быстрякова, С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. – №2 (50). – С. 66.

¹³ Чеботарева, А. А. Этапы формирования новой модели управления цифровой трансформацией транспортных предприятий / А. А. Чеботарева, Е. И. Данилина // Бизнес. Образование. Право. – 2024. – № 1 (66). – С. 49.

формированием новых трендов экономики данных, оказывающих глубокое влияние на всю транспортную сферу, в том числе СОТБ.

Исследование показало, что сегодня сфера транспорта в России является одной из наиболее активно развивающихся и передовых с позиции применения прорывных цифровых технологий, включая внедрение ИИ, робототехники, больших данных и проведение экспериментов, связанных с применением квантовых технологий. Это представляется оправданным, не только учитывая огромные масштабы территории Российской Федерации, что вытекает и из задач по разработке новой пространственной стратегии ее развития, и соответственно возрастающей роли транспортной системы, новой модели управления, оказания услуг перевозок и соблюдения прав граждан, защиты интересов государства в цифровом пространстве, но и принимая во внимание потенциал и роль транспорта в развитии экономики страны. Несомненно, это также детерминировано общепризнанными достоинствами ИКТ и внедрением их в транспортной сфере, где возникает ряд дополнительных преимуществ, обусловленных трансграничным характером цифровых технологий и транспорта.

Как было отмечено, сегодня в сфере транспорта активно применяются технологии ИИ, робототехники, сенсорики, больших данных и иные, а также используются разнообразные цифровые сервисы и платформы. Полагаем, что это позволяет транспортный сектор характеризовать как один из наиболее восприимчивых к внедрению и использованию новейших цифровых технологий, что определяет, как представляется, целесообразность развития правового регулирования оборота разнообразных цифровых данных в данной сфере, особое место среди которых занимают персональные данные граждан.

Правовое исследование информационной сферы и применения цифровых технологий, включая правовую защиту персональных данных, сегодня уже имеет определенную историю, детерминированную развитием общественных отношений в этой сфере и динамикой совершенствования законодательства. Значительное влияние на развитие информационного права как отрасли права и законодательства России оказали труды В.В. Архипова, И.Л. Бачило, Ю.М. Батурина,

Г.Г. Камаловой, Н.Н. Ковалевой, В.Н. Лопатина, А.В. Минбалеева, А.В. Морозова, В.Б. Наумова, Т.А. Поляковой, М.М. Рассолова, О.Ю. Рыбакова, А.А. Смирнова, А.А. Стрельцова, А.А. Тедеева, Л.К. Терещенко, Н.А. Троян, М.А. Федотова, А.А. Чеботаревой, С.Г. Чубуковой и других российских ученых, создавших информационно-правовую теоретическую основу исследования правового обеспечения информационной сферы и задавших векторы дальнейших научных работ. Однако современные условия цифровой трансформации, общемирового экономического и цивилизационного кризиса, применения цифровых технологий для военного противостояния и ведения информационной войны, обусловленные этапом формирования многополярного мира, ставят задачи нового осмысления правового обеспечения защиты персональных данных в различных сферах, включая транспорт и транспортную инфраструктуру.

Правовое регулирование оборота цифровых данных, как уже отмечалось, в соответствии с поправками Конституции РФ 2020 года получило необходимое конституционное основание. При этом общественные отношения в области цифрового оборота данных сегодня являются объектом комплексных правовых междисциплинарных исследований, ключевое место среди которых занимают исследования информационно-правового характера¹⁴. Вместе с тем в настоящее время научных исследований в области правового обеспечения цифрового оборота данных, по-прежнему недостаточно, хотя остается множество правовых проблем, требующих научного осмысления¹⁵.

¹⁴ Полякова, Т. А. Цифровой оборот данных – проблема взаимодействия субъектов и оператора персональных данных / Т. А. Полякова, И. С. Бойченко // Право и государство: теория и практика. – 2021. – № 11 (203). – С. 181–184.

¹⁵ См.: Архипов, В. В. Персональные данные: проблемы правоприменительной практики в контексте цифровой трансформации общества / В. В. Архипов // Мониторинг правоприменения 2022-2023: труды экспертов СПбГУ. – СПб, 2023. – С. 389–413; Камалова, Г. Г. Вопросы правового обеспечения информационной безопасности в контексте развития цифровых сервисов / Г. Г. Камалова // Информационное право. – 2022. – № 4 (74). – С. 38–40; Ковалева, Н. Н. Проблемы обеспечения конфиденциальности персональных данных при использовании систем искусственного интеллекта / Н. Н. Ковалева, Н. А. Жирнова // Журнал российского права. – 2024. – Т. 28. № 7. – С. 109–121; Ковалева, Н.Н. Правовое обеспечение развития институтов публичной власти в условиях цифровой трансформации / Н. Н. Ковалева // Право и цифровые технологии: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. – Новополюк, 2023. – С. 6–8; Остроушко, А. В. О совершенствовании механизма правового обеспечения прав граждан в киберпространстве / А. В.

Базовым законом, регулирующим общественные отношения в информационной сфере и в области защиты информации несмотря на активные процессы конвергенции, по сути, информационно-правовых норм в различные отрасли права, что справедливо отмечается исследователями¹⁶, остается Федеральный закон «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»¹⁷. Однако в понятийно-категориальном аппарате указанного Закона, принятого более 18 лет назад, не нашли закрепления такие термины и понятия как «цифровой оборот», «цифровые данные», «цифровые технологии» и иные, связанные с процессами цифровизации общественных отношений. Вместе с тем хотя указанные понятия не определены нормативно и в других федеральных законах и также не используются в Федеральном законе «О персональных данных»¹⁸, полагаем, что в настоящее время целесообразно их научное осмысление и дефинирование. Это требует формирования новых подходов и применения методологического инструментария. Полагаем, что в рамках настоящего информационно-правового исследования на концептуальном уровне требуется теоретическое определение смыслового содержания и сущности этих правовых понятий.

Остроушко // Пробелы в российском законодательстве. – 2023. – Т. 16. № 3. – С. 37–46; Полякова, Т. А. Международная информационная безопасность: универсальное правовое измерение / Т. А. Полякова, Е. С. Зиновьева, А. А. Смирнов // Государство и право. – 2023. – № 12. – С. 139–149; Полякова Т. А. Новые векторы развития системы правового обеспечения информационной безопасности как одного из приоритетов национальной безопасности (к 30-летию принятия Закона Российской Федерации «О безопасности») / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова // Правовое государство: теория и практика. – 2022. – № 2 (68). – С. 112–121; Полякова, Т. А. Развитие доктрины российского информационного права в условиях перехода к экономике данных / Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, Н. Р. Кроткова // Государство и право. – 2023. – № 9. – С. 158–171; Рыбаков, О. Ю. Права человека: новые парадигмы научных исследований / О. Ю. Рыбаков // Юридическое образование и наука. – 2023. – № 11. – С. 12–17; Смирнов, А. А. Правовые и организационные аспекты противодействия распространения фейковой информации террористическими и экстремистскими организациями / А. А. Смирнов // Аграрное и земельное право. – 2023. – № 1 (217). – С. 40–43.

¹⁶ Полякова, Т. А. К вопросу о кодификации информационного законодательства в условиях цифровой трансформации / Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, В. Б. Наумов // Государство и право. – 2024. – № 1. – С. 81–91.

¹⁷ Об информации, информационных технологиях и о защите информации : федер. закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3448.

¹⁸ О персональных данных : федер. закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451.

Исследование показывает, что используемые в научных трудах и официальных актах понятия «цифровой оборот данных» и «оборот цифровых данных» тесно связаны с понятием «цифровая экономика», введенном в дискурс в конце XX века с подачи американского специалиста в области ИКТ Николаса Негропonte¹⁹. Полагаем, что в основу указанного понятия легли и имеют ключевое значение такие его составляющие как «оборот» и «данные». Анализ свидетельствует о том, что происходящие трансформационные процессы в обществе и государстве влекут на новый уровень цивилизационного развития и формирование измененной реальности, в которой цифровые данные являются неотделимым элементом жизнедеятельности человека. По мнению исследователей, в настоящее время в результате проникновения цифровых технологий во все сферы жизни отмечается формирование так называемого «гибридного мира», в рамках которого «будут работать другие законы и правила, отличные от привычных нам сегодня»²⁰.

Полагаем, что родовым по отношению к понятию «цифровые данные» выступает понятие «данные», которое широко используется в различных сферах и в правовом регулировании соответствующих общественных отношений, а также содержится в определении понятия «информация» в базовом в информационной сфере Законе об информации²¹. Вместе с тем обращение к толковым словарям позволяет связывать указанное понятие с основаниями для выводов и принятия решения²². В связи с этим понятие «данные» включает определенные сведения о фактах реальной действительности, представленных в некотором

¹⁹ Negroponte, N. Being Digital. – New York: Alfred A. Knopf, 1995. – 243 p.

²⁰ Введение в «Цифровую» экономику / А. В. Кешелава, В. Г. Буданов, В. Ю. Румянцев и др.; под общ. ред. А. В. Кешелава; гл. «цифр.» конс. И. А. Зимненко. М.: – ВНИИГеосистем, 2017. (На пороге «цифрового будущего». Книга первая). – С. 6.

²¹ Об информации, информационных технологиях и о защите информации : федер. закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3448.

²² Толковый словарь русского языка: в 4 т. Т. 1: А-Кюрины / сост. Г. О. Винокур, Б. А. Ларин, С. И. Ожегов, Б. В. Томашевский, Д. Н. Ушаков; под ред. Д. Н. Ушакова. – М.: Гос. ин-т «Советская энциклопедия»; ОГИЗ, 1935. 1562 стб. – URL: <http://feb-web.ru/feb/ushakov/ush-abc/default.asp> (дата обращения: 12.06.2024); Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: ок. 100000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов; под. ред. проф. Л. И. Скворцова. 28 -е изд., перераб. – М.: Мир и образование, 2018. – С. 236.

формализованном виде. Так, статистические данные отражаются в формах статистического учета, данные осмотра происшествия в протоколе этого следственного действия, данные измерений и опытов в документах фиксации их результатов и т.д.

Вместе с тем следует отметить, что в сфере ИКТ понятие «данные» трактуется не просто как информация в определенном формализованном виде, а в качестве сведений, представленных в форме и формате, интерпретируемых и обрабатываемых аппаратными и программными средствами вычислительной техники и иных цифровых устройств и последующее использование человеком²³. В связи с этим понятие «цифровые данные» предполагает также цифровую форму представления информации, предназначенной для обработки современными компьютерами и иными электронными устройствами в рамках использования современных цифровых технологий и информационных систем, отличных от аналоговой обработки и представленных в двоичной форме в виде битов.

Для цифровых данных характерна обрабатываемость с помощью программного обеспечения, хранение на цифровых носителях, переносимость и масштабируемость, а также другие особенности, отличающие их от данных, представленных в традиционной форме²⁴. Однако можно согласиться также и с исследователями, рассматривающими цифровую информацию как некоторый синонимом цифровых данных, и отмечающими, что «цифровая информация является воплощением цифрового следа» и представлена в цифровом коде. Кроме того, важно отметить, что используемое в российском уголовном законодательстве понятие «компьютерная информация», понимаемое как информация, представленная в форме электрических сигналов, является сходным понятием, для

²³ Данные // Большая российская энциклопедия. – URL: <https://bigenc.ru/c/dannye-83e10d?ysclid=luwd2sah3o121660664> (дата обращения: 01.07.2024).

²⁴ Цифровые данные: понятие, классификация и примеры использования в современном мире // Научные Статьи.Ру. Портал для студентов и аспирантов. – URL: <https://nauchniestati.ru/spravka/perechen-osnovnyh-czifrovyyh-dannyh/> (дата обращения: 12.04.2024).

которого «цифровая информация» – родовое понятие²⁵. Таким образом, понятие «цифровые данные» охватывает информацию, которая представлена в формализованном виде, пригодном для обработки цифровыми устройствами с применением цифровой кодировки и электронных сигналов различной физической природы.

Вместе с тем существующая в настоящее время правовая неопределенность в отношении понятия «цифровые данные» создает некоторые сложности в осмыслении содержания правовых норм и правоприменении. Поэтому следует согласиться с Л.К. Терещенко, что рассматриваемое понятие «нуждается во встраивании в понятийный аппарат информационного законодательства»²⁶.

Что касается другого ключевого понятия «оборот», то оно также в настоящее время не получило пока своего определения и закрепления в законодательных актах. Однако оно сравнительно широко используется в нормативных правовых актах различной отраслевой направленности. В настоящее время слово «оборот» встречается более чем в 22 тысячах нормативных правовых актов, в том числе в контексте: оборота недвижимости, включая земли сельскохозяйственного назначения, маркировки при обороте отдельных видов товаров, обороте информационной продукции, обороте результатов научно-технической деятельности и объектов интеллектуальной собственности, обороте документов, сертификатов и цифровой валюты. Особое значение имеет регламентация отношений с вещами, ограниченными в обороте, включая «оборот специальных технических средств, предназначенных для негласного получения информации»²⁷.

²⁵ Русман, Г. С. Цифровая информация как содержательный элемент компонентов цифровой индустрии с позиции права / Г. С. Русман, В. С. Родионов // Проблемы права. – 2020. – № 5 (79). – С. 101–103.

²⁶ Терещенко, Л. К. Трансформация понятийного аппарата информационного права в условиях цифровизации / Л. К. Терещенко // Журнал российского права. – 2022. – Т. 26. № 12. – С. 104.

²⁷ О мерах по упорядочению разработки, производства, реализации, приобретения в целях продажи, ввоза в Российскую Федерацию и вывоза за ее пределы, а также использования специальных технических средств, предназначенных для негласного получения информации : указ Президента РФ от 09.01.1996 № 21 // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 153.

В своей общепринятой основе понятие «оборот» является юридическим выражением экономически обусловленного товарообмена. В связи с этим следует отметить понятие «гражданский оборот» как часть предмета регулирования гражданского права, понимаемого как совокупность всех действий субъектов, совершаемых в отношении перехода материальных благ, формально определенных, обладающих экономической ценностью и способных к отчуждению²⁸. Вместе с тем, как было отмечено выше, понятие «оборот» сегодня в правовых актах и исследованиях отражает не только переход материальных благ, но и циркуляцию в обществе и государстве нематериальных объектов, в том числе документов, цифровой валюты и цифровых данных. Исследование показывает, что процессы использования понятия «оборот» по отношению к цифровым объектам расширились с принятием поправок в Конституцию РФ в 2020 году.

Однако используемые в последние десятилетия словосочетания «оборот информации» и «оборот данных», как уже отмечалось, в настоящее время не закреплены законодательно и встречаются в основном в положениях подзаконных актов. Едва ли не единственным законодательным актом, в котором использовано подобное понятие при регулировании общественных отношений является Федеральный закон «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию», где этот термин использован 13 раз и установлены требования к обороту информационной продукции²⁹. Кроме того, словосочетание «оборот информационной продукции» содержится в ст. 4 Федерального закона «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» в контексте регулирования полномочий органов государственной власти РФ по предметам совместного ведения с субъектами России³⁰.

²⁸ Гражданский оборот // Большая российская энциклопедия. – URL: <https://bigenc.ru/c/grazhdanskii-оборот-846429?ysclid=luwh6zchxi773394590>: (дата обращения: 01.07.2024).

²⁹ О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию : федер. закон от 29.12.2010 № 436-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 1. – Ст. 48.

³⁰ Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации : федер. закон от 21.12.2021 № 414-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 52 (часть I). – Ст. 8973.

Полагаем, что проведенное исследование позволяет утверждать, что цифровой оборот персональных данных является более узким понятием по отношению к обработке таких данных. Цифровой оборот включает только передачу и использование цифровых данных для целей какой-либо деятельности. Исходя из указанного, под цифровым оборотом персональных данных понимается передача и использование персональных данных в цифровой форме субъектов информационных и транспортных правоотношений, циркулирующих в соответствующей системе для решения задач ТБ.

В рамках исследования важно обратить внимание на то, что применение ИКТ сегодня взаимосвязано со всеми ключевыми процессами, касающимися транспортировки пассажиров и грузов, функционирования объектов транспортной инфраструктуры, управления транспортными потоками, что детерминировано включенностью транспортной отрасли, как уже обращалось внимание, в современную цифровую экономику России. Вместе с тем сегодня действуют не только общие закономерности цифровизации транспортного комплекса, но имеются внутриотраслевые особенности внедрения и использования цифровых технологий в транспортной сфере³¹, во многом обусловленные спецификой отдельных отраслей транспорта.

Так, исследователи отмечают, что в авиации наиболее широко внедряются цифровые решения и программные продукты для управления воздушным трафиком и обслуживанием воздушных судов, в том числе на основе технологий ИИ, смарт-контрактов и других интеллектуальных решений. В целях обеспечения транспортной безопасности востребованы: биометрическая идентификация и аутентификация пассажиров в аэропортах, различные цифровые сервисы и платформы, используются цифровые двойники. Развиваются беспилотные авиационные системы. В основе цифровой трансформации автотранспорта лежат интеллектуальные транспортные системы, включая различные решения на основе

³¹ Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности : материалы Шестого международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малёшиной. — М.: Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ). – 2024. – С.11.

технологий ИИ, позволяющие идентифицировать участников транспортных правоотношений и транспортные средства, отслеживать состояние водителя транспортного средства, прогнозировать и минимизировать дорожно-транспортные происшествия. Кроме того, развиваются средства автоматического обмена цифровыми данными между транспортными средствами и иными объектами о дорожной ситуации. На железнодорожном транспорте основное направление цифровизации – автоматизация операционных и бизнес-процессов, включая внедрение цифровых решений для оказания транспортных услуг. Трансформация, связанная с процессами цифровизации на морском и речном (внутреннем водном) транспорте, основывается на внедрении комплексных интеллектуальных информационных систем, интегрирующих большие массивы данных о судовладельцах, персонале и прочих участниках перевозочного процесса³². Перечисленное, на наш взгляд, позволяет утверждать, что многие цифровые решения и устройства, внедряемые в транспортной сфере, обрабатывают персональные данные в цифровой форме для решения задач обеспечения транспортной безопасности, как составляющей цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере. При этом в целях обеспечения транспортной безопасности могут обрабатываться как собственно персональные данные, так и иная информация, связанная с субъектами транспортных правоотношений (данные о транспортных средствах, багаже, геолокации, погодных условиях и т.д.).

Однако диссертационное исследование свидетельствует о том, что с одной стороны, положения пункта 3 статьи 3 Закона о персональных данных, дефинируют понятие «обработка персональных данных» как всякое действие или совокупность действий с такими данными, т.е. законодательно обработка зафиксирована максимально широко. Это можно обосновать, помимо прочего, еще и тем, что традиционно «оборот» выступает некоторой составляющей или этапом

³² Цифровая трансформация: ожидания и реальность : докл. к XXIII Ясинской (Апрельской) междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества [Текст] / Г. И. Абдрахманова, С. А. Васильковский, К. О. Вишневский, М. А. Гершман, Л. М. Гохберг и др.; рук. авт. кол. П. Б. Рудник; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2022. – С. 93–96.

деятельности, или развития определенного объекта³³. Однако, с другой стороны, толковые словари содержат и иное понимание слова «оборот» – как «Законченный цикл операций, производимых средствами передвижения»³⁴, что вполне применимо к информационной сфере, где отдельные операции автоматизированной обработки персональных данных могут представлять собой некоторый цикл от сбора до использования по определенному назначению. Вместе с тем в рамках информационно-правового исследования первая приведенная позиция представляется более обоснованной.

Исследование показывает, что цифровая трансформация кардинально модернизирует инфраструктуру и функционирование транспортного комплекса, являющегося связующим звеном экономической сферы страны, детерминируя усложнения процессов цифрового оборота данных как неотъемлемой ее части, что определяет формирование нового регуляторного «ландшафта» в транспортной сфере³⁵. Не случайно исследователи отмечают, что документы стратегического планирования, определяющие векторы стратегического развития транспортного комплекса, включая Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года³⁶ и Морскую доктрину Российской Федерации³⁷, по своей сути являются «цифровыми», предусматривающими так называемую «оцифровку многих его составляющих»³⁸.

³³ Толковый словарь Ожегова. Словари и энциклопедии. GUFO.ME. – URL: <https://gufo.me/dict/ozhegov/%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%82?ysclid=m0587awjc984976719> (дата обращения: 22.08.2024).

³⁴ Там же.

³⁵ Полякова, Т. А. О новом «регуляторном ландшафте» в условиях цифровой трансформации системы права и экономики / Т. А. Полякова, А. А. Чеботарева // Информационное право. – 2020. – № 2. – С. 4–8.

³⁶ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 50 (часть IV). – Ст. 8613.

³⁷ Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации : указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 31. – Ст. 5699.

³⁸ Чеботарева, А. А. О некоторых особенностях информационного, цифрового и технологического суверенитета и его значении для транспортного комплекса / А. А. Чеботарева, Е. А. Нестеров // Цифровые технологии и право: сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции (г. Казань, 23 сентября 2022 г.). – Казань: Изд-во «Познание» Казанского инновационного университета Казань, 2022. – С. 511.

Правовое обеспечение транспортной безопасности сегодня имеет ключевое значение для функционирования и развития транспортного комплекса страны, поскольку без решения вопросов, связанных с безопасностью различных видов транспорта, включая информационную безопасность³⁹, в этой сфере невозможно обеспечение транспортных потоков, перемещение товаров и пассажиров, предоставление услуг и решение их задач⁴⁰. В связи с этим совершенствование правового обеспечения ТБ публично-правовыми средствами является важным направлением достижения национальных интересов России, в том числе создания комфортной среды для граждан Российской Федерации и народосбережения, что предполагает, кроме прочего, развитие правовых средств профилактики и пресечения правонарушений, угрожающих эффективному функционированию транспортного комплекса.

Следует констатировать, что термин и понятие «безопасность» сравнительно широко встречается в понятийно-категориальном аппарате правовой науки и в правоприменительной практике. Так, среди устоявшихся и значимых видов обеспечиваемой безопасности целесообразно отметить государственную и общественную безопасность, безопасность личности, а также составляющих безопасности, формируемых по областям науки и практической деятельности⁴¹. При этом не вызывает сомнений, что транспортная безопасность играет среди иных видов безопасности важную роль.

В этих условиях на научные и практические вопросы обеспечения ТБ традиционно обращают свое внимание исследователи и специалисты различных областей. Однако следует согласиться с мнением исследователей, что в литературе

³⁹ Азаров, В. Н. Методы моделирования безопасности на транспорте / В. Н. Азаров, А. С. Кабанов, О. А. Копылов, М. Ю. Моргунов // Публикации на конференции 2016. IEEE | IEEE Xplore Conference on Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies (IT&MQ&IS). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

⁴⁰ Пичкур, А. П. Полиция в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте : дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. / Пичкур Анна Петровна. – СПб. – 2022. – С. 21.

⁴¹ Например: биологическая, военная, информационная, пожарная, продовольственная, экологическая, ядерная и др.

и нормативных правовых актах используется разнообразный понятийный аппарат⁴², характеризующий транспортную безопасность⁴³. Как отмечают исследователи, сложившаяся в настоящее время ситуация с терминологией в данной области обусловлена тем, что общественные отношения в связи транспортной безопасностью регулируются нормативными правовыми актами различной юридической силы и разной отраслевой принадлежности⁴⁴. Кроме того, М.А. Бажина, анализируя понятийный аппарат транспортного права, также обращает внимание на несогласованность понятий, применяемых в нормах федеральных законов, подзаконных актов и документов по стандартизации⁴⁵.

Вместе с тем, учитывая информационно-правовую направленность настоящего исследования, полагаем, что детальный анализ дискуссионных вопросов транспортного права и достижение универсальности толкования понятия «транспортная безопасность» заслуживает отдельного внимания и исследований. В настоящей работе это понятие использовано в рамках положений норм-дефиниций, содержащихся в Федеральном законе «О транспортной безопасности», где ТБ определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства⁴⁶.

В связи с этим заслуживает поддержки позиция Н.К. Титовой, предлагающей характеризовать систему транспортной безопасности исходя из состояния системы

⁴² Пичкур, А. П. Полиция в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте : дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. / Пичкур Анна Петровна. – СПб. – 2022. – С. 21; Корякин, В. М. О соотношении понятий «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 11. – С. 26–32.

⁴³ Понятия «безопасность в сфере транспорта», «безопасность на транспорте», «безопасность транспортного комплекса», «транспортная безопасность» и иные.

⁴⁴ Землин, А. И. Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности / А. И. Землин // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2019. – № 4 (28). – С. 11.

⁴⁵ Бажина, М. А. Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации / М. А. Бажина // Транспортное право. – 2023. – № 1. – С. 6–9.

⁴⁶ О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

средств реализации национальных интересов в транспортной сфере⁴⁷ в целях предупреждения разнообразных рисков и угроз природного и техногенного характера для функционирования транспортного комплекса, а также предупреждения и пресечения правонарушений в этой сфере. Это достигается посредством создания и реализации «единой государственной политики и применения системы мер организационного, экономического, правового и технического характера, адекватных угрозам жизненно важным национальным интересам в транспортной сфере»⁴⁸. Важно в связи с этим также информационное обеспечение ТБ в целях аккумулирования массива информации, необходимого для прогнозирования, предупреждения, предотвращения и расследования противоправных актов на транспорте, включая информационную модель действительного и потенциального нарушителя транспортной безопасности.

Ключевое значение в области обеспечения транспортной безопасности имеют документы стратегического планирования, включая Стратегию национальной безопасности РФ⁴⁹, Стратегию пространственного развития РФ на период до 2025 года⁵⁰ и иные. В качестве основных проблем в транспортной сфере документами стратегического планирования определено несоответствие существующей инфраструктуры транспорта потребностям населения и экономики, выраженная низкая транспортная доступность некоторых территорий и нереализованный потенциал взаимодействия и необходимости повышения

⁴⁷ Титова, Н. К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект / Н. К. Титова // Транспортное право. – 2012. – № 3. – С. 31.

⁴⁸ Азаров, В. Н. Методы моделирования безопасности на транспорте / В. Н. Азаров, А. С. Кабанов, О. А. Копылов, М. Ю. Моргунов // Публикации на конференции 2016. IEEE | IEEE Xplore Conference on Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies (IT&MQ&IS). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

⁴⁹ О Стратегия национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (часть II). – Ст. 5351.

⁵⁰ Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года: распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р // Собрание законодательства РФ. – 2019. № 7 (часть II). – Ст. 702.

качества⁵¹. В связи с этим следует отметить, что в указанных новых актах выделен ряд стратегических векторов развития транспортной сферы, важнейшими из которых являются создание интеллектуальных транспортных систем, формирование лидерского положения Российской Федерации в отношении транспортно-логистических систем⁵². Однако очевидно, что достижение данных целей даст для России положительный эффект только при формировании и достижении информационной безопасности в транспортной сфере.

К важнейшим для системы ТБ относятся федеральные законы: «О безопасности»⁵³, «О транспортной безопасности», «О противодействии терроризму»⁵⁴, «О безопасности дорожного движения»⁵⁵. В системе правового регулирования в области обеспечения информационной безопасности необходимо отметить Указ Президента РФ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»⁵⁶, а также Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденную Правительством РФ⁵⁷. Кроме того, отношения в связи с ТБ урегулированы множеством законодательных и подзаконных актов, направленных на определенные отрасли транспорта, а также обеспечение определенных видов безопасности на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры⁵⁸. В связи с

⁵¹ Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р // Собрание законодательства РФ. – 2019. – № 7 (часть II). – Ст. 702.

⁵² О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации : указ Президента РФ от 28.02.2024 № 145 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 10. – Ст. 1373.

⁵³ О безопасности : федер. закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 1. – Ст. 2.

⁵⁴ О противодействии терроризму : федер. закон от 06.03.2006 № 35-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 11. – Ст. 1146.

⁵⁵ О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

⁵⁶ О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте : указ Президента РФ от 31.03.2010 № 403 // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 14. – Ст. 1637.

⁵⁷ Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте: распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 32. – Ст. 4359.

⁵⁸ О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – №7.– Ст. 837.

этим понятие «транспортная безопасность» в настоящее время воспринимается достаточно широко, но ключевыми ее составляющими являются антитеррористическая, информационная, технологическая, экологическая и иные виды безопасности. При этом В.А. Шестак полагает возможным в настоящее время правовое обеспечение транспортной безопасности оценивать как сформировавшийся юридический институт⁵⁹.

Как и практически все другие сферы обеспечения национальной безопасности, транспортная безопасность находится под трансформирующим влиянием цифровых технологий, которые позволяют: сформировать единую цифровую среду и цифровые инструменты, направленные на обеспечение безопасности⁶⁰ в данной сфере, содействовать гражданам в части получения разнообразных связанных с рассматриваемой сферой безопасных сервисов, развивать национальную систему прогнозирования и предупреждения правонарушений на транспорте, а также решать иные взаимосвязанные задачи. Среди важных направлений совершенствования цифровых сервисов представляется необходимым выделить правовые вопросы, касающиеся получения информации и услуг, включая проверку и оплату штрафов на платформе электронных государственных и муниципальных услуг. Исследование позволяет утверждать, что использование цифровых технологий в сфере ТБ является одним из наиболее эффективных инструментов, позволяющих осуществлять достижение национальных интересов, связанных с дальнейшим устойчивым социально-экономическим развитием нашей страны. Это требует создания нормативно-правовой основы обработки цифровых данных в транспортном комплексе в целом, включая правовое обеспечение цифрового оборота персональных данных в СОТБ.

⁵⁹ Шестак, В. А. Транспортная безопасность как юридический институт / В. А. Шестак // Транспортное право и безопасность: электрон. науч. журн. – 2018. – № 1. – С. 196–200. URL: http://trans-safety.ru/tpb/2018/04/trans_safety_25.pdf (дата обращения: 06.09.2024).

⁶⁰ Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г. : распоряжение Правительства РФ от 03.11.2023 № 3097-р // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 46. – Ст.8274.

Исследователи на основе анализа законодательства делают вывод, что сущность понятия «транспортная безопасность» включает разные типы безопасности транспортного комплекса, в том числе: «безопасные условия проезда и перевозки, безопасность функционирования средств транспорта, безопасность объектов критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса»⁶¹, а также как предлагают другие авторы, биологическую, информационную, пожарную, радиационную, санитарную, экономическую, экологическую, ядерную и иную безопасность⁶². Настоящее исследование направлено на выявление проблем развития информационной безопасности транспортной сферы при цифровом обороте персональных данных.

Информационная защищенность транспортной сферы является частью состояния информационной безопасности Российской Федерации, и ее значение для обеспечения экономической стабильности и развития экономики государства сложно переоценить. Вместе с тем транспортная отрасль по итогам 2023 года вошла в первую десятку отраслей, подверженных самым активным компьютерным атакам. В связи с широким внедрением цифровых сервисов и иных цифровых инструментов транспортная сфера становится все более информационно уязвимой. При этом анализ статистических данных свидетельствует том, что: 87% успешных компьютерных атак хакеров в транспортной отрасли было направлено на средства вычислительной техники и сетевое оборудование; 50% – на веб-ресурсы и 20% – на сотрудников. Обращает внимание, что 70% компьютерных атак на транспортный комплекс России привели к нарушению основных управленческих и экономических процессов в организациях, а почти 40% способствовали утечке различных видов данных, составляющих информацию ограниченного доступа. При этом более 50% подвергшихся кибератакам данных является персональными

⁶¹ Смирнова, Т. С. Курс лекций по транспортной безопасности / Т. С. Смирновой. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». –2013. – С.12.

⁶² Целуйко, А.В. В.В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности / А. В. Целуйко, В. В. Петроченко // Транспортное право. – 2017. – № 4. – С. 28–31.

данными в цифровой форме сферы транспорта: 25% учетные данные пользователей, а 4% данные платежных карт⁶³. Эти аналитические данные подтверждают, что одним из ключевых направлений обеспечения информационной безопасности транспортной сферы является защита персональных данных.

В связи с этим представляется дискуссионным определение понятия «угроза транспортной безопасности», используемое в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте, но включающее только противоправные действия и процессы техногенного и природного характера, препятствующие реализации национальных интересов и ведущие к негативным последствиям в транспортной сфере⁶⁴. Вместе с тем это понимание угрозы не в полной мере соотносится с пониманием других видов угроз. Так, угроза информационной безопасности в ключевом акте стратегического планирования в этой области⁶⁵ определяется как «совокупность действий и факторов, создающих опасность нанесения ущерба национальным интересам в информационной сфере»⁶⁶. Поэтому угрозы информационной безопасности персональным данным, обрабатываемым при информационном обеспечении транспортной безопасности, следует рассматривать, как точно отмечает А.А. Чеботарева, «не только как⁶⁷ совокупность противоправных действий и негативных факторов, но и включить различные процессы, препятствующие реализации национальных интересов и создающие опасность нанесения им ущерба в транспортной сфере».

⁶³ Киберугрозы в транспортной отрасли // Positive technologies. – URL: <https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/cyber-threats-in-the-transport-sector-2023/> (дата обращения: 16.04.2024).

⁶⁴ Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте : распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 32. – Ст. 4359.

⁶⁵ Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 05.12.2016 № 646 // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 50. – Ст. 7074.

⁶⁶ Там же.

⁶⁷ Чеботарева, А. А. Цифровая трансформация транспортного комплекса – не цель, а средство (конкурентоспособность, обеспеченность специалистами, безопасность) / А. А. Чеботарева // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности: матер. Шестого междунар. трансп.-правов. форума / под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малёшиной. – М.: Изд-во Юрид. ин-та РУТ (МИИТ), 2024. – С. 11–15.

В целях осмысления угроз транспортной безопасности интерес представляют также положения Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», в которых угрозы в этой области определяются через понятия «условия» и «факторы», связывая их с возможностью снижения уровня безопасности. Представляется важным, что к угрозам информационной сферы, наравне с диверсиями и террористическими акциями, причислены «иные случаи незаконного вмешательства» на транспорте, включая такие как «противоправное блокирование аэропортов и транспортных магистралей, криминальные действия против пассажиров» и «телефонный терроризм»⁶⁸.

Практика осуществления противодействия и расследования актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса России⁶⁹ требуют обработки цифровых персональных данных о лицах, которые потенциально или реально несут угрозы транспортной безопасности. В связи с этим вопрос организационно-правовой защиты персональных данных в информационную эпоху на современном этапе цифрового развития и интенсификации цифрового оборота персональных данных приобретает особую актуальность⁷⁰, поскольку касается не только государства и общества, но и существенно затрагивает интересы граждан. Неслучайно интересы граждан, соблюдение их прав в Стратегии национальной безопасности РФ⁷¹ включены в национальные интересы, при этом обеспечение информационной безопасности выделено в базовом документе стратегического планирования в качестве одного из

⁶⁸ Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»: распоряжение Правительства РФ от 03.12.2014 № 2446-р // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 50. – Ст. 7220.

⁶⁹ Азаров, В. Н. Методы моделирования безопасности на транспорте / В. Н. Азаров, А. С. Кабанов, О. А. Копылов, М. Ю. Моргунов // Публикации на конференции 2016. IEEE | IEEE Xplore Conference on Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies (IT&MQ&IS). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

⁷⁰ Докучаев, В. А. Влияние кибербезопасности на транспортную безопасность / В. А. Докучаев, В. В. Маклачкова // Международная конференция по инженерному управлению коммуникациями и технологиями. 2023 (EMCTECH). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

⁷¹ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (часть II). – Ст. 5351.

основных приоритетов. В условиях активизации внедрения современных цифровых технологий, цифровых сервисов и платформ, развития КИИ, в том числе в связи с оказанием государственных услуг в электронной форме, расширения электронного взаимодействия в системе публичной власти и увеличения цифрового оборота информации, включая и персональные данные, существенно возрастают угрозы и вызовы информационной безопасности в транспортной сфере.

В системе ТБ цифровой оборот персональных данных реализуется посредством передачи и использования таких данных и иной взаимосвязанной информации субъектов транспортных правоотношений (в том числе данные о характеристиках транспортных средств, багажа, ручной клади и иных). Цифровые персональные данные, переданные субъектам ТБ, необходимы для формирования информационной модели нарушителя безопасности на транспорте и его идентификации для максимально безопасной работы транспортного комплекса.

Применение ИКТ, цифровых транспортных платформ и сервисов, беспилотных транспортных средств, электронного документооборота и иных цифровых инноваций связывают вопросы организационного и информационно-правового обеспечения ТБ. Среди них важное значение имеют вопросы правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ.

Результаты проведенного в рамках настоящего исследования анализа свидетельствуют, что рассматриваемая проблематика имеет множество проявлений. Так, персональные данные достаточно активно используются при обороте электронных проездных документов, услугах шеринга⁷², включая каршеринг, проведении досмотровых мероприятий, мониторинге на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, при работе агрегаторов и в других случаях. Вместе с тем в законодательстве России вопросы, связанные с защитой персональных данных в транспортной сфере, учитывающие все особенности цифровой обработки таких данных, сегодня недостаточно урегулированы.

⁷² Шеринг (от англ. «share» - делиться) – коллективное использование товаров и услуг без обязательного владения, а также социально экономическая модель, предполагающая отказ от владения собственностью в пользу аренды или совместного потребления.

Пристального внимания требуют вопросы безопасности обработки персональных данных, возникающие при идентификации граждан в СОТБ и использовании прорывных цифровых технологий, включая технологии ИИ, робототехники и больших данных. Это подтверждает необходимость решения проблем правового регулирования цифрового оборота персональных данных и определения его места в системе информационно-правового обеспечения ТБ Российской Федерации.

Таким образом, рассмотрение в настоящем параграфе теоретико-методологических вопросов и проблем позволяет сделать определенные выводы, формирующие, на наш взгляд, взаимообусловленные теоретические основания настоящего исследования для решения определенных цели и задач, а также их реализации. Понятие «цифровые данные» для развития правового регулирования транспортной сферы предлагается определить, как информацию, собираемую в рамках транспортного комплекса, которая представлена в формализованном виде, пригодном для обработки цифровыми устройствами с применением цифровой кодировки и электронных сигналов различной физической природы.

В результате исследования выявлено и обосновано, что цифровой оборот персональных данных в СОТБ является составляющей обработки персональных данных и выражается в передаче и использовании персональных данных субъектов транспортных правоотношений и иной информации, связанной с этими отношениями, представленных в цифровой форме и применяемых в процессе информационного взаимодействия субъектов транспортной безопасности. Это необходимо для формирования информационной модели нарушителя требований безопасности на транспорте, а также идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений в целях обеспечения бесперебойного, эффективного и безопасного функционирования транспортного комплекса в условиях больших вызовов и угроз цифровой трансформации, осуществляемого с учетом отраслевой принадлежности объектов транспортного комплекса⁷³.

⁷³ Быстрякова, С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. № 2 (50). – С. 68.

§ 1.2. Развитие теоретических подходов к понятию, правовой сущности и видам персональных данных при цифровом обороте данных в транспортной сфере

Генезис правового института персональных данных, как представляется, непосредственно связан с историей формирования права на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну, что определяет, на наш взгляд, основную направленность данного института права. При этом содержательно право на неприкосновенность частной жизни, являющееся естественным правом человека, принадлежащим ему от рождения, на основе различных подходов может оцениваться вариативно.

Исследование показало, что двадцатый век является переломным в части признания и реализации права на неприкосновенность частной жизни. Следует согласиться с исследователями отмечающими, что «В целом процесс развития института прав человека в России был сложным»⁷⁴. Сравнительно недавно в историческом масштабе сформировалось представление о персональных данных как информации, идентифицирующей человека и позволяющей в совокупности нанести ущерб правам и свободам человека – ее носителя.

В настоящее время ключевое значение для охраны права на неприкосновенность частной жизни имеет его конституционное основание. При этом правовой институт персональных данных является неотъемлемой частью охраны права на неприкосновенность частной жизни. В связи с этим получила конституционное закрепление недопустимость сбора информации о человеке без его согласия⁷⁵.

Непосредственно регулирование общественных отношений, связанных с обработкой персональных данных, правовыми средствами имеет в масштабах истории права сравнительно небольшую продолжительность. Определенную

⁷⁴ Майоров, А.В. Формирование и развитие права на неприкосновенность частной жизни / А. В. Майоров, Е. Н. Поперина // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2012. – № 3 (21). – С. 35.

⁷⁵ Часть 1 статьи 24 Конституции РФ.

предысторию в этой области составили концепции защиты прайвеси (privacy) как юридической категории в конце XIX века в США. Однако первым в истории законом о защите персональных данных стал закон немецкой провинции – федеральной земли Гессен, принятый еще в 1970 году и послуживший толчком для развития европейского регулирования, которое по настоящее время является в определенной мере наиболее развитым в контексте правовой охраны персональных данных⁷⁶.

В России впервые понятие «персональные данные» нашло законодательное закрепление в Законе «Об информации, информатизации и защите информации», определившего его через понятие «информация о гражданах». При этом персональные данные были отнесены к конфиденциальной информации, и установлено, что при включении сведений в состав федеральных информационных ресурсов перечни данных закрепляются федеральным законом⁷⁷. В указанном Законе декларировалось, что организации и физические лица несут ответственность за нарушение режима их обработки и защиты⁷⁸. Следует отметить, что норма-дефиниция указанного, и признанного утратившим силу в 2006 г. Закона об информации (1995 г.), связывала персональные данные с возможностью идентификации человека. Это, на наш взгляд, значительно уже, чем современное понимание, которое относит к персональным данным также любые сведения, касающиеся определенного лица, а не только определяемого. Вместе с тем полагаем, положения Закона об информации 1995 года сыграли значительную роль в развитии российского законодательства в этой области и формировании интереса

⁷⁶ История защиты персональных данных // SEARCHINFORM. INFORMATION SECURITY. – URL: <https://searchinform.ru/resheniya/biznes-zadachi/zaschita-personalnykh-dannykh/realizaciya-zashchity-personalnyh-dannyh/istoriya-zashchity-personalnyh-dannyh/?ysclid=m06chtv1o9162519877> (дата обращения: 23.08.2024); История защиты персональных данных: как появился GDPR // Хабр. – URL: <https://habr.com/ru/companies/digitalrightscenter/articles/431582/> (дата обращения: 23.08.2024).

⁷⁷ Об информации, информатизации и защите информации : федеральный закон от 20.02.1995 № 24-ФЗ (утратил силу) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 8. – Ст. 609.

⁷⁸ Там же.

исследователей к проблематике правового обеспечения защиты информации персонального характера.

При исследовании генезиса правового режима персональных данных необходимо также отметить главу 14 Трудового кодекса РФ⁷⁹, регламентирующую защиту персональных данных в рамках трудовых отношений. Появление в Трудовом кодексе РФ указанной главы тоже в некоторой степени явилось временным опережением формирования системного законодательства в этой области. Вместе с тем нельзя забывать, что такой законодательный акт изначально не мог явиться фундаментальной базой для отраслевого законодательства, направленного на правовую охрану персональных данных в сфере транспорта и в области обеспечения ТБ.

Сегодня базовым Законом в этой области с 2006 г. является Закон «О персональных данных», которым определены основные требования к обработке такой информации и, по сути, законодательная база правового режима⁸⁰. В этом Законе дана норма-дефиниция понятия «персональные данные» и они классифицированы по различным критериям категории доступа, по содержанию, по возрастному критерию субъектов, по отношению к гражданству России. Применимы также иные классификации и типологизации персональных данных⁸¹, обусловленные особенностями правового регулирования определенных видов данных персонального характера.

Фактически все указанные виды персональных данных находят свое применение при функционировании транспортного комплекса. В сфере транспорта и транспортной инфраструктуры активно используются фамилия, имя, отчество, пол, гражданство физического лица, паспортные данные, сведения о состоянии здоровья, квалификации и многие иные сведения, которые необходимы как для

⁷⁹ Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 3.

⁸⁰ О персональных данных : федер. закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451.

⁸¹ Камалова, Г.Г. Правовое обеспечение конфиденциальности информации в условиях развития информационного общества: дис. ...д-ра юрид. наук / Камалова Гульфия Гафиятовна – М., 2020. – 472 с.

идентификации лица при пропуске на транспорт и транспортную инфраструктуру, оказании услуг перевозки, так и для выявления и минимизации потенциальных и реальных угроз транспортной безопасности. Правомерность обработки персональных данных для обеспечения транспортной безопасности подтверждается судебной практикой⁸².

Особое значение для идентификации субъектов транспортных правоотношений в настоящее время в силу развития цифровых технологий приобрели биометрические персональные данные. В связи с этим в современных условиях расширения идентификации и аутентификации на основе цифровой обработки персональных данных целесообразно обратить специальное внимание на понятие биометрических данных, так как в настоящее время на транспорте в целях решения вопросов обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса и предотвращения противоправного воздействия на транспортную инфраструктуру, противодействия совершению террористических актов на транспорте активно используются методы автоматического распознавания человека на основе его биометрических характеристик.

⁸² См., например: Об оставлении без удовлетворения заявления о признании частично недействующими Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утв. Постановлением Правительства РФ от 02.03.2005 № 111, и Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на железнодорожном транспорте, утв. Приказом МПС РФ от 26.07.2002 № 30, а также Указания МПС РФ от 26.05.1995 № К-419у «О порядке оформления проездных документов с указанием фамилии пассажира»: решение Верховного Суда РФ от 01.07.2008 № ГКПИ08-1264 // Документ опубликован не был; Об отказе в удовлетворении заявления о признании частично недействующим приложения № 3 «Оформление водительского удостоверения при его выдаче» к Приказу МВД России от 13.05.2009 № 365 «О введении в действие водительского удостоверения»: решение Верховного Суда РФ от 04.07.2022 № АКПИ22-290 // Документ опубликован не был. Документ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: по подписке; Об оставлении без изменения Решения Верховного Суда РФ от 25.03.2008 № ГКПИ08-33, которым оставлено без удовлетворения заявление о признании недействующим абзаца третьего пункта 29 Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 02.03.2005 № 111: определение Верховного Суда РФ от 17.07.2008 № КАС08-347 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – № 7 (извлечение).

В области науки и практической деятельности разработано множество способов распознавания и идентификации человека на основе его биологических или поведенческих характеристик, что позволяет использовать сформированные и подтвердившие свою эффективность биометрические методы для оплаты проезда, установления личности пассажиров, выявления правонарушителей, доступа к интернет-сервисам и в других случаях. Однако следует признать верными выводы ряда научных исследований, согласно которым биометрические данные являются одновременно видом персональных данных и «результатом особой технической обработки физических, физиологических или поведенческих характеристик людей и позволяют автоматически идентифицировать граждан»⁸³. В.Б. Наумов обращает внимание, что эффективность идентификации человека на основе биометрических данных определяет целесообразность развития правового регулирования соответствующих вопросов в рамках правового института идентификации⁸⁴.

Следует отметить, что определение понятия биометрических данных, содержащееся в законодательстве, на наш взгляд, не в полной мере отражает всю специфику таких данных. Несовершенство правового регулирования биометрических данных в условиях все более широкого их применения и нечеткость формулировок норм-дефиниций является одной из правовых проблем законодательства, отмечаемых учеными и специалистами права⁸⁵.

Для идентификации человека оператором может применяться широкий спектр разнообразных данных биологического, физиологического и поведенческого характера, включая данные о признаках внешнего облика, измерениях отдельных частей тела человека, особенностях строения папиллярных

⁸³ Рассолов, И. М. Биометрия в контексте персональных данных и генетической информации: правовые проблемы / И. М. Рассолов, С. Г. Чубукова, И. В. Микурова // *Lex Russica (Русский закон)*. – 2019. – № 1 (146). – С. 110.

⁸⁴ Наумов, В. Б. Правовое регулирование идентификации. Особенности обработки биометрических персональных данных / В. Б. Наумов // *Право персональных данных: учебник / под общ. ред. д.ю.н., профессора А. В. Минбалева*. – Саратов: ООО «Амирит», 2023. – С. 180–215.

⁸⁵ Брызгин, А. А. Правовой режим биометрических персональных данных / А. А. Брызгин, А. В. Минбалева // *Вестник УрФО. Безопасность в информационной сфере*. – 2012. – №2 (4). – С. 35–41.

узоров, флексорных линий, строения радужной сетчатки глаза, походки, почерка, мимики, расположении кровеносных сосудов, артикуляции в ходе использования речевого аппарата, голоса, походки⁸⁶ и иные.

Специальная область научного знания, изучающая биометрические данные и закономерности их использования в целях идентификации, верификации и аутентификации человека, разрабатывающая на этой основе специальные методы, получила название биометрия. Биометрические технологии в настоящее время широко используются в различных областях, включая оперативно-разыскную деятельность, предварительное расследование, защиту информации (криптографические методы, системы управления доступом к информации). Указанные методы нашли свое применение в системах голосования, при защите электронных платежей, документов и многих иных сферах.

Как было указано ранее биометрические технологии также применяются для обеспечения транспортной безопасности. Однако нужно согласиться с Г.Г. Камаловой, отмечающей, что невзирая на широкое применение биометрических технологий и значительные перспективы в этой области при внедрении инновационных цифровых технологий «недостатки законодательства о персональных данных влияют на готовность общества предоставлять персональные данные, в том числе биометрические, а также эффективность применения биометрических данных в различных областях и успешность обеспечения их безопасности»⁸⁷.

Вместе с тем существенный интерес к биометрическим персональным данным в СОТБ обусловлен значительными преимуществами, которые дает цифровая обработка и применение биометрических персональных данных при выявлении злоумышленников и противодействии правонарушениям и актам незаконного вмешательства на транспорте. Показателен в этом отношении

⁸⁶ Камалова, Г. Г. Правовое обеспечение конфиденциальности информации в условиях развития информационного общества: дис. ...д-ра юрид. наук / Камалова Гульфия Гафиятовна – М., 2020. – 472 с.

⁸⁷ Камалова, Г. Г. Биометрические персональные данные: определение и сущность / Г. Г. Камалова // Информационное право. – 2016. – № 3. – С. 10.

эксперимент, проводимый в метрополитене г. Москвы, в ходе которого в целях безопасности в рамках реализации концепции миграционной политики будет проводиться биометрическая идентификация иностранцев, включая использование отпечатков пальцев, антропометрических признаков и геномной информации⁸⁸. Эксперимент будет проводиться совместно ГУП «Московский метрополитен» и АО «Центр биометрических технологий», являющимся оператором Единой биометрической системы и обеспечивающим «сохранение биометрических и любых персональных данных на территории нашей страны под защитой»⁸⁹.

Эффективность применения биометрических технологий значительно повышается при интегративном использовании цифровых технологий. Особое значение для решения задач транспортной безопасности имеют технологии искусственного интеллекта, более детальному рассмотрению этого посвящен параграф 3.2. Главы 3 настоящего исследования, в котором рассмотрены основные тренды и возможности информационно-правового регулирования цифрового оборота персональных данных в связи с применением технологий ИИ и робототехники в СОТБ⁹⁰.

Текущая динамика сквозных цифровых технологий и цифровых инноваций актуализирует правовую задачу осмысления влияния технологий больших данных на развитие правовых механизмов охраны права на персональные данные. Следует отметить, что в настоящее время, невзирая на значительные усилия исследователей для решения обозначенных правовых проблем как теоретического, так и практического характера, не нашли своего решения вопросы формирования специального правового режима больших данных, что детерминировано как существующими сложностями соотношения категорий персональных данных и больших данных, так и существенным значением развития и использования технологий больших данных для успешного формирования экономики данных.

⁸⁸ Собянин рассказал об эксперименте по биометрической идентификации иностранцев // Интерфакс. – URL: <https://www.interfax.ru/moscow/965749> (дата обращения: 28.08.2024).

⁸⁹ В РФ проведут пилот по биометрической идентификации въезжающих иностранцев // Интерфакс. – URL: <https://www.interfax.ru/spief2024/965458> (дата обращения: 28.08.2024).

⁹⁰ См.: С. 162.

Значительная часть исследователей, рассматривая технологии и результаты их применения, концентрирует свое внимание на технических особенностях, игнорируя правовую природу и сущность больших данных. Вместе с тем необходимо формирование правовой определенности в отношении больших данных, регламентация их правового режима, включающего, среди прочего, ограничения и ответственность, они потенциально могут создать правовые препятствия для развития цифровых технологий. Однако необходимость специальной информационно-правовой регламентации цифрового оборота больших данных сегодня продиктована потребностями защиты прав и свобод граждан.

Наращивание требований к обеспечению безопасности обработки персональных данных в цифровой форме, в том числе, в транспортной сфере, сейчас обусловлено целым рядом причин: активным развитием цифровых технологий; интересом к персональным данным граждан России со стороны разведывательных⁹¹ и иных специальных служб иностранных государств; использованием персональных данных в преступной и иной неправомерной деятельности; расширением спектра и масштабов кибератак на российские информационные ресурсы, включая объекты критической информационной инфраструктуры. Особенно обострился интерес к персональным данным россиян и иной взаимосвязанной информации у злоумышленников с началом специальной военной операции, что потребовало усиления внимания и существенного повышения требований к защите персональных данных российских граждан, недопущения их утечек, особенно при цифровом обороте огромных массивов персональных данных, используемых в системе транспортной безопасности.

Сложная ситуация в трех приграничных областях Российской Федерации – Курской, Белгородской и Брянской, граничащих с Украиной, например, привела к необходимости принятия дополнительных мер транспортной безопасности в этих

⁹¹ Восс, У. Г. Трансграничные потоки данных, общий регламент защиты персональных данных и управления данными / У. Г. Восс // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2022. – № 1. – Т. 17. – С. 58.

регионах. Управление по организации борьбы с противоправным использованием информационно-коммуникационных технологий МВД России призвало граждан не использовать камеры видеонаблюдения в этих областях, так как данные с них могут быть использованы противником для сбора информации. В указанном управлении отметили, что «Противник массово выявляет ip-диапазоны на наших территориях и подключается к незащищенным камерам видеонаблюдения удаленно, просматривая все - от частных дворов до дорог и трасс стратегического значения»⁹², что оказывает существенное влияние на транспортную безопасность и ситуацию с проведением специальной военной операции.

Исследование показало, что в СОТБ используются разные персональные данные⁹³. Обеспечение ТБ согласно законодательства возлагается на субъектов транспортной инфраструктуры или перевозчиков, которые имеют право включить в должностные обязанности⁹⁴ работников и экипажа транспортных средств обязанности по обеспечению ТБ транспортного средства в объеме, не препятствующем выполнению ими трудовых и служебных функций.

В сфере транспортных правоотношений выделяют следующий круг субъектов: физические лица⁹⁵; юридические лица⁹⁶; государство и органы

⁹² МВД выпустило советы по мерам информбезопасности в Белгородской, Брянской и Курской областях // ИНТЕРФАКС. – URL: <https://www.interfax.ru/russia/977231> (дата обращения: 23.08.2024).

⁹³ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. – 2024. – №7. – С. 450.

⁹⁴ Азаров, В. Н. Методы моделирования безопасности на транспорте / В. Н. Азаров, А. С. Кабанов, О. А. Копылов, М. Ю. Моргунов // Публикации на конференции 2016. IEEE | IEEE Xplore Conference on Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies (IT&MQ&IS). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

⁹⁵ Пассажиры; встречающие, провожающие; грузоотправители и грузополучатели; индивидуальные предприниматели, выступающие грузоотправителями, перевозчиками, грузополучателями, транспортными экспедиторами, фрахтователями, фрахтовщиками, владельцами инфраструктуры транспорта, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, операторами железнодорожного подвижного состава, операторами морского порта и др.

⁹⁶ Перевозчики, фрахтовщики и фрахтователи, транспортные экспедиторы, грузополучатели, грузоотправители, владельцы объектов транспортной инфраструктуры, операторы железнодорожного транспорта и морских портов и др.

публичной власти⁹⁷. При этом следует учитывать, что общественные отношения в связи с обеспечением ТБ вторичны по отношению к транспортным правоотношениям в целом. Транспортные правоотношения определяют массив обрабатываемых персональных данных в СОТБ и как отмечают исследователи все вышеперечисленные субъекты являются субъектами персональных данных, обрабатываемых не только в транспортной сфере, но и при обеспечении ТБ⁹⁸. Исследователи в круг субъектов обеспечения ТБ включают Правительство РФ, Минтранс России, Минздрав России, ФСБ России, МВД России, Росгвардию, Ространснадзор и иные уполномоченные органы в СОТБ, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, а также иных субъектов обеспечения транспортной безопасности, включая специализированные организации⁹⁹ в этой области (органы и иные субъекты аттестации, сертификации и т.д.)¹⁰⁰.

В последние годы в транспортной сфере все большее значение приобретают цифровые платформы и иные новые участники рынка транспортных услуг, в том числе агрегаторы такси и грузоперевозок. Все соответствующие информационные (цифровые) сервисы функционируют на основе цифрового оборота персональных данных, поэтому операторов таких информационных систем и цифровых платформ следует также относить к субъектам транспортных правоотношений.

Как показало исследование в транспортной сфере в разных целях используется широкий круг персональных данных различных лиц, включая данные:

- пассажиров, встречающих и провожающих, иных граждан, являющихся участниками дорожного движения и получателями

⁹⁷ Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. – М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – С. 55–59; Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С. Ю. Морозов. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во Юрайт, 2020. – С. 37–44.

⁹⁸ Семенов, С. А. Подразделения транспортной безопасности как субъект административного права: монография / С. А. Семенов. – СПб. : Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2023. С. 16.

⁹⁹ О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

¹⁰⁰ Семенов, С. А. Подразделения транспортной безопасности как субъект административного права: монография / С. А. Семенов. – СПб. : Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2023. – С. 70.

транспортных услуг, а также лиц, пользующихся объектами транспортной инфраструктуры;

- работников перевозчиков, субъектов транспортной инфраструктуры, индивидуальных предпринимателей - участников транспортных отношений, включая экипажи и водителей транспортных средств;
- работников операторов беспилотных транспортных систем;
- работников субъектов обеспечения ТБ¹⁰¹;
- адресатов, отправителей и получателей отправок при использовании операторами связи и иными лицами различных транспортных средств в процессе их доставки;
- арендаторов транспортных средств и средств индивидуальной мобильности;
- иных лиц¹⁰².

Для классификации субъектов в транспортной сфере могут быть использованы следующие критерии: – по отраслям транспорта; по характеру субъектов; по их функциям в СОТБ; по месту обработки персональных данных и отношению к территории России.

Обращает внимание, что в целях правового регулирования области ТБ, включая информационную защищенность транспортного комплекса, согласно законодательства о ТБ при реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте¹⁰³, реализуется Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности¹⁰⁴.

¹⁰¹ Там же.

¹⁰² О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

¹⁰³ Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте : распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 32. – Ст. 4359.

¹⁰⁴ Далее – ЕГИС ОТБ; Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 32 (Часть II). – Ст. 6372.

Прошедшая в 2018 г. «Транспортная неделя» Минтранса России при обсуждении цифровизации центральной нитью многих выступлений докладчиков и последовавших за ними дискуссий имела проблемы транспортной цифровизации и ключевой темой – формирование Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (далее – ЕГИС ОТБ)¹⁰⁵. При этом в начале сентября 2023 г. вступило в силу новое Положение, регламентирующее отношения в связи с этой информационной системой¹⁰⁶.

Цель ЕГИС ОТБ – это информационное обеспечение¹⁰⁷ деятельности ФОИВ по реализации предусмотренных организационных, технологических, правовых, экономических и иных мер в области достижения ТБ¹⁰⁸ для нейтрализации и противодействия незаконному вмешательству в работу транспорта на территории России. Данная система обеспечивает цифровыми данными Минтранс России, Росморречфлот, Росавтодор, Росавиацию, Ространснадзор и иных субъектов ТБ. При межведомственном взаимодействии цифровые данные передаются также таким субъектам ТБ как ФСБ России и МВД России¹⁰⁹.

ЕГИС ОТБ является территориально-распределенной информационной системой¹¹⁰ для всех транспортных отраслей и применяется как для оборота

¹⁰⁵ Трансформация или нет? Переход к новому этапу развития ЕГИС ОТБ // Инфоагентство Эксперты безопасности. – URL: <https://securityexp.ru/novyi-etap-razvitiia-egis-otb/> (дата обращения: 11.05.2024).

¹⁰⁶ Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 32 (Часть II). – Ст. 6372.

¹⁰⁷ Быстрякова С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность . – 2024. – № 2 (50). – С. 67.

¹⁰⁸ Там же.

¹⁰⁹ Быстрякова С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 2 (50). – С. 67.

¹¹⁰ Чеботарева, А. А. Цифровая трансформация транспортного комплекса – не цель, а средство (конкурентоспособность, обеспеченность специалистами, безопасность) / А. А. Чеботарева // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности: матер. Шестого междунар. трансп.-правов. форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малёшиной. — М.: Изд-во Юрид. ин-та РУТ (МИИТ). – 2024.

(использования) персональных данных произвольного пассажира, забронировавшего билет, так и в отношении лиц, претендующих на аттестацию в качестве сил обеспечения транспортной безопасности¹¹¹. По данным уполномоченного разработчика и оператора ЕГИС ОТБ эта система охватывает информационные системы одиннадцати федеральных органов, в которые передаются данные перевозчиками 145 государств, а также тридцати объектов федеральных округов. Передача данных производится по защищенным линиям. Таким образом, с ЕГИС ОТБ сопряжены тысячи информационных систем российских и иностранных субъектов деятельности в сфере транспорта, а также информационные системы ФОИВ-ов и подведомственных им организаций¹¹².

Совокупность обрабатываемых в централизованной системе цифровых данных является государственным информационным ресурсом, а сама система – объект КИИ¹¹³. В персональные данные, обрабатываемые в цифровой форме, входят данные о пассажирах, работниках и экипажах средств транспорта и иных субъектах транспортных правоотношений. Эти данные и инфраструктура ЕГИС ОТБ используются при решении задач обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса¹¹⁴.

Правовые вопросы реализации полномочий публичных органов по обеспечению ТБ получили соответствующее регулирование, которое требует совершенствования в современных условиях больших вызовов и угроз при дальнейшем развитии информационного общества¹¹⁵. Процессы замены традиционного хранения и обработки персональных данных субъектов

¹¹¹ Там же.

¹¹² ЗащитаИнформТранс : Официальный сайт. – URL: <https://www.z-it.ru/projects/edinaya-gosudarstvennaya-informatsionnaya-sistema-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti-egis-otb/> (дата обращения: 23.08.2024).

¹¹³ Быстрякова С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 2 (50). – С. 68.

¹¹⁴ Там же.

¹¹⁵ Чеботарева, А. А. Этапы формирования новой модели управления цифровой трансформации транспортных предприятий / А. А. Чеботарева, Е. И. Данилина // Бизнес. Образование. Право. – 2024. – №1 (66). – С.46–52.

транспортных правоотношений цифровыми данными позволяют транспортной сфере при обеспечении ТБ оптимизировать затраты, используемые на совершение юридически значимых действий¹¹⁶. Важно отметить, что начиная с 2022 года сервис для заявителей стал доступен на портале Государственных и муниципальных услуг¹¹⁷.

Разработчиком ЕГИС ОТБ является подведомственное Минтрансу России ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»¹¹⁸. Правила доступа к обрабатываемым данным системы определяются положениями ст. 11 Федерального закона «О транспортной безопасности»¹¹⁹ и приказом Минтранса России¹²⁰. Кроме того, необходимо отметить, что порядок ведения системы и получения данных заинтересованными лицами из ЕГИС ОТБ определен множеством правовых и иных актов, включая ряд федеральных законов, особое место среди которых занимают положения о персональных данных¹²¹. Новое положение о ЕГИС ОТБ утверждено в 2023 г., которое, кроме прочего, регламентировало правовой статус субъектов

¹¹⁶ Быстрякова С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 2 (50). – С. 70.

¹¹⁷ Безграничные возможности цифровых решений // Интеллектуальные транспортные системы России. Информационно-аналитический журнал и портал. – URL: <https://www.itsjournal.ru/articles/interview/bezgranichnye-vozmozhnosti-tsifrovyykh-resheniy/> (дата обращения: 23.08.2024).

¹¹⁸ ЕГИС ОТБ // Министерство транспорта Российской Федерации – URL: <https://www.egis-otb.ru/article/about>(дата обращения: 23.08.2024).

¹¹⁹ О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

¹²⁰ Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных : приказ Минтранса России от 05.09.2014. № 242. // Российская газета – .2012. – № 221.

¹²¹ Об информации, информационных технологиях и о защите информации : федер. закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3448; О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации : федер. закон от 26.07.2017 № 187-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 31 (Часть1). – Ст. 4736; О персональных данных : федер. закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451; и иные акты.

информационного взаимодействия в СОТБ, а также установило общие требования к защите информации в этой системе¹²².

Исходя из предмета исследования особо следует остановиться на вопросах эффективности защиты прав, свобод и законных интересов граждан в ходе цифрового оборота данных в СОТБ, а также правового обеспечения защищенности персональных данных, циркулирующих в системе в интересах ТБ. Проведенное исследование показало, что количество видов персональных данных в ЕГИС ОТБ продолжает расти и требуется оценить реальную необходимость этих процессов. Кроме того, необходимо сформировать научно обоснованные подходы к усилению потребностей обеспечения информационной безопасности цифрового оборота персональных данных граждан в СОТБ¹²³. При этом рассматриваемая система уже сегодня включает в себя множество централизованно обрабатываемых баз персональных данных пассажиров и работников различных отраслей транспорта и транспортной инфраструктуры, а также иных участников транспортных правоотношений¹²⁴. Кроме того, следует отметить, что в интересах обеспечения транспортной безопасности собирается, обрабатывается и множество смежных данных, включая данные о геолокации, используемых транспортных средствах.

Вместе с тем интерес представляет то обстоятельство, что в ближайшие три года по прогнозам планируется значительно увеличить объем обрабатываемых цифровых данных в СОТБ. В настоящее время в рассматриваемой системе

¹²² Новое положение о ЕГИС ОТБ вступило в силу 1 сентября. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/novoe_polozhenie_o_egis_otb_vstupilo_v_silu_1_sentyabrya.html (дата обращения: 01.05.2024).

¹²³ Бойченко, И. С. Цифровая трансформация и новеллы в правовом регулировании, направленные на защиту персональных данных в Российской Федерации / И. С. Бойченко, С. А. Быстрякова // Новые горизонты развития системы информационного права в условиях цифровой трансформации: монография / отв. ред.: Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, В. Б. Наумов. – М.: ИГП РАН, 2022. – С. 252; Быстрякова, С. А. Биометрические персональные данные: правовые проблемы и организационно-правовые риски / С. А. Быстрякова, В. С. Буланова // Шестые Бачиловские чтения: сборник статей участников Международной научно-практической конференции / отв. ред. Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, В. Б. Наумов. Институт государства и права РАН, 2023. – С. 166.

¹²⁴ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики // С. А. Быстрякова // Образование и право. –2024. –№7. – С. 448–453.

обрабатывается шесть видов данных и их планируется довести до двадцати двух. Наряду с этим виды планируемых для передачи в эту информационную систему Минтрансом России дополнительных цифровых данных пока уполномоченными ФОИВ не раскрываются. Однако это закреплено в паспорте ведомственной программы цифровой трансформации на 2024 год и плановый период 2025-2026 гг.¹²⁵ Минтранса России, размещенном в Федеральной государственной информационной системе координации информатизации¹²⁶.

В настоящее время Министерством транспорта РФ подготовлен проект приказа о новом порядке формирования автоматизированных баз персональных данных о пассажирах и экипаже, который должен вступить в силу в ближайшее время¹²⁷. В соответствии с этим проектом, который активно обсуждается в ряде СМИ в последнее время, дополнительно к обычно передаваемым в СОТБ данным паспортов и билетов пассажиров, планируется добавить данные, вводимые гражданином при бронировании и покупке билета, включая PNR¹²⁸. Этот код позволяет проверить подлинность билета и получить иные данные от различных сервисов регистрации пассажира и получения им посадочного талона. Кроме того, PNR может быть использован при необходимости для возврата или обмена проездного документа¹²⁹.

Дополнительно, предполагается собирать данные учетных записей пользователей сайтов и приложений перевозчика, включая логин, пароль

¹²⁵ Там же.

¹²⁶ ФСБ и МВД узнают о пассажирах всё // Парламентская газета. – URL: <https://www.pnp.ru/social/fsb-i-mvd-uznayut-o-passazhirakh-vsyo.html> (дата обращения: 12.05.2024).

¹²⁷ Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных : проект приказа Минтранса России «» // Министерства транспорта Российской Федерации : официальный сайт. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/2446?ysclid=m06jcwbiyh138674187> (дата обращения: 17.08.2024).

¹²⁸ PNR (Passenger Name Records) – специальный цифровой код на билете, формируемый при бронировании билета, который включает: номер телефона, адрес использованной пассажиром электронной почты, сведения о билете.

¹²⁹ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. –2024. – №7. – С. 448–453.

пользователя, IP-адрес и номер порта, использованного для передачи данных. При оплате забронированного билета или его покупке банковской картой предусматривается передача перевозчиком или онлайн сервисом последних четырех цифр номера карты и данных банка, а также стоимости билета и класса обслуживания пассажира¹³⁰. Вместе с тем в настоящее время передаются только паспортные данные, данные о дате поездки и маршруте следования. Все вышеперечисленные цифровые данные предполагается хранить в течение семи лет. Одновременно отмечается, что обязанность по передаче данных будет возложена на субъектов правоотношений в различных отраслях транспорта, включая автотранспорт на междугородном и международном сообщении. Необходимо отметить, что все рассмотренные персональные данные должны передаваться в ЕГИС ОТБ согласно рассмотренного проекта¹³¹.

Следует обратить внимание на развернувшийся дискурс в отношении этих изменений. Так, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта¹³² в направленном в Минтранс России отзыве на проект¹³³ указала, что многие данные о пассажирах дополнительно, включаемые в ЕГИС ОТБ¹³⁴, в частности логин и пароль учетной записи пользователя, являются «сведениями конфиденциального характера, в связи с чем не подлежат раскрытию без согласия субъекта таких данных»¹³⁵. Представляется, что изложенная позиция справедлива, прежде всего,

¹³⁰ Там же.

¹³¹ Быстрякова, С. А. Формирование регистра населения в Российской Федерации и цифровой оборот персональных данных: правовые проблемы / С .А. Быстрякова // Учетные записи Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2024 – № 2.– Т.10. –С. 87–93.

¹³² Далее – АЭВТ.

¹³³ Минтранс РФ предложил ввести сбор данных об IP-адресах путешественников –СМИ. – URL <https://www.m24.ru/news/obshchestvo/22022024/668292> (дата обращения: 08.08.2024).

¹³⁴ Упрощение формальностей, касающихся записей регистрации пассажиров (PNR): SARPS для приложения 9 «Упрощение формальностей». Рабочий документ. Одиннадцатое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP). Международной организации гражданской авиации. Монреаль 13-16 января 2020 г. [https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/PASSENGER%20NAME%20RECORD%20\(PNR\)%20SARPs%20ANNEX%209%20-%20FACILITATION_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/PASSENGER%20NAME%20RECORD%20(PNR)%20SARPs%20ANNEX%209%20-%20FACILITATION_ru.pdf) (дата обращения: 11.05.2024).

¹³⁵ Пассажиры и айпикнуть не успеют // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6531303> (дата обращения: 11.05.2024); Быстрякова С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития российской

исходя из того, что операторы цифровых платформ и сервисов не являются непосредственными субъектами ТБ и, следовательно, не подпадают под исключения, предусмотренные законодательством о персональных данных в целях обеспечения ТБ.

Одновременно следует отметить, что передача после завершения регистрируемой операции PNR кода в течение нескольких минут¹³⁶ «не соответствует установленным стандартам и рекомендациям ИКАО¹³⁷ и является труднореализуемой задачей как для российских, так и иностранных перевозчиков, использующих различные системы бронирования»¹³⁸. Также АЭВТ отмечает, что обработка таких цифровых данных осуществляется в соответствии с международным стандартом ИКАО, предписывающим «не требовать от эксплуатанта или возлагать на него ответственность за предоставление данных PNR»¹³⁹. Одновременно российское законодательство не обязывает перевозчиков или уполномоченных ими агентов на этапе бронирования получать у пассажира данные документа, удостоверяющего личность. В связи с этим в ракурсе защиты прав и свобод пассажиров и соблюдения требований о соответствии объема обрабатываемых персональных данных целям обработки закономерен вопрос о целесообразности сбора таких данных¹⁴⁰.

федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. № 2 (50). – С. 64–73.

¹³⁶ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. – 2024. – №7. – С.448–453.

¹³⁷ ИКАО (ICAO) – Международная организация гражданской авиации – специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие с целью повышения безопасности и эффективности.

¹³⁸ Пассажиры и айпикнуть не успеют // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6531303> (дата обращения: 11.05.2024); Быстрякова С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития российской федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрякова // Транспортное право и безопасность. – 2024. № 2 (50). – С. 64–73.

¹³⁹ Там же.

¹⁴⁰ Быстрякова, С. А. Формирование регистра населения в Российской Федерации и цифровой оборот персональных данных: правовые проблемы / С. А. Быстрякова // Учетные

Расширение круга передаваемых цифровых данных ведет к росту информационных угроз и рисков, повышению уязвимости систем и данных. Поэтому потребуются усиление перевозчиками и операторами средств и методов защиты информации, реализация добавочных мероприятий, что увеличит нагрузку на оператора¹⁴¹ и следует в определенной мере рассматривать как создание препятствий для развития экономики данных. Как справедливо отмечают специалисты, «Чем больше информации собирается, тем больше может быть негативных последствий в случае утечки»¹⁴². Следовательно, результаты анализа изменений, заложенных в рассматриваемом проекте, показывают, что целесообразно дальнейшее осмысление необходимости для СОТБ сбора дополнительных данных, а также возникающих в этой области информационных рисков и соответствии принимаемых решений правовым ценностям защиты персональных данных в Российской Федерации¹⁴³.

Заместитель Председателя Комитета Госдумы ФС РФ по информационной политике, информационным технологиям и связи отметил, что он не сомневается в уровне защищенности ЕГИС ОТБ, превышающем многие сервисы бронирования. Вместе с тем, по его мнению, нужно признать избыточность персональных данных, предлагаемых для передачи в систему Минтранса России¹⁴⁴. Поэтому существующие дискуссии во многом закономерны. «Например, пароль для доступа

записи Крымского федерального университета имени В. И.Вернадского. Юридические науки. – 2024 – № 2.– Т.10. –С. 87–93.

¹⁴¹ Правовое регулирование оборота персональных данных в условиях современных вызовов и угроз : монография / под ред. А. М. Минбалева. – Саратов: ООО «Амирит», 2023. – 138 с.

¹⁴² Пассажиры и айпикнуть не успеют // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6531303> (дата обращения: 11.05.2024).

¹⁴³ Камалова, Г. Г. Информационно-правовые риски / Г. Г. Камалова // Цифровые технологии и право: сб. науч. тр. I Междунар. науч.-практ. конф. В 6-ти томах. Под редакцией И. Р. Бегишева [и др.]. – Казань, 2022. – С. 144–153; Полякова, Т. А. Ценностные изменения развития информационного права России / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова // Правовое государство: теория и практика. – 2023. – № 2 (72). – С. 53–59.

¹⁴⁴ Быстрякова, С. А. Биометрические персональные данные: правовые проблемы и организационно-правовые риски / С. А. Быстрякова, В. С. Буланова // Шестые Бачиловские чтения: сборник статей участников Международной научно-практической конференции /отв. ред. Т. А. Полякова, А. В. Минбалева, В. Б. Наумов. – М.: Институт государства и права РАН, 2023. – С. 168–176.

в личный кабинет пользователя. Не понимаю, как его раскрытие поможет обеспечить безопасность пассажиров. Наоборот, это создаст дополнительные риски, ведь перевозчики будут вынуждены прекратить шифровать пользовательские пароли. Хакеры скажут спасибо», – отметил Заместитель Председателя указанного комитета¹⁴⁵. В дополнение следует отметить, что избыточность данных не соответствует базовым принципам законодательства о персональных данных и может нарушать права и свободы граждан, а также размывать происходящее сейчас формирование концептуальных правовых положений в отношении цифровых сервисов и платформ¹⁴⁶.

Также интерес представляет использование персональных данных в ходе организации автобусных рейсовых перевозок, при которых через Интернет оформляется до 15% билетов¹⁴⁷. При безналичном расчете за проездные документы процесс верификации банковских карт создает дополнительные сложности для перевозчиков. Руководитель «Объединения автопассажирских перевозчиков» отмечает, что цифровизация в транспортной сфере и сбор персональных данных пассажиров активно продвигается в России и в международной практике, однако расширение массива обрабатываемых данных сегодня «опережает ситуацию на российском рынке перевозок»¹⁴⁸.

С другой стороны, следует признать, что предлагаемые изменения позволят уполномоченным ФОИВ и подведомственным им организациям¹⁴⁹ также получить данные об электронных паспортах ТБ транспортных средств, категорированных

¹⁴⁵ ФСБ и МВД узнают о пассажирах всё // Парламентская газета. – URL: <https://www.pnp.ru/social/fsb-i-mvd-uznayut-o-passazhirakh-vsyo.html> (дата обращения: 12.05.2024).

¹⁴⁶ Камалова, Г.Г. Вопросы правового обеспечения информационной безопасности в контексте развития цифровых сервисов / Г. Г. Камалова // Информационное право. – 2022. – № 4 (74). – С. 38–40.

¹⁴⁷ В Объединении автоперевозчиков оценили идею QR кодов на транспорте. – URL: <https://news.rambler.ru/community/47559082-v-obedinenii-avtoperevozchikov-otsenili-ideyu-qr-kodov-na-transporte/> (дата обращения: 12.05.2024).

¹⁴⁸ Пассажиры и айпикнуть не успеют // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6531303> (дата обращения: 11.05.2024).

¹⁴⁹ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. 2024. – №7. – С.448–453.

объектах транспортного комплекса, пассажирских перевозках по всем отраслям транспорта в ЕГИС ОТБ¹⁵⁰, что расширяет потенциал обеспечения транспортной безопасности.

Проведенное исследование рассматриваемой проблематики позволяет сформулировать определенные выводы. В настоящее время наблюдается тренд на обработку все увеличивающегося круга персональных данных граждан для СОТБ¹⁵¹. Предполагается, что расширение цифрового оборота персональных данных в СОТБ усилит потенциал: выявления пассажиров и иных субъектов транспортных правоотношений, потенциально или реально несущих опасность для транспорта и транспортной инфраструктуры; противодействия возможным нарушениям в транспортном комплексе; повышения антитеррористической защищенности объектов транспортной сферы. При этом, как отмечается, «обычные граждане не испытывают неудобств»¹⁵² в результате передачи уполномоченным органам дополнительных цифровых данных, а полученные данные будут храниться в системе, имеющей высокий уровень защищенности, – ЕГИС ОТБ, которую планируется и дальше совершенствовать в рамках обеспечения информационной безопасности.

Вместе с тем для перевозчиков можно предположить рост рисков расходов, обязанностей и ответственности в связи с передачей дополнительных персональных данных пассажиров и иных субъектов транспортных правоотношений. При этом проблема достижения информационной безопасной передачи всех необходимых данных граждан в государственную информационную систему без утечек и несанкционированного доступа к конфиденциальным данным

¹⁵⁰ ФСБ и МВД узнают о пассажирах всё // Парламентская газета. – URL: <https://www.pnp.ru/social/fsb-i-mvd-uznayut-o-passazhirakh-vsyo.html> (дата обращения: 12.05.2024).

¹⁵¹ Смирнова, Т. С. Курс лекций по транспортной безопасности / Т. С. Смирновой. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013. – С. 12.

¹⁵² Быстрякова, С. А. Формирование регистра населения в Российской Федерации и цифровой оборот персональных данных: правовые проблемы / С. А. Быстрякова // Учетные записи Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2024 – № 2. – Т.10. – С. 87–93.

представляется первоочередной, так как ее решение весьма важно и требует дополнительной проработки уполномоченными государственными органами, ведомствами, участвующими в рассматриваемых процессах.

Следует также обратить внимание, что основная часть информации, собираемая и используемая в СОТБ, составляет информацию ограниченного доступа, что отражено в правовых актах. Так, постановлением Правительства РФ от 14 ноября 2022 утверждены Правила обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, а также с данными, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, являющихся информацией ограниченного доступа¹⁵³.

Правовые вопросы защиты информации ограниченного доступа привлекали внимание исследователей. При этом как отмечает Г.Г. Камалова в своем диссертационном исследовании, посвященном правовому обеспечению конфиденциальности, – научно-технический прогресс оказывает значительное влияние на права человека, что, однако может оцениваться неоднозначно¹⁵⁴. В связи с этим, с одной стороны, выглядит оправданным стремление субъектов транспортной инфраструктуры расширить круг собираемых и обрабатываемых персональных данных. Однако, с другой стороны, одним из краеугольных камней законодательства о персональных данных является идея минимизации аккумулируемых оператором данных. В связи с этим, полагаем, требуется

¹⁵³ Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, 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, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 14.11.2022 № 2051 // Официальный интернет-портал правовой информации. – <http://pravo.gov.ru>, 15.11.2022.

¹⁵⁴ Камалова, Г. Г. Правовое обеспечение конфиденциальности информации в условиях развития информационного общества: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Камалова Гульфия Гафиятовна – М., 2020. – С. 223.

принятие дополнительных организационно-правовых мер, направленных на недопущение избыточности обрабатываемых в системе транспортной безопасности персональных данных и обеспечение их безопасности.

Исследование показало, что в условиях цифровизации в праве происходит дальнейшее развитие научных подходов к пониманию сущности и правовой природы аккумулируемых и обрабатываемых цифровых данных персонального характера¹⁵⁵. Но в сфере обеспечения транспортной безопасности при решении разнообразных задач, как уже обращалось внимание, используется широкий круг персональных данных граждан, поскольку цифровая трансформация транспортной сферы влечет расширение цифрового оборота персональных данных субъектов транспортной системы в интересах обеспечения безопасности транспортного комплекса и предоставляемых услуг, что требует соответствующей правовой определенности¹⁵⁶.

В работе доказано, что в условиях цифровизации транспортного комплекса требуется принятие дополнительных организационно-правовых мер, направленных на недопущение избыточности обрабатываемых в системе транспортной безопасности персональных данных и обеспечение их высокого уровня защищенности. В связи с этим ключевым институциональным правовым принципом регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ должен быть принцип недопустимости сбора и обработки избыточных персональных данных, за исключением необходимых для целей противодействия терроризму и иным правонарушениям в области ТБ¹⁵⁷.

¹⁵⁵ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. – 2024. – №7. – С.448–453.

¹⁵⁶ Там же.

¹⁵⁷ Быстрякова, С. А. Биометрические персональные данные: правовые проблемы и организационно-правовые риски / С. А. Быстрякова, В. С. Буланова // Шестые Бачиловские чтения: сборник статей участников Международной научно-практической конференции / отв. ред. Т. А. Полякова, А. В. Минбалева, В. Б. Наумов. – М.: Институт государства и права РАН, 2023. – С. 168–176.

Проведенное исследование позволило обосновать критерии классификации персональных данных в транспортной сфере при их цифровом обороте в целях реализации государственной политики развития СОТБ:

- по отраслям транспорта – на автомобильном, железнодорожном, водном, воздушном, городском, включая метрополитен, и иные персональные данные;
- по правовому статусу субъектов в СОТБ – полученные от перевозчиков и организаций транспортной инфраструктуры и обрабатываемые субъектами ТБ;
- по видам субъектов – пассажиров; лиц, провожающих или встречающих пассажиров; экипажа (водителей) транспортного средства; сотрудников перевозчиков и транспортной инфраструктуры; фрахтовщиков, фрахтователей; работников субъектов транспортной безопасности; грузоотправителей и грузополучателей; лиц, персональные данные, которых обрабатываются операторами информационных систем и цифровых платформ, используемых в транспортной сфере; и иные.
- по территориальности – обрабатываемые на территории России, за ее пределами или передаваемые в другие государства¹⁵⁸.

§ 1.3. Методологические вопросы правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в области транспорта

Аргументация методологических оснований в данном научном исследовании играет ключевую роль при определении основополагающих идей и принципов, базовых научных подходов и используемой совокупности методов, лежащих в основе научного выявления существующих проблем предметной области диссертационной работы и определения путей их решения, что является особо

¹⁵⁸ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. – 2024. – №7. – С.448–453.

значимым в контексте рассмотрения и разрешения организационно-правовых проблем обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в различных областях, определяющих стабильность, правопорядок и перспективы развития личности, общества и государства.

В настоящей работе рассматриваются научные подходы к формированию концептуальных основ методологии информационно-правового обеспечения защиты цифрового оборота персональных данных в СОТБ. Концепция (от лат. «conceptio» – понимание, система) – определенный способ понимания, трактовки какого-либо явления, ведущий замысел, конструктивный принцип различных видов деятельности»¹⁵⁹. Полагаем, что базовыми идеями концепции правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в целом должны выступить системный и риск-ориентированные подходы, получившие дальнейшее развитие в условиях цифровизации и общественной трансформации в ходе решения проблем современного мирового цивилизационного кризиса.

Системный подход, как общенаучный метод, широко используется в научных исследованиях и в процессе его реализации к вопросам правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ основываемся на том, что система – это интегрированная в интересах достижения некоторой цели взаимоувязанная совокупность разнородных элементов (компонентов системы) и отношений между ними, образующих единое целое, приобретающая в силу своей целостности новое системное свойство, которое отсутствует у отдельных элементов системы¹⁶⁰.

Системный подход предполагает следующие направления, по которым должно идти всестороннее исследование системы цифрового оборота персональных данных в процессе обеспечения транспортной безопасности: системно-компонентное – описание элементов, из которых строится система, структурное – выявление ее внутренних взаимосвязей составляющих системы и их

¹⁵⁹ Большой российский энциклопедический словарь. Электронная версия.

¹⁶⁰ Камалова, Г. Г. Правовое обеспечение конфиденциальности информации в условиях развития информационного общества: дис. ...д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Камалова Гульфия Гафиятовна. – М., 2020. – 472 с.

характеристика, функциональное – определение установление цели и задач объекта в целом и отдельных составляющих, коммуникационное – изучение связи с внешней средой, историческое – исследование генезиса системы. Такой подход позволяет комплексно исследовать элементы, структуру, взаимосвязи и функции информационно-правового обеспечения транспортной безопасности при обороте персональных данных, представленных в цифровой форме, а также исторических аспектов, существующих проблем и тенденций правового регулирования в данной области.

Под методологией при научном исследовании понимается совокупность важнейших идей, основополагающих начал и базовых принципов, детерминирующих используемые в диссертационном исследовании методы изучения рассматриваемой предметной области¹⁶¹. В связи с этим профессор М.Н. Марченко справедливо отмечал, что термин «методология» происходит «от двух греческих слов: *odos* и *meta*, что можно перевести как "путь к чему-либо"»¹⁶². Учитывая это следует констатировать, что применяемая методология исследования охватывает не только совокупность методов изучения определенной предметной области, но и главенствующую роль в ней играют исходные научные подходы и принципы, совместно детерминирующие выбор такой группы методов научного правового исследования, включающих способы, приемы и средства изучения проблематики правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ¹⁶³.

Такой подход к методологии, по нашему мнению, определяет место принципов научного исследования¹⁶⁴ в системе его методологических оснований.

¹⁶¹ Буланова В. С. Информационно-правовое обеспечение оказания телемедицинских услуг в условиях цифровой трансформации: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.13 / Буланова Валерия Сергеевна. – М., 2021. – 209 с.

¹⁶² Теория государства и права : Учебник / Бережнов А. Г., Воротилин Е. А., Кененов А. А. и др. Под ред. М. Н. Марченко. – М.: Изд-во «Зерцало», – 2004. (Классический университетский учебник). – С. 8.

¹⁶³ Там же.

¹⁶⁴ Камалова, Г.Г. Правовое обеспечение конфиденциальности информации в условиях развития информационного общества: дис. ...д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Камалова Гульфия Гафиятовна. – М., 2020. – 472 с.

Исследование принципов, получивших распространение в праве, включая информационное право, позволяет особенно в современных условиях, когда недружественными государствами предпринимаются попытки умаления роли права и особенно международного информационного права, сделать вывод, что ключевое значение имеют принципы всеобщности, историзма и комплексности проводимого правового исследования, которые определяются используемым системным подходом и позволяют исследовать правовые вопросы обеспечения безопасности цифрового оборота персональных данных в СОТБ во взаимосвязи и взаимодействии с общими проблемами информационной безопасности и ТБ в системе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации во всех существующих аспектах с учетом современных трендов развития государства и экономики.

В связи с этим методологической основой настоящего исследования является диалектика как универсальный принцип познания правовой действительности, основным требованием которого является объективность подхода к исследуемому, позволяющему рассматривать его как неотъемлемый элемент общества и государства, связывать с динамикой развития, предопределяемой «существующими социальными, культурными и экономическими условиями»¹⁶⁵. Определяющую роль в системе таких факторов в современных условиях имеет формирование экономики данных, на основе диалектической взаимосвязи детерминированности цифрового оборота данных и проблем обеспечения информационной безопасности, что наиболее интенсивно проявляется в аспекте обработки персональных данных.

Развитие национальной системы транспорта и транспортной инфраструктуры при обязательном высоком уровне информационной безопасности является одним из стратегических приоритетов достижения национальной безопасности России, поскольку транспортный комплекс – это огромная постоянно масштабируемая критическая информационная

¹⁶⁵ Проблемы теории государства и права : учебник / Под ред. В. М. Сырых. – М.: Эксмо, 2008. – 528 с.: CD (Российское юридическое образование). – С. 23.

инфраструктура, которая пронизывает все социально-экономические и управленческие процессы в стране¹⁶⁶. Динамика общественных отношений в рассматриваемой сфере характеризуются, однако, и иными ключевыми факторами¹⁶⁷. В первую очередь, нельзя недооценивать беспрецедентную территорию России, и в связи с этим приоритет новых задач в рамках поручения об утверждении целого блока новых национальных проектов, определенных в Указе Президента РФ после вступления в должность 7 мая 2024 г.¹⁶⁸.

Для реализации этих проектов, как обращалось внимание, наряду с иными задачами, важное значение имеет создание единой системы пространственных данных, а также разработки и принятие комплексного плана развития, включающего вопросы транспортной инфраструктуры. Следует отметить, что во многих действующих документах стратегического планирования в области безопасности, начиная со Стратегии национальной безопасности РФ¹⁶⁹, Стратегии научно-технологического развития РФ¹⁷⁰, Доктрины информационной безопасности РФ¹⁷¹ и до специализированной Морской доктрины РФ¹⁷² указано стратегическое значение обеспечения ТБ и технологического развития отраслей экономики.

В связи с этим полагаем усиливается значимость решения проблем научно-технологического развития и достижения технологического суверенитета России в

¹⁶⁶ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. – 2024. – №7. – С.448–453.

¹⁶⁷ Быстрякова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрякова // Образование и право. – 2024. – №7. – С.448–453.

¹⁶⁸ О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 20. – Ст. 2584.

¹⁶⁹ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (часть II). – Ст. 5351.

¹⁷⁰ О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации : указ Президента РФ от 28.02.2024 № 145 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 10. – Ст. 1373.

¹⁷¹ Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 05.12.2016 № 646 // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 50. – Ст. 7074.

¹⁷² Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации : указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 31. – Ст. 5699.

транспортной сфере, направленное на повышение уровня связанности территории, создания интеллектуальных и беспилотных транспортных средств, что требует достижения передовых позиций в мире в отношении транспортно-логистических систем и уровня транспортной безопасности¹⁷³. Реализация указанных задач определяет ядром основных идей правового обеспечения транспортной безопасности при цифровом обороте персональных данных.

Общенаучные принципы имеют определяющее значение при развитии системы принципов информационно-правовой науки, поскольку закладывают основу права, обеспечивая преемственность научной доктрины и правового регулирования, обеспечивая концептуальную стройность и выражая ценностные идеи права. В связи с этим следует согласиться, что «одними из ключевых факторов сегодняшней действительности в нашем постоянно меняющемся мире под воздействием дальнейшего развития информационно-коммуникационных технологий и геополитического кризиса, влияющих на модернизацию правовых доктринальных положений, становятся научные исследования общих начал правового обеспечения процессов цифровизации всех сфер жизнедеятельности человека и информационной безопасности, определяющих горизонты права информационного пространства»¹⁷⁴.

Полагаем, что важнейшие идеи информационного права получили свое закрепление в форме его принципов, получивших отражение в информационно-правовой доктрине и информационном законодательстве. Усиление роли информационно-правовых принципов в ходе формирования и развития обуславливают целесообразность и необходимость глубокого правового осмысления динамики общественных отношений в информационном пространстве. При этом правовые принципы определяют идеи фундаментального

¹⁷³ Шингур, И. А. Проблемы правового регулирования транспортной безопасности / И. А. Шингур. – URL: <https://dspace.tltsu.ru/xmlui/handle/123456789/30469> (дата обращения: 10.08.2024).

¹⁷⁴ Полякова, Т. А. Ценностные изменения развития информационного права России / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова // Правовое государство: теория и практика. – 2023. – № 2 (72). – С. 55.

характера, что детерминирует их роль в процессе цифровой трансформации общественных отношений и регуляторов. В связи с этим для права как науки система принципов определяет ключевые векторы. Они являются фундаментальными столпами как для теории права, так и всех отраслевых юридических наук, включая публично-правовые государственно-правовые науки, в том числе, безусловно, информационное право, характеризуя основные закономерности правового регулирования соответствующих общественных отношений.

Вместе с тем как показало проведенное исследование концептуальные подходы к пониманию правовой сущности принципов остаются предметом научных дискуссий. Поддерживая позицию относительно того, что принципы права необходимо понимать через исходные идеи и основные начала права¹⁷⁵, а также в аспекте отражения объективно обусловленных и исторически устойчивых закономерностей отношений, отраженных в социально-значимых ценностях права¹⁷⁶, следует характеризовать принципы как фундаментальные основания развития доктрины информационного права. Заслуживает внимания позиция, например, Я. Стоилова о том, что «ценности и идеи оказывают влияние на содержание права и получают правовое выражение <...> право изначально имеет ценностную ориентацию и политический инструментарий»¹⁷⁷. При этом экстраполируя это положение на информационное право исследователи справедливо отмечают, что «для права в целом и информационного права, в частности ценностные ориентиры имеют первостепенное значение, поскольку, с одной стороны, они определяют базовые идеи, сформулированные в процессе эволюции права и лежащие в его основе, а с другой, научное исследование их

¹⁷⁵ См., например: Общая теория права / под ред. В. К. Бабаева. – Н. Новгород, 1993. – С. 128; Хропанюк, В. Н. Теория государства и права : учебник / В. Н. Хропанюк– М., 1995. – С. 215.

¹⁷⁶ Сырых, В. М. Логические основания общей теории права / В. М. Сырых. В 2 т. Т. 1.– М., 2000. – С. 63-64; Явич, Л. С. Право развитого социалистического общества. Сущность и принципы. / Л. С. Явич – М.: Юрид. лит., 1978. – С. 11.

¹⁷⁷ Стоилов, Я. Принципы права: понятие и применение: монография / Я. Стоилов. Вступ. ст., науч. ред. пер. Е.А. Фроловой. – М.: Проспект, 2023. – С. 26.

трансформации позволяет осуществлять прогнозирование рисков цифровизации, которые в своей сущности всегда являются информационными»¹⁷⁸.

В настоящее время в информационном праве выработана значительная совокупность правовых принципов, в том числе отраслевых и принципов отдельных правовых институтов, которые в совокупности обеспечивают стабильность развития информационного права и законодательства, обеспечивая системность содержания отрасли¹⁷⁹. Указанное позволяет признать справедливость мнения А.В. Минбалеева о том, что «в рамках информационного права мы должны говорить о многоуровневой системе принципов»¹⁸⁰. Базой для информационно-правовых принципов являются идеи и ценности, закрепленные в конституционных нормах, определяющих вопросы использования цифровых технологий, национальной безопасности, обороны и оборота цифровых данных как вопросы ведения Российской Федерации¹⁸¹.

Важно отметить, что в дополнение к конституционным основаниям информационно-правовых принципов существенное значение имеют принципы информационного права, получившие законодательное закрепление. Неслучайно А.В. Минбалеев отмечает, что они «конкретизируются в содержании правовых норм»¹⁸².

В настоящее время в Законе об информации определены отраслевые принципы регулирования информационного пространства, среди которых в контексте темы настоящего исследования ключевыми представляются принципы

¹⁷⁸ Полякова, Т. А. Ценностные изменения развития информационного права России / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова // Правовое государство: теория и практика. – 2023. – № 2 (72). – С. 56.

¹⁷⁹ Камалова, Г. Г. Развитие системы принципов информационного права в цифровой среде / Г. Г. Камалова, Т. А. Полякова // Право цифровой среды. Монография. Под редакцией Т. П. Подшивалова, Е. В. Титовой, Е. А. Громовой. – М., 2022. – С. 157–164.

¹⁸⁰ Минбалеев, А.В. Принципы информационного права / А. В. Минбалеев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2015. – Т. 15, № 1. – С. 80.

¹⁸¹ Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения 04.07.2020).

¹⁸² Минбалеев, А.В. Принципы информационного права / А. В. Минбалеев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2015. – Т. 15, № 1. – С. 79.

неприкосновенности частной жизни, ограничения информационных прав и свобод граждан только федеральным законом, а также достоверности информации и обеспечения национальной безопасности при разработке и использовании информационных систем¹⁸³.

Особо важное значение для настоящего исследования имеют принципы обработки персональных данных¹⁸⁴, обеспечения безопасности¹⁸⁵, в том числе критической информационной инфраструктуры¹⁸⁶, обеспечения транспортной безопасности¹⁸⁷. Так, в соответствии со ст. 2 Закона о безопасности ключевыми принципами являются: законность; системность и комплексность мер безопасности; соблюдение и защита прав и свобод гражданина; приоритет предупредительных мер; взаимодействия органов публичной власти с международными организациями, общественными объединениями и гражданами в целях обеспечения безопасности.

Статьей 3 Федерального закона «О транспортной безопасности»¹⁸⁸ основными принципами в этой области определены также, кроме иных, принципы соблюдения баланса интересов личности, общества и государства; взаимной ответственности личности, общества и государства в данной области; интеграции с международными системами безопасности; взаимодействия субъектов транспортных правоотношений и органов публичной власти.

Следует также отметить, что правовые принципы, определенные в подзаконных нормативных правовых актах, по своей сути имеют стратегический

¹⁸³ Об информации, информационных технологиях и о защите информации : федер. закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3448.

¹⁸⁴ О персональных данных: федер. закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451.

¹⁸⁵ О безопасности : федер. закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 1. – Ст. 2.

¹⁸⁶ О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации : федер. закон от 26.07.2017 № 187-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 31 (ч. I). – Ст. 4736.

¹⁸⁷ О транспортной безопасности : федер. закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

¹⁸⁸ Там же.

характер в СОТБ¹⁸⁹. Так, в качестве основных принципов в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте определены идеи: единства сил и средств ТБ; взаимной ответственности в этой области; непрерывность обеспечения ТБ; интеграции с международными СОТБ; применения оптимальных решений при оснащении объектов транспортного комплекса техническими средствами с учетом результатов реализации пилотных проектов и иные¹⁹⁰. Указанные принципы, на наш взгляд, дополняют вышеприведенную систему принципов, закрепленную в соответствующих федеральных законах.

К информационно-правовым принципам, определенным Концепцией обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования при подключении автомобиля к транспортной инфраструктуре, могут быть отнесены принципы обеспечения защиты от кибератак, а также конфиденциальности данных водителей и пользователей транспортных средств¹⁹¹. Вместе с тем, полагаем, в настоящее время правовые механизмы, направленные на обеспечение реализации указанных принципов, не получили развитие и, следовательно, они пока носят декларативный характер.

Развитие информационно-правового обеспечения цифрового пространства и информационной безопасности влечет необходимость дальнейшего совершенствования¹⁹² системы принципов права, включая формирование

¹⁸⁹ Быстрякова, С. А. Современные направления развития законодательства о персональных данных в России / С. А. Быстрякова // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. М., – 2024. – С. 103– 111.

¹⁹⁰ Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте : распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 32. – Ст. 4359.

¹⁹¹ Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования : распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 13. – Ст. 1995.

¹⁹² Полякова, Т.А. Ценностные изменения развития информационного права России / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова / Институт государства и права Российской академии наук. – 2023. – №2 (72). – С.53 –59.

принципов правовых институтов в связи с регулированием новых общественных отношений и безопасностью цифрового оборота данных, особенно в отношении данных персонального характера. Это важно и для транспортной сферы, где традиционно широко используются такие данные, что безусловно предполагает законность обработки и недопустимость произвольного использования данных, недопустимость нарушения прав и свобод граждан.

При этом следует отметить необходимость соблюдения в СОТБ общих принципов обработки персональных данных. Вместе с тем в данной области особо значимы также специальные принципы, обусловленные цифровым оборотом таких данных и спецификой обеспечения ТБ, включая, с одной стороны, необходимость полноты сбора требуемых для СОТБ данных, а с другой – недопустимость необоснованного сбора данных и обеспечения защиты от кибугроз. Кроме того, учитывая трансграничную передачу данных в транспортной сфере при оказании транспортных услуг, значимость приобретает не только взаимодействие в рамках национальной системы, но и интеграция с международными системами безопасности.

Таким образом, исследование показало, что принципами правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ являются, прежде всего, принципы: законности; эффективного взаимодействия субъектов транспортного комплекса; баланса их интересов при обеспечении ТБ, недопустимости произвольной обработки персональных данных, нарушающих права и свободы граждан; ответственности за правонарушения в системе ТБ;¹⁹³ непрерывности мероприятий; интеграции в международные системы безопасности. С учетом рассмотренного следует отметить, что в области правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ могут быть выделены общие, предусмотренные законодательством о персональных данных принципы, и специальные принципы, связанные со спецификой цифровой

¹⁹³ Быстрякова, С. А. Современные направления развития законодательства о персональных данных в России / С. А. Быстрякова // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. М., – 2024. – С. 103–111.

трансформации транспортной сферы. Важнейшими специальными принципами являются: полнота сбора необходимых для обеспечения ТБ данных при одновременной недопустимости избыточности персональных данных, обеспечение безопасности цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере, что, полагаем, требует закрепления¹⁹⁴ в Федеральном законе «О транспортной безопасности»¹⁹⁵.

В теоретико-методологическую основу любого исследования также входит используемый понятийно-категориальный аппарат. Определенные проблемы развития понятийного аппарата в контексте темы настоящего исследования были рассмотрены в параграфе 2 данной главы. Вместе с тем целесообразно, на наш взгляд, сфокусировать внимание еще на некоторых вопросах, имеющих методологический характер для правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ.

Обеспечение информационной безопасности, как справедливо отмечал О.С. Макаров в своем диссертационном исследовании, всегда носит деятельностный характер¹⁹⁶. В связи с этим в рамках данной работы требует отдельного внимания вопрос о специфике и концептуальных основаниях системного правового регулирования процессов информационного обеспечения ТБ. Следует отметить, что одним из значимых понятий информационного права является понятие «информационная деятельность», которое характеризует эту деятельность, связанную с информационным обеспечением в определенной области или сфере. Как справедливо отмечал Э.Г. Юдин: «в современном познании, особенно гуманитарном, понятие деятельности играет ключевую роль»¹⁹⁷. Изучение особенностей информационной деятельности определенной

¹⁹⁴ Там же.

¹⁹⁵ О транспортной безопасности : федер. закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

¹⁹⁶ Макаров, О. С. Правовое обеспечение информационной безопасности на примере защиты государственных секретов государств - участников Содружества независимых государств: дис. ... доктора юрид. наук / Макаров Олег Сергеевич. – М., 2013. – С. 37.

¹⁹⁷ Юдин, Э. Г. Системный подход и принцип деятельности / Э. Г. Юдин. – М., 1978. – С. 266.

системы осуществляется в рамках системного подхода и служит осмыслению специфики элементов, структуры, функций и результатов такой деятельности.

Информационная деятельность представляет интерес, прежде всего, в контексте процессов сбора информации о потенциальных нарушителях ТБ, в том числе мониторинга объектов транспорта и транспортной инфраструктуры и информационных ресурсов сети Интернет на предмет обнаружения признаков подготавливаемых, совершаемых и совершенных актов противоправного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, а также лиц, готовящих и совершающих такие деяния. Информационно-аналитическая работа позволяет осуществлять прогнозирование, предупреждение, выявление и раскрытие фактов правонарушений на транспорте.

При этом И.Л. Бачило информационную деятельность характеризует как «профессиональную деятельность в области создания, поиска, сбора, накопления, распространения, охраны и защиты информационных ресурсов, технологий и использования средств связи, осуществляемую в рамках правового статуса организации, а также действий физических лиц по удовлетворению потребностей в информации и средствах информатизации»¹⁹⁸. Информационная деятельность в этом контексте в рамках настоящего исследования, полагаем, должна рассматриваться с учетом специфических черт транспортного комплекса и его СОТБ, что определяет направленность правового регулирования в этой области.

Как неоднократно уже акцентировалось в настоящей работе в основе СОТБ лежит сбор и анализ информации о состоянии транспортной инфраструктуры, субъектах транспортного комплекса, потенциально или реально воздействующих¹⁹⁹ на процессы функционирования транспорта и оказания услуг в

¹⁹⁸ Бачило, И. Л. Информационное право: учебник / И. Л.Бачило, В. Н. Лопатин, М. А. Федотов Под ред. Акад. РАН Б. Н. Топорнина. – СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. – С. 79.

¹⁹⁹ Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене : монография: в 2 ч. / Б. В. Бочаров и др. / Под. ред. В. М. Пономарева, В. И. Жукова. Транспортная безопасность на железных дорогах и метрополитене. Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене. М.: Учеб-методический центр по образованию на ж.д. трасп.2015. – 285 с.

этой сфере, а также совокупности материальных и информационных средств воздействия, результатах деятельности указанных субъектов. Всесторонний анализ деятельности субъектов, которые потенциально могут оказать негативное воздействие на функционирование транспортного комплекса²⁰⁰, в том числе его информационные ресурсы, включая и массив собираемых, используемых и хранимых персональных данных, должен осуществляться посредством формирования информационной модели нарушителя в системе транспортной безопасности. Указанная модель, должна, как представляется, включать цель деятельности, а также признаки внешнего облика, действия, следы и иные характеристики, многие из которых находят отражение в цифровой форме.

Анализ информационной модели нарушителя в процессе обеспечения транспортной безопасности позволяет определить виды собираемой и обрабатываемой информации, ключевые и, возможно дополнительные направления использования цифровых данных, совокупность обязательных решаемых задач, связанных с цифровым оборотом персональных данных и применяемых в этих целях цифровых технологий, включая технологии искусственного интеллекта и больших данных. Публично-правовая политика должна определяться и характером (целями и задачами) информационной деятельности в системе транспортной безопасности и одновременно предполагает приоритеты формирования универсальной цифровой среды доверия на основе идентификации и аутентификации субъектов, использования электронной подписи, биометрических данных, искусственного интеллекта и т.д., информационного взаимодействия в рамках соответствующих общественных отношений.

В настоящее время для информационной сферы в целом и правового обеспечения информационных правоотношений важную роль играет риск-ориентированный подход. Организационные и правовые меры по обеспечению ТБ

²⁰⁰ Быстрыкова, С. А. Современные направления развития законодательства о персональных данных в России / С. А. Быстрыкова // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. М., – 2024. – С. 103– 111.

должны строиться исходя из идей минимизации риска и отсутствия недопустимого риска, связанного с актами незаконного вмешательства в функционирование транспорта и транспортной инфраструктуры. Однако результаты детального анализа нормативно-правовой базы в этой области позволяют утверждать об отсутствии в настоящее время нормативно закреплённого критерия уровня риска ТБ.

При этом исследование показывает, что в состав причин и источников нарушения транспортной безопасности специалисты и ученые включают организационные, природные, технические и человеческие факторы²⁰¹. Вместе с тем, учитывая, что Федеральный закон «О транспортной безопасности» акцентирует внимание на актах незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, человеческий фактор является важнейшим для данной области и следует преодолению рисков противоправных действий со стороны различных субъектов рассматривать как приоритетные.

При этом, как отмечает П.А. Плеханов, все потенциальные нарушители транспортной безопасности могут быть условно разделены на следующие типы: случайные, не имеющие специальной цели проникновения на объект; неподготовленные, проникающие на объект с определенной целью, но не имеющие специальной информации об объекте и его охране; подготовленные, имеющие специальные знания о возможных методах обхода системы защиты объекта и общую подготовку в этой области; специально подготовленные, имеющие специальную подготовку и обладающие специальными средствами обхода системы защиты; работники транспорта или транспортной инфраструктуры, в том числе сотрудники службы охраны объекта²⁰².

²⁰¹ См., например: Красковский, А. Е. Развитие системы управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении / А. Е. Красковский, В. Г. Рейнгардт, П. А. Плеханов // Транспорт Российской Федерации. – 2010. – № 6. – С. 40–43; Плеханов, П. А. Риск-ориентированный подход к обеспечению транспортной безопасности как части комплексной безопасности железнодорожного транспорта / П. А. Плеханов // Известия Петербургского университета путей сообщения. – СПб.: ПГУПС, 2019. – Т. 16, вып. 4. – С. 539–551.

²⁰² Плеханов, П. А. Риск-ориентированный подход к обеспечению транспортной безопасности как части комплексной безопасности железнодорожного транспорта /

Применение риск-ориентированного подхода позволит выделить приоритет использования инструментов контроля тех элементов информационного обеспечения ТБ, для которых опасность нарушения является наиболее вероятной и опасной, а ущерб наиболее высоким²⁰³. Тем самым, представляется, что это связано не только с оценкой рисков, на основе прогнозирования, но и уменьшения на основе такого подхода объема собираемых в ходе обеспечения безопасности использования цифрового оборота на транспорте персональных данных²⁰⁴. Возможности, например, смягчения контроля для добросовестных субъектов, характеризующихся стабильным соблюдением правил и норм в своей деятельности в ходе использования транспортной инфраструктуры.

Российскими специалистами в комментариях к Федеральному закону «О транспортной безопасности» отмечалось еще более 10 лет назад²⁰⁵, что не в полной мере решены нормативно-правовые и организационно-управленческие вопросы, связанные с реализацией государственного управления в СОТБ, включая аспекты взаимодействия федеральных органов исполнительной власти (далее – ФОИВ) с перевозчиками и субъектами транспортной инфраструктуры при обеспечении ТБ, подготовки высококвалифицированных кадров в этой области, обладающих всеми необходимыми компетенциями, привлечения эффективных современных технологических и технических решений, информационного обеспечения ТБ, включая порядок передачи и использования персональных данных субъектов транспортных правоотношений, гармонизации российского, международного и зарубежного опыта с учетом положений документов

П. А. Плеханов // Известия Петербургского университета путей сообщения. – СПб.: ПГУПС, 2019. – Т. 16, вып. 4. – С. 543.

²⁰³ Popova, N. F. Transportation security as a factor of ensuring national security of the Russian Federation: theoretical and geopolitical aspects N. F. Popova // The Topical Issues Of Public Law. – 2013. – №5 (17). – С. 35–46.

²⁰⁴ Смирнова, Т. С. Курс лекций по транспортной безопасности / Т. С. Смирновой. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». –2013. – С.12.

²⁰⁵ Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / Науменков Н.К. // Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2012.

технического регулирования и иные²⁰⁶. Однако указанные проблемы в полной мере не решены и сегодня, в связи с этим требуется выработка современных подходов в условиях всеобщей цифровизации.

Исследование теоретико-методологических вопросов информационно-правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ позволило определить, что методологическими основаниями исследования являются идеи системного и риск-ориентированного подходов с учетом имеющихся угроз и вызовов праву и достижению национальной безопасности, включая обеспечение цифрового и технологического суверенитета как составляющих государственного суверенитета и формирования экономики данных.

С учетом изложенного следует отметить, что в области правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в СОТБ могут быть выделены общие и специальные принципы. Представляется обоснованным, что применение принципов обработки, в том числе цифрового оборота, персональных данных в транспортной сфере имеет ряд особенностей²⁰⁷. В связи с этим необходимо обеспечение:

- приоритета требований антитеррористической защищенности и ТБ транспортного комплекса при условии баланса интересов общества и государства в защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры и интересов граждан в отношении защиты их прав, свобод и законных интересов;
- принятия дополнительных организационно-правовых мер защиты персональных данных и иной персональной информации в условиях цифровизации транспортного комплекса и внедрения цифровых инноваций на транспортной сфере;

²⁰⁶ Там же.

²⁰⁷ Быстрякова, С. А. Современные направления развития законодательства о персональных данных в России / С. А. Быстрякова // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. М., – 2024. – С. 103– 111.

- учета специфики отраслевой принадлежности объектов транспортного комплекса и местонахождения транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- недопущения избыточности обрабатываемых в системе транспортной безопасности персональных данных и обеспечения их безопасности при идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений.

В связи с этим при цифровом обороте персональных данных в системе транспортной безопасности признано целесообразным развитие принципа ограничения обработки персональных данных достижением конкретных, заранее определенных и законных целей, закрепленного в федеральном законодательстве о персональных данных, специальным институциональным принципом недопустимости избыточности обработки персональных данных в системе транспортной безопасности при соблюдении баланса национальных интересов в транспортной сфере и защиты прав, свобод и интересов граждан²⁰⁸.

²⁰⁸ Быстрякова, С. А. Современные направления развития законодательства о персональных данных в России / С. А. Быстрякова // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. М., – 2024. – С. 103–111.

Глава 2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЗА РУБЕЖОМ

§ 2.1. Состояние правового регулирования защиты цифрового оборота персональных данных в Российской Федерации в системе транспортной безопасности

Исследование показало, что правовая охрана персональных данных в России свою историю ведет с середины 90-х годов XX века и в настоящее время охватывает систему нормативных правовых актов различного уровня, документов правоприменительной практики, результатов научных правовых исследований. Правовое обеспечение цифровой обработки и оборота персональных данных в России охватывает совокупность как положений общего характера национального законодательства, регулирующих отношения, связанные с персональными данными, так и регламентирующих особенности обработки в различных сферах деятельности: в банковской и финансовой, военной, образовательной, транспортной сферах, здравоохранении и многих иных. При защите персональных данных в настоящее время значительную роль также приобрели руководящие документы и методические рекомендации ФСТЭК России, ФСБ России и Роскомнадзора. Важное значение имеют действующие документы технического регулирования. Это позволяет констатировать, что в настоящее время сформировано правовое и техническое регулирование обработки персональных данных, учитывающее специфику обрабатываемых данных в различных областях экономики и государственного управления.

Конституционно-правовые основания цифровой обработки и оборота персональных данных составляют положения статей 23, 24, 55, 71 и иных статей Конституции РФ²⁰⁹, что создает фундаментальную основу охраны прав граждан

²⁰⁹ Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальный

при обработке данных персонального характера в сложных современных условиях больших вызовов, рисков и угроз в информационной сфере в ходе цифровизации.

Вопросы правового обеспечения использования и обработки информации персонального характера после подписания Россией в 2005 г. Европейской Конвенции о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных²¹⁰ и принятия Федерального закона от 27 июля 2006 года № 152-ФЗ «О персональных данных»²¹¹, а также развития системы правового регулирования в этой области и правоприменительной практики, постоянно находятся в сфере внимания исследователей. Это касается как деятельности законодателя и Правительства РФ, так и ФОИВ, включая уполномоченных в этой сфере Минцифры России, Роскомнадзора, ФСТЭК России, ФСБ России и др. В связи с этим следует отметить, что с одной стороны, наблюдается постоянное совершенствование законодательства о персональных данных и правоприменительной практики в этой области, а с другой стороны, развитие науки и технологий, общественных отношений требует новых решений, что обуславливает научный интерес к проблематике правовой охраны персональных данных. Существенное влияние на развитие общественных отношений и правового регулирования, связанных с персональными данными, оказывает революционный прогресс цифровых технологий, включая такие как: ИИ, робототехника и сенсорика, большие данные, виртуальная и дополненная реальность, пиринговые сети²¹², квантовые технологии.

В соответствии с международными актами и российским законодательством обработка персональных данных может осуществляться только на основании

интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 04.07.2020).

²¹⁰ Конвенция о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных от 28 января 1981 г. // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 5. – Ст. 419.

²¹¹ О персональных данных: федер. закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451.

²¹² Пиринговая (одноранговая) сеть (от англ. Peer-to-Peer, P2P – равный к равному) – это компьютерная сеть, создаваемая поверх другой компьютерной сети, в которой все участники имеют равные права и функции, а также каждый сетевой узел выполняет функции как клиента, так и сервера.

заранее определенных, законных целей и задач. Среди них выделяется обеспечение защиты прав и свобод человека и гражданина при обработке его персональных данных, в том числе защиты прав на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну. Кроме того, важным представляется право субъекта на получение сведений об обрабатываемых данных и правовых основаниях такой обработки. Законодательство о персональных данных содержит широкий круг обязанностей оператора, а также включает положения, связанные с юридической ответственностью лиц, виновных в нарушении установленных правил и норм.

Федеральным законом от 27 июля 2006 года № 152-ФЗ «О персональных данных» установлена оперативность реагирования государственного регулятора и операторов связи по поступившим от граждан обращениям по вопросам обработки персональных данных²¹³. Однако в настоящее время в условиях активно развивающихся процессов цифровой трансформации происходят глубокие изменения, приводящие к изменению природы человеческого взаимодействия, ценностных ориентиров и психологии личности. Это ставит перед правом новые задачи, в том числе в процессе борьбы с правонарушениями в области информационной и транспортной безопасности. Потребность развития юридической науки ощутима и требуются оперативные изменения в информационном законодательстве, постепенно становящемся все более важной отраслью.

В настоящее время в законодательстве в значительной степени проработаны критерии, идентифицирующие субъектов информационных правовых отношений в качестве операторов информационных систем персональных данных. В связи с этим существенно возросло количество субъектов, подлежащих обязательному учету и государственному контролю в области обработки информации соответствующего типа. Особое значение при этом приобретает отнесение инфраструктуры владельца и оператора информационных систем к перечню значимых объектов, необходимость выполнения организацией повышенных мер

²¹³ Статья 14 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных».

информационной безопасности и координации своих решений в указанной области с государственными центрами реагирования на киберинциденты. Следует также отметить расширение в настоящее время круга операторов, обязанных информировать уполномоченные органы о компьютерных инцидентах, вызванное усилением кибератак после начала специальной военной операции в 2022 году, а также развитие положений норм, направленных на безопасность трансграничной передачи персональных данных²¹⁴.

Правовая политика Российской Федерации как государства, которое обладает всей полнотой власти на своей территории, определяется с учетом его устройства, а также территориально-административного деления и подписанных международных договоров²¹⁵, необходимых видов и форм учета населения и его движения. Они нужны в различных целях: для оказания государственных услуг, формирования различных видов статистики, установления (подтверждения) личности физического лица, также ведения различных видов учета (воинского, в избирательной системе, в судебной и правоохранительной системах, в области образования, в сфере здравоохранения и т.д.). Сегодня все шире развивается персональный учет и цифровой оборот персональных данных в транспортной сфере, например, для регистрации и идентификации пассажиров, что имеет приоритетное значение для решения вопросов транспортной безопасности в цифровую эпоху.

В связи с этим важной является не только выработка технических решений в вопросах противодействия информационным угрозам в цифровой среде, но и применение юридических (правовых) средств и механизмов обеспечения конфиденциальности обрабатываемых данных, включая персональные,

²¹⁴ О внесении изменений в Федеральный закон «О персональных данных», отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившей силу части четырнадцатой статьи 30 Федерального закона «О банках и банковской деятельности»: федер. от 14.07.2022 № 266-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 29 (часть III). – Ст. 5233.

²¹⁵ Восс, У. Г. Трансграничные потоки данных, общий регламент защиты персональных данных и управления данными / У. Г. Восс // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2022. – № 1. – Т.17. – С. 58.

гарантирующих использование информации персонального характера строго для решения задач, обусловленных целями обработки.

В настоящее время в российской правовой системе закреплена обязанность оператора получать согласие субъекта на обработку его персональных данных, за исключением случаев, предусмотренных законодательством²¹⁶. Основной задачей соблюдения данной организационной и правовой процедуры является необходимость обеспечения защиты прав и свобод человека и гражданина при обработке его персональных данных, в том числе защиты прав на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну. Вместе с тем в условиях активизации применения цифровых технологий, потребностей системного обеспечения контроля над процессами обработки персональных данных и несовершенства нормативной правовой базы (например, достаточно либеральные санкции в административном законодательстве²¹⁷), можно сделать вывод о необходимости дальнейшего развития правовых инструментов.

Закон о персональных данных²¹⁸ содержит целый ряд норм права, связанных с особенностями обработки персональных данных в СОРТБ, устанавливая возможность обработки специальной категории персональных данных (пункт 7 части 2 статьи 10), биометрических персональных данных (часть 2 статьи 11) в СОРТБ, а также ограничения прав субъектов персональных данных на доступ к своим персональным данным, собранным в случаях, предусмотренных законодательством России о транспортной безопасности и в целях обеспечения устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в данной сфере от актов незаконного вмешательства (пункт 5 части 8 статьи 14). Кроме того, Закон о персональных данных предусматривает возможность осуществления оператором обработки персональных данных без уведомления уполномоченного органа по защите прав

²¹⁶ Статья 7 Закона о персональных данных.

²¹⁷ Статья 13.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

²¹⁸ Статья 14 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных».

субъектов персональных данных при обработке персональных данных в вышеназванных целях (пункт 9 части 2 статьи 22).

Такие нормы в связи с особенностями обработки персональных данных в интересах транспортной безопасности содержит также Федеральный закон от 29 декабря 2022 года № 572-ФЗ²¹⁹, регламентирующий идентификацию и аутентификацию граждан на основе биометрических данных, а также предусматривающий предоставление оператором регионального сегмента Единой биометрической системы персональных данных по мотивированному запросу в федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, в целях обеспечения транспортной безопасности (пункт 4 части 8 статьи 5; пункт 4 части 2 статьи 8)²²⁰. Кроме того, предусмотрена возможность применения регионального сегмента Единой биометрической системы организациями, предоставляющими услуги перевозки пассажиров, при проходе на их территорию при использовании средств автоматизации контрольно-пропускных пунктов²²¹.

В сфере обеспечения транспортной безопасности активно используются средства идентификации и аутентификации пассажиров, а также иных лиц, пользующихся различными видами транспорта и объектами транспортной инфраструктуры. В связи с этим, кроме прочего, используется функционал Единой биометрической системы. Так, Устав железнодорожного транспорта РФ предусматривает формирование и использование регионального сегмента указанной системы при транспортном обслуживании в ходе перевозок

²¹⁹ Об осуществлении идентификации и (или) аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федер. закон от 29.12.2022 № 572-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 1 (часть I). – Ст. 19.

²²⁰ Там же.

²²¹ Там же.

пригородными поездами, курсирующими между субъектами Российской Федерации²²².

Необходимо отметить также, что правовые нормы о персональных данных, связанные с обеспечением транспортной безопасности, содержатся в Федеральном законе «О транспортной безопасности»²²³ и иных законах, среди которых следует особо выделить Воздушный кодекс РФ²²⁴, Устав железнодорожного транспорта РФ²²⁵, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ²²⁶. Соответствующие нормы также имеются во множестве подзаконных актов²²⁷.

Статья 53.3 Воздушного кодекса РФ закрепляет использование централизованной базы персональных данных, содержащей данные о состоянии здоровья диспетчеров управления воздушным движением и экипажа гражданского воздушного судна, включая сведения о результатах медицинского осмотра и обязательного медицинского освидетельствования²²⁸. Указанная база цифровых персональных данных является частью Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (далее – ЕГИС ОТБ)²²⁹.

²²² Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

²²³ О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

²²⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

²²⁵ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ.

²²⁶ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.

²²⁷ См., например: Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 32 (Часть II). – Ст. 6372; 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 : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6599.

²²⁸ АЦБПДЗ – Автоматизированная централизованная база персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением.

²²⁹ ЕГИС ОТБ – Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности.

В системе информационного обеспечения ТБ ст. 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» предусмотрено ведение автоматизированной информационной системы – Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности. Информационная база указанной системы включает персональные данные в цифровой форме о пассажирах, персонале (экипаже) транспортных средств, включая данные о состоянии здоровья членов летного экипажа и диспетчеров управления воздушным движением, кроме прочих данных. Цифровые данные, обрабатываемые в указанной системе, являются информацией ограниченного доступа²³⁰. В тоже время персональные данные пассажиров в ходе информационного взаимодействия в СОТБ должны передаваться в соответствующие базы данных перевозчиками, субъектами транспортной инфраструктуры, ФОИВ и субъектами международного сотрудничества по вопросам обеспечения ТБ.

В соответствии с приказом Минтранса России от 28 октября 2022 года № 439²³¹ данные, содержащиеся в указанной системе, являются государственным информационным ресурсом и включают информацию о фамилии, имени и отчестве, дате рождения, документе, удостоверяющем личность, сведения о гражданстве и поле, медицинском заключении и о допуске к полету или отстранении от него. Персональные данные в цифровой форме, содержащиеся в рассматриваемой системе, используются в информационном взаимодействии посредством подключения к соответствующему интернет-порталу и предоставляются в виде отчетов согласованных форматов в электронной форме. Субъектами, участвующими в процессе информационного взаимодействия в ходе

²³⁰ Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 32 (Часть II). – Ст. 6372.

²³¹ Об установлении порядка формирования и ведения автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, и порядка предоставления содержащихся в ней сведений и обмена сведениями с государственными информационными системами в сфере здравоохранения : приказ Минтранса России от 28.10.2022 № 439 (вступает в силу 01.09.2025) // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, (дата обращения: 21.12.2022).

ведения данной базы, являются поставщики персональных данных, уполномоченные ФОИВ, включая Минтранс России, ФСБ России, МВД России и оператор ЕГИС ОТБ. Безопасность обработки персональных данных в автоматизированной централизованной базе персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением (далее – АЦБПДЗ) обеспечивается техническими и организационными мерами в соответствии с актуальной моделью угроз безопасности информации в данной системе, согласованной с ФСБ России²³².

Персональные данные пассажиров воздушных судов передаются в централизованные автоматизированные системы для обеспечения авиационной безопасности. При международных перевозках данные передаются также в уполномоченные органы иностранных государств на основании положений международных договоров или законодательства государств, вылета, назначения и транзита.

Анализ также позволил сделать вывод о наличии значительной совокупности подзаконных актов, регулирующих различные аспекты обработки данных персонального характера для СОТБ. Так, постановлением Правительства РФ № 1633 для объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию по критериям ТБ, устанавливаются обязательность перечня работников, осуществляющих трудовые функции, связанные с функционированием СОТБ, а также обязанности создания технических и организационных условий и осуществления распознавания граждан и транспортных средств в процессе осуществления обязательного видеонаблюдения, обнаружения событий, лиц и транспортных средств, находящихся в зоне обеспечения ТБ, документирования перемещения работников и посетителей через

²³² Об установлении порядка формирования и ведения автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, и порядка предоставления содержащихся в ней сведений и обмена сведениями с государственными информационными системами в сфере здравоохранения : приказ Минтранса России от 28.10.2022 № 439 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, (дата обращения: 21.12.2022).

границы зон ТБ и выявления нарушителя требований безопасности на транспорте, передачи данных с систем видеонаблюдения в режиме реального времени и хранения их в электронном виде в течении не менее тридцати суток и совершения иных действий с использованием персональных данных в цифровой форме²³³.

На основе результатов обработки персональных данных принимается множество решений. Безусловно, как отмечают исследователи в области информационного права, это приводит к росту значения государственных информационных систем²³⁴. Следует с этим согласиться, поскольку в условиях возрастающего оборота данных (особенно различных видов цифровых данных) функциональные возможности таких информационных систем связаны не только с интеграцией, но и обработкой значительных массивов данных о гражданах. Очевидно, что это требует усиления внимания к вопросам информационной безопасности и правового обеспечения цифрового оборота персональных данных.

В области обеспечения ТБ в отношении автоматизированной обработки персональных данных важное значение имеет «Положение о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности». Данное Положение предусматривает обработку в рамках функционирования указанной системы разнообразных персональных данных, в том числе сведений о пассажирах и экипаже транспортных средств²³⁵.

В условиях применения разнообразных государственных информационных систем научный интерес представляют вопросы передачи персональных данных

²³³ 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 : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6599.

²³⁴ Трофимец, И. А. Государственные информационные системы учета населения: Монография / И. А. Трофимец. – М.: РУСАЙНС, 2021; Амелин, Р. В. Эволюция права под воздействием цифровых технологий : монография / Р. В. Амелин, С. Е. Чаннов. – М.: Норма, 2023. С. 84-87; Правовое регулирование оборота персональных данных в условиях современных вызовов и угроз : монография / под ред. А. В. Минбалева. – Саратов: ООО «Амирит», 2023. 138 с.

²³⁵ Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 32 (Часть II). – Ст. 6372.

между этими системами и использования их возможностей для обеспечения национальной безопасности России. Поэтому важно, что единый федеральный информационный ресурс, предусмотренный Федеральным законом № 168-ФЗ «О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации»²³⁶, привлекает значительное внимание ученых, в том числе публично-правовой науки. Этот вопрос вызывал множество дискуссий, но План мероприятий по его формированию и ведению был утвержден распоряжением Правительства РФ от 4 июля 2017 года № 1418-р²³⁷. Использование указанной системы и иных государственных информационных систем позволяет расширить возможности информационного обеспечения выявления и расследования актов незаконного вмешательства на объектах транспортного комплекса.

Общественные отношения, связанные с цифровым оборотом персональных данных в СОТБ, также регламентируются при регулировании электронного документооборота в транспортной сфере, оформлении проездных и иных документов в электронной форме²³⁸. Так, для учета документов используются информационные системы электронных перевозных документов. Например, Федеральный закон «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта»²³⁹ предусматривает использование государственной информационной системы перевозных документов. В настоящее время развиваются различные электронные услуги и электронные сервисы в

²³⁶ О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации : федер. закон от 08.06.2020 № 168-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – 15 июня. – Ст. 3742.

²³⁷ Об утверждении Концепции формирования и ведения единого федерального информационного ресурса, содержащего сведения о населении Российской Федерации : распоряжение Правительства Российской Федерации от 04.07.2017 № 1418-р // Собрание законодательства РФ. – 2017. – 17 июля.

²³⁸ Смирнова, Т. С. Курс лекций по транспортной безопасности / Т. С. Смирновой. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». – 2013. – С.12.

²³⁹ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.

транспортной сфере, что обуславливает расширение разнообразия используемых электронных документов и электронных сообщений на транспорте.

Формирование в транспортной сфере единой цифровой среды доверия, идентификация и аутентификация субъектов транспортных правоотношений предусматривает совершенствование политики безопасности обработки персональных данных и формирование комплексной системы обеспечения информационной безопасности субъектами транспортной сферы, включая аккредитацию объектов информатизации, аттестацию сил обеспечения ТБ, оценку уязвимости и категорирование объектов инфраструктуры и транспортных средств²⁴⁰, сертификацию технических средств²⁴¹.

В целях организационно-правового обеспечения ТБ важное значение имеет проведение аттестаций и проверок соблюдения требований в отношении лиц, связанных по роду своей профессиональной деятельности с принятием решений в этой области, что определяет дополнительные требования и формирует специальный правовой режим их персональных данных²⁴². Правительством РФ в 2023 г. утвержден порядок аттестации²⁴³ сил обеспечения транспортной безопасности, включая правила такой аттестации, которыми определяется, что данную аттестацию проводит обязательно аккредитованная организация. Указанная организация осуществляет обработку персональных данных с

²⁴⁰ Агаркова, Н. А. Особенности транспортной безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации / Н. А. Агаркова // Вестник Уфимского юридического института МВД России. – 2021. – № 2 (92). – С. 132–137.

²⁴¹ Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 18.09.2023 № 1518 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 39. – Ст. 7030; Об определении угроз безопасности персональных данных, актуальных при обработке персональных данных в информационных системах персональных данных, эксплуатируемых в сферах деятельности, нормативно-правовое регулирование которых осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации : приказ Минтранса России от 19.04.2023 № 141 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 29.05.2023.

²⁴² Об утверждении Перечня отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных : приказ Минтранса России от 14.10.2015 № 306 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru>, 11.11.2015.

²⁴³ Там же.

использованием информационной системы в отношении отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу согласно специального перечня Минтранса России по согласованию с МВД и ФСБ России. При этом обработка данных осуществляется путем:

- проведения проверок сведений, содержащихся в документах и запроса дополнительной информации у лиц, ими располагающими, а также межведомственного взаимодействия;
- исследования перечня лиц, о которых имеются данные о причастности к экстремистской деятельности или терроризму, и перечней лиц, связанных с террористическими организациями и террористами или с распространением оружия массового уничтожения²⁴⁴.

Указанным постановлением Правительства РФ²⁴⁵ ограничены сроки обработки персональных данных, устанавливается порядок формирования решения органа аттестации или аттестующей организации и взаимодействия с органами внутренних дел в процессе запроса необходимых сведений, а также устанавливается способ направления заявителю уведомления о наличии у принимаемого на работу, связанную с обеспечением ТБ, или выполняющего такую работу, ограничений на ее выполнение²⁴⁶.

В соответствии с российским законодательством обеспечение ТБ в рамках своей компетенции осуществляют уполномоченные Правительством РФ ФОИВ, а также специализированные организации СОТБ (аккредитованные юридические лица). Правила аккредитации юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением ТБ, или осуществляющих такую работу, установлены

²⁴⁴ О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.06.2023 № 905 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 23 (Часть II). – Ст. 4208.

²⁴⁵ Там же.

²⁴⁶ О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.06.2023 № 905 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 23 (Часть II). – Ст. 4208.

Правительством РФ²⁴⁷. Кроме того, в отношении лиц, принимаемых на работу, связанную с обеспечением ТБ, проводятся проверки предоставляемых сведений²⁴⁸. Приказом Минтранса РФ в 2020 г. № 332 установлен Перечень документов, представляемых в целях такой проверки, проводимой субъектом транспортной инфраструктуры²⁴⁹.

Следует обратить внимание, что в состав таких документов наряду с заявлением лица, принимаемого на работу, непосредственно связанную с обеспечением ТБ, входят: согласие на обработку персональных данных, анкета установленной формы, фотографии, в том числе цифровые, а также значительный объем иных данных персонального характера²⁵⁰, включая сведения, относящиеся к специальным категориям персональных данных²⁵¹.

Следует также отметить, что Минтрансом России²⁵² в целях повышения квалификации лиц, участвующих в обеспечении ТБ, утверждены типовые

²⁴⁷ Об аккредитации юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных пунктами 1 - 6 и 9 части 1 статьи 10 Федерального закона «О транспортной безопасности», а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.06.2023 № 906 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 23 (Часть II). – Ст. 4209.

²⁴⁸ Об утверждении Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу : постановление Правительства РФ от 14.11.2022 № 2049 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 47. – Ст. 8215.

²⁴⁹ Об утверждении перечня документов, представляемых в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу : приказ Министерства транспорта РФ от 28.08.2020 № 332 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 01.10.2020).

²⁵⁰ Там же.

²⁵¹ Данные удостоверяющего личность документа, трудовая книжка или сведения о трудовой деятельности, документ об образовании или о квалификации, справка о наличии (отсутствии) судимости, медицинское заключение, подтверждающее отсутствие психических заболеваний, алкоголизма, наркомании, токсикомании, справка о том, подвергалось или нет лицо административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, свидетельство об аттестации сил обеспечения ТБ (при наличии).

²⁵² Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности : приказ Минтранса России

дополнительные профессиональные программы в области подготовки сил обеспечения ТБ по вопросам:

- разработки внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению ТБ²⁵³;
- порядка проверки сведений о лицах, принимаемых на работу, связанную с обеспечением ТБ, а также порядок обработки персональных данных таких лиц;
- особенностей функционирования автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП);
- порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и экипаже транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных;
- порядка обращения с информацией ограниченного доступа²⁵⁴.

В целях упорядочения цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере принят вступивший в силу 1 сентября 2024 года порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (далее – АЦБПДП) и персонале (экипаже) транспортных средств, которым определены правила формирования сведений о пассажирах в АЦБПДП в автоматическом режиме и при различных видах перевозок²⁵⁵.

от 29.12.2020 № 578 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, 18.01.2021.

²⁵³ Включая такие документы как: номенклатура работников, осуществляющих деятельность в зоне ТБ и на критических элементах транспортной инфраструктуры или транспортных средств; перечень персонала, непосредственно связанного с обеспечением ТБ; перечень персонала организаций, осуществляющих деятельность в зоне ТБ или на критических элементах транспортной инфраструктуры.

²⁵⁴ Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности : приказ Минтранса России от 29.12.2020 № 578 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, (дата обращения: 18.01.2021).

²⁵⁵ Об утверждении порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также срока хранения и порядка предоставления содержащихся в них данных : приказ

Кроме того, постановлениями Правительства РФ в 2020 году определены специальные требования к обеспечению ТБ внутреннего водного и морского, железнодорожного и внеуличного транспорта (метрополитенов), учитывающие уровни состояния их защиты, включая антитеррористическую защищенность²⁵⁶, также содержащие требования по обеспечению безопасности персональных данных.

Вопрос о проведении досмотровых мероприятий для обеспечения ТБ регламентирован Правилами, утвержденными Приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г.²⁵⁷. Ими предусмотрено применение технических средств и систем при досмотре физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей на границах зон ТБ для обнаружения ограниченных или запрещенных веществ или предметов, а также документирования процесса

Минтранса России от 02.05.2024 № 162 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, (дата обращения: 31.05.2024).

²⁵⁶ 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 : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6599; 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 : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1635 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6601; Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1637 // Собрание законодательства РФ. – 2020. - № 42 (часть III). – Ст. 6603; 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 морского и речного транспорта : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1638 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6604; Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов инфраструктуры внеуличного транспорта (в части метрополитенов) : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1641 // Собрание законодательства РФ. – 2020. № 42 (часть III). – Ст. 6607.

²⁵⁷ Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности : приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, (дата обращения: 28.03.2016).

досмотра и его результатов. В целях обеспечения ТБ Правительством РФ установлены требования к характеристикам технических средств обеспечения ТБ и обязательной их сертификации²⁵⁸.

Следует отметить, что в субъектах России, городах федерального значения и организациях - перевозчиках для выполнения требования законодательства о персональных данных и транспортной безопасности осуществляется разграничение прав доступа пользователей, управление учетными записями пользователей, применяются средства шифрования, а также локальными актами организации вводятся политики безопасности персональных данных, требования к учету носителей цифровых данных, назначаются ответственные лица и регламентируются инструкции по работе с персональными данными²⁵⁹.

При обеспечении ТБ проводится расследование фактов нарушения требований транспортной безопасности, в ходе которого в настоящее время используются данные с разнообразных цифровых устройств и информационных систем, в том числе взаимосвязанных систем безопасности транспортного средства. Такие системы позволяют, кроме технических характеристик функционирования элементов транспортного средства получить данные об особенностях управления транспортным средством.

Нельзя обойти вниманием также вопросы правового регулирования юридической ответственности в области цифрового оборота персональных данных в СОТБ. Дополнительно к мерам ответственности за неправомерные действия оператора при сборе и обработке персональных данных целесообразно отметить,

²⁵⁸ Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 40. – Ст. 5749.

²⁵⁹ См., например: Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций : официальный сайт. – URL: <https://pd.rkn.gov.ru/operators-registry/operators-list/?id=77-19-013065> (дата обращения: 24.08.2024); ГУП «Петербургский метрополитен» : официальный сайт. – URL: <https://metro.spb.ru/dokument.html> (дата обращения: 24.08.2024); ГУП «Мосгортранс» : официальный сайт. – URL: <https://www.mosgortrans.ru/about/privacy/> (дата обращения: 24.08.2024).

что Федеральным законом от 27 июля 2010 г. в УК РФ включена ст. 263.1²⁶⁰ «Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах», диспозиция которой распространяется на лиц, ответственных за обеспечение ТБ во всех отраслях транспорта²⁶¹. Вместе с тем нормы о юридической ответственности в связи с нарушением законодательства о персональных данных не выделяют в качестве квалифицирующих признаков взаимосвязь с обеспечением транспортной безопасности²⁶² и, следовательно, применяется соответствующее общее правовое регулирование.

Таким образом, обобщая результаты исследования, представленные в настоящем параграфе, можно сделать следующие выводы. Правовое обеспечение цифрового оборота персональных данных в СОТБ осуществляется на основе целой совокупности правовых норм, как правовых актов, регулирующих общественные отношения в связи с обработкой персональных данных, так и специализированных актов, учитывающих особенности функционирования СОТБ²⁶³.

В настоящее время активно развивается публично-правовой субинститут цифрового оборота персональных данных в области правового обеспечения транспортной безопасности в системе информационного права межотраслевого характера, включающий также нормы конституционного, транспортного, трудового, административного, гражданского, финансового, уголовного и иных отраслей права, который содержит требования по защите персональных данных в транспортной сфере в положениях правовых актов, регулирующих

²⁶⁰ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности: федер. закон от 27.07.2010 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 31. – Ст. 4164.

²⁶¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

²⁶² Смирнова, Т. С. Курс лекций по транспортной безопасности / Т. С. Смирновой. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». – 2013. – 296 с.

²⁶³ Быстрякова, С. А. Современные направления развития законодательства о персональных данных в России / С. А. Быстрякова // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. М., – 2024. – С. 103– 111.

правоотношения различной отраслевой принадлежности с доминированием публично-правовой составляющей. Это необходимо для развития теории информационного права в целях выработки универсальных подходов к правовому регулированию информационного обеспечения транспортного комплекса и транспортной безопасности.

В связи с динамикой цифровизации необходимо дальнейшее развитие специального правового регулирования отношений, складывающихся в связи с цифровым оборотом персональных данных в транспортной сфере, что связано с принятием совокупности специализированных норм различного уровня, включая локальные правовые акты организаций транспортной сферы, с учетом выделенных особенностей принципов обработки, в том числе цифрового оборота, таких данных, а также особенностей функционирования транспорта различной отраслевой принадлежности.

§ 2.2. Международно-правовое регулирование цифрового оборота персональных данных при обеспечении транспортной безопасности

Динамика трансграничных цифровых потоков данных личной и профессиональной информации для XXI в. стала тем фактором, который интегрирует экономику мира, сопутствуя всякому перемещению людей, товаров и услуг. В связи с этим важно информационное обеспечение пассажиропотоков, перемещения грузов, багажа, а также функционирование транспорта и транспортной инфраструктуры. Роль информационных потоков применительно к транспортной сфере усугубляется интеграционным экономическим значением самого транспорта, служащего основой мировых экономических процессов, пронизывая их во всех областях. Безопасное функционирование различных видов транспорта является базой эффективного использования транспортного комплекса и, соответственно, обеспечивает развитие мировой экономики, так как транспортные потоки создают условия для торговли, туризма и иных областей.

Различные вопросы обеспечения транспортной безопасности регламентируются значительным массивом международных правовых актов, среди которых в данном исследовании в части правовой охраны персональных данных, следует отметить среди наиболее значимых: Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море²⁶⁴, Конвенцию о дорожном движении²⁶⁵, Конвенцию о международных железнодорожных перевозках²⁶⁶, Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа²⁶⁷. Исследование показывает, что практически каждый из указанных актов устанавливает требование по защите пассажиров, их прав и свобод, т.е. определенных категорий персональных данных. Вместе с тем следует отметить, что многие из таких документов приняты еще в так называемую «доцифровую эпоху» и соответственно не учитывают особенности обеспечения транспортной безопасности в современных условиях.

Сферы транспорта и информационных отношений в своей сущности являются трансграничными, что определяет особенности их правового регулирования в современных условиях всеобщей цифровизации. Как справедливо указывает М.В. Мажорина: «В праве под влиянием стремительного масштабирования цифровых технологий происходят существенные изменения, которые наиболее отчетливо заметны в области регулирования трансграничных отношений. Последние возникают там, где присутствует иностранный элемент, порождающий коллизию права как столкновение двух и более правопорядков»²⁶⁸.

²⁶⁴ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) : заключена в г. Лондоне 01.11.1974 // Бюллетень международных договоров. – 2011 (приложение № 1, ч. 1). – С. 3–211.

²⁶⁵ Конвенция о дорожном движении : заключена в г. Вене 08.11.1968 // Treaty Series. Volume 1732. – New York: United Nations, 1999, – Р. 522 – 587.

²⁶⁶ Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 35. – Ст. 5060.

²⁶⁷ Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа : заключена в г. Бишкеке 09.10.1997 // Бюллетень международных договоров. – 2010. – № 10. – С. 39–52.

²⁶⁸ Цифровое право : учебник / Егорова М. А., Мажорина М. В., Минбалева А. В. и др. Под общ. ред. В. В. Блажеева, М. А. Егоровой. – М. :, 2020. – СПС «Гарант».

На трансграничный характер информационных отношений, в том числе в транспортной сфере, неоднократно обращала внимание и Т.А. Полякова²⁶⁹.

Расширение трансграничных связей и межгосударственного сотрудничества влечет необходимость формирования единых правовых подходов к процессам глобальной цифровизации мира, оказывающих необратимые воздействия на обработку информации персонального характера. Вместе с тем, полагаем, системное общепризнанное международно-правовое регулирование персональных данных в настоящее время находится лишь на этапе формирования, развиваясь под влиянием динамики информационной сферы.

В мире сложилось несколько подходов к обеспечению безопасности обработки персональных данных, что в определенной мере затрудняет формирование общемировых требований и общих подходов. Вместе с тем развитие международно-правового регулирования, отвечая на вызовы современности, имеет положительную динамику, что особо значимо в такой сфере как транспорт в целом и обеспечение транспортной безопасности в частности.

При исследовании регулирования цифровой обработки персональных данных следует отметить, что Руководящие принципы ООН, касающиеся компьютеризированных картотек, содержащих данные личного характера, в соответствии с резолюцией 45/95 Генеральной Ассамблеи ООН от 14 декабря 1990 года²⁷⁰, устанавливается обязанность собирать или обрабатывать персональные данные законными и лояльными методами. В состав указанных Руководящих

²⁶⁹ Полякова, Т. А. Правовое обеспечение информационной безопасности в транспортной сфере в условиях цифровой трансформации: тенденции и проблемы / Т. А. Полякова // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики. материалы Второго Международного транспортно-правового форума. Юридический институт Российского университета транспорта (МИИТ). – М., 2020. – С. 47–52; Полякова, Т. А. Цифровизация и синергия правового обеспечения информационной безопасности / Т. А. Полякова // Информационное право. – 2019. – № 2. – С. 4–7; Полякова, Т. А. Базовые принципы правового обеспечения информационной безопасности / Т. А. Полякова // Труды института государства и права РАН. – 2016. – № 3 (55). – С. 17–40; Полякова, Т. А. Информационная открытость как один из факторов в борьбе с коррупцией при построении информационного общества / Т. А. Полякова // Юридический Мир. – 2008. – №1. – С. 18–22.

²⁷⁰ Конвенции и соглашения. Руководящие принципы, касающиеся компьютеризированных картотек. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/computerized_data.shtml. (дата обращения: 29.07.2024).

принципов также входят принципы точности, цели обработки данных, доступа заинтересованных лиц, безопасности, недопустимости дискриминации, контроля и санкций. Обращает внимание, что предусмотрена возможность отклонения от приведенных принципов в целях национальной безопасности, здоровья или нравственности населения, общественного порядка, защиты прав и свобод других лиц на основании закона внутренней юридической системы, предоставляющей соответствующие гарантии. Отдельно отмечены требования к трансграничному потоку данных, понимаемые как одинаковые гарантии в отношении защиты личной жизни при обмене данными между юрисдикциями²⁷¹.

Обращает внимание Доклад Верховного комиссара ООН по правам человека «Право на неприкосновенность частной жизни в цифровой век», в котором отмечается, что защита права на неприкосновенность частной жизни распространяется как на коммуникации, так и метаданные, которые после анализа и обобщения «могут дать даже еще более полное представление о поведении человека, его социальных отношениях, личных предпочтениях и личности» и право на частную жизнь вступает в действие тогда, когда государство осуществляет мониторинг общественного пространства, например рынка или железнодорожной станции, и таким образом ведет наблюдение за физическими лицами²⁷².

В настоящее время значительное внимание уделяется мировым сообществом применению ИКТ для обеспечения ТБ. Так, в ноябре 2015 г. на Всемирной конференции по радиосвязи достигнуто соглашение о распределении радиочастотного спектра для глобального слежения за рейсами гражданской авиации. Как справедливо отмечают исследователи: «Роль информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) можно сравнить с функцией нервной

²⁷¹ Конвенции и соглашения. Руководящие принципы, касающиеся компьютеризированных картотек. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/computerized_data.shtml. (дата обращения: 29.07.2024).

²⁷² Право на неприкосновенность частной жизни в цифровой век (10 - 28 сентября 2018 года) : доклад Верховного комиссара Организации объединенных наций по правам человека. // <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G18/239/60/PDF/G1823960.pdf?OpenElement> (дата обращения: 03.08.2024).

системы <...> внедрение информационных технологий на транспорте формирует внутривитическую повестку»²⁷³.

В условиях общемирового кризиса при формировании многополярного мира значительную роль на международной арене играют межгосударственные региональные объединения государств, такие как БРИКС, ОДКБ, ЕАЭС, ШОС, СНГ и другие. Между государствами-участниками соответствующих союзов осуществляется экономическое, социально-культурное и иное взаимодействие, происходит перемещение грузов и пассажиров, все более увеличивающееся в последнее время в условиях санкционного давления государств так называемого коллективного запада, что обуславливает рост потоков цифровых данных, в том числе персональных. Между государствами - участниками союзов налажено активное железнодорожное, авиационное, автомобильное и морское сообщение. В связи с этим в настоящем исследовании полагаем целесообразно остановиться на особенностях правовой регламентации обработки персональных данных в документах указанных объединений.

Важное значение в целях гармонизации законодательства о персональных данных государств-участников СНГ имеет модельное законодательство, устанавливающее их правовой режим с учетом общепризнанных международных правовых норм. При этом правовой режим персональных данных понимается как совокупность нормативно установленных правил процедур обработки таких данных. Интерес представляют положения Модельного закона о персональных данных, согласно которым обработка персональных данных осуществляется на основе лицензии и требования регистрации баз персональных данных и их держателей²⁷⁴.

²⁷³ Зворыкина, Ю. В. Обеспечение информационной безопасности на транспорте / Ю. В. Зворыкина, В. В. Глущенко // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – № 1 (62). – С. 7.

²⁷⁴ Модельный закон о персональных данных : принят в г. Санкт-Петербурге 16.10.1999 Постановлением 14-19 на 14-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Межпарламентская ассамблея государств - участников Содружества Независимых Государств : официальный сайт. – URL: <https://iacis.ru/public/upload/files/1/103.pdf?ysclid=m0taq7juy4782503794> (дата обращения: 08.09.2024); Модельный закон о персональных данных (новая редакция) : приложение к постановлению МПА СНГ от 29 ноября 2018 года № 48-9 // Межпарламентская ассамблея

Модельный закон о цифровом пространстве, его инфраструктуре и регулировании в государствах - участниках СНГ, принятый в 2023 г.²⁷⁵, содержит положения о необходимости соблюдения права на неприкосновенность частной жизни и приоритета прав и свобод человека при внедрении и использовании цифровых технологий, включая технологию искусственного интеллекта. Согласно данному Модельному закону уполномоченные государственные органы определяют правовые основы и обеспечивают безопасность в национальном цифровом пространстве, ведут борьбу с правонарушениями и преступлениями в национальном цифровом пространстве. В указанном модельном акте отдельное внимание уделяется праву на защиту цифровых персональных данных в национальном цифровом пространстве, устанавливая, что защита цифровых персональных данных осуществляется на основе норм международного права и национального законодательства. Отдельно отмечено право правоохранительных и судебных органов на взаимодействие при оказании правовой помощи в сфере цифрового пространства СНГ, борьбы с правонарушениями и преступлениями в цифровом пространстве, что представляется, безусловно значимым, также с нарушениями на транспорте²⁷⁶.

В рамках обеспечения ТБ в СНГ ведется сотрудничество при участии Минтранса России во взаимодействии с транспортными ведомствами соответствующих государств и органами отраслевого сотрудничества, проводится целенаправленная работа в этой области, действует Совет по безопасности на

государств - участников Содружества Независимых Государств : официальный сайт. – URL: iacis.ru/public/upload/files/1/727.pdf (дата обращения: 08.09.2024); О персональных данных : постановление межпарламент. Ассамблеи государств — участников СНГ, 29 нояб. 2018 г., № 48-9. — URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=n21800159>. (дата обращения: 08.09.2024).

²⁷⁵ Модельный закон о цифровом пространстве, его инфраструктуре и регулировании в государствах - участниках СНГ : принят 14.04.2023 в г. Санкт-Петербурге Постановлением 55-8 на 55-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2023. – № 78 (часть 2).

²⁷⁶ Модельный закон о цифровом пространстве, его инфраструктуре и регулировании в государствах - участниках СНГ : принят 14.04.2023 в г. Санкт-Петербурге Постановлением 55-8 на 55-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ) // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2023. – № 78 (часть 2).

транспорте КТС СНГ²⁷⁷. Это необходимо для решения задачи по обеспечению его защищенности при организации и выполнении международных перевозок пассажиров и грузов. Вместе с тем как отмечает председатель Совета по безопасности на транспорте КТС СНГ А.А. Корниенко²⁷⁸: «в настоящее время вопросы обеспечения их защищенности от актов незаконного вмешательства на уровне международных договоров должным образом не урегулированы», указывая, что только комплексный подход к мерам в этой области может обеспечить бесперебойное функционирование транспортной системы²⁷⁹.

При этом в 2014 г. в целях решения стоящих перед государствами - участниками СНГ на Совете глав правительств Содружества Независимых Государств²⁸⁰ подписано Соглашение об информационном взаимодействии государств – участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности, в котором информационное взаимодействие в рассматриваемой области определяется как базовая составляющая устойчивого международного транзитного сообщения и создания взаимовыгодных условий для обеспечения перевозки грузов, багажа и пассажиров по территориям государств - участников СНГ. Соглашение предусматривает взаимную передачу данных в отношении угроз актов незаконного вмешательства в функционирование объектов транспортного комплекса²⁸¹. Вместе с тем следует отметить, что указанное Соглашение не затрагивает вопросов обеспечения информационной безопасности обработки персональных данных в ходе соответствующего сотрудничества государств - участников СНГ.

²⁷⁷ КТС СНГ – Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств

²⁷⁸ Корниенко, А. А. Обеспечение транспортной безопасности Содружества / А. А. Корниенко // Евразия. Вести. URL: <http://eav.ru/publ1.php?publid=2017-05a19&ysclid=lzdr8yzwdr533166340> (дата обращения: 01.08.2024).

²⁷⁹ Там же.

²⁸⁰ Далее – СГП СНГ.

²⁸¹ Соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности : заключено в г. Минске 30.05.2014 // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 07.02.2018).

В Казахстане 29 мая 2015 года на заседании СГП СНГ, утверждена Стратегия обеспечения транспортной безопасности территории государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении²⁸², в которой учтены существующие подходы государств к обеспечению ТБ и лучший опыт в этой области в рамках деятельности международных организаций. Это явилось значимым шагом в вопросах гармонизации законодательства государств – участников СНГ по обеспечению ТБ, учитывающим передовой зарубежный и международный опыт, целесообразность создания единого согласованного механизма по реализации стоящих стратегических целей и задач, формирования согласованного понятийного аппарата государств – участников СНГ²⁸³.

Для решения задач Стратегии принято Решение Совета глав правительств Содружества независимых государств, которым утвержден План мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2020–2025 годов²⁸⁴. Указанным Планом предусмотрено определение государствами - участниками компетентных органов в соответствующей области, формирование предложений по гармонизации законодательства, разработка предложений по комплексу организационных и технических мер, а также составу информации об угрозах совершения актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса и составу сведений в проездных документах пассажиров, следующих в международном сообщении, подлежащих передаче в национальные

²⁸² Стратегия обеспечения транспортной безопасности территории государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении // Официальный сайт Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств. – URL: <http://www.kts-cis.ru/dokumentyi.html> (дата обращения: 01.08.2024).

²⁸³ Корниенко, А. А. Обеспечение транспортной безопасности Содружества / А. А. Корниенко // Евразия. Вести. – URL: <http://eav.ru/publ1.php?publid=2017-05a19&ysclid=lzdr8yzwdr533166340> (дата обращения: 01.08.2024).

²⁸⁴ О Плана мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств - участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2020 - 2025 годов : решение Совета глав правительств СНГ (Принято 06.11.2020) // Единый реестр правовых актов и других документов СНГ. – <http://cis.minsk.by/> (дата обращения: 01.08.2024).

автоматизированные базы персональных данных, порядок передачи таких сведений с учетом положений законодательства и передового международного опыта. В рамках указанного Соглашения также предусмотрено выделение уполномоченных органов (организаций), формируемых национальных автоматизированных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств и разработка типовых требований к порядку передачи сведений в национальные автоматизированные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств²⁸⁵.

В транспортной сфере большую роль играет решение вопросов организации транспортных перевозок. В связи с этим формируется массив межгосударственных соглашений и решений региональных интеграционных союзов, в которых устанавливаются необходимые правила сбора и обработки персональных данных. Так, Правила контроля пассажирских поездов и прицепных вагонов международного сообщения, принятые Советом по железнодорожному транспорту СНГ²⁸⁶ устанавливают, что безопасность обработки персональных данных, собранных в рамках реализации указанного контроля, обеспечивается согласно нормам национального законодательства государства, на территории которого осуществляется соответствующий контроль.

Не вызывает сомнений значимость правовой охраны цифрового оборота персональных данных в рамках ЕАЭС, детерминированная интеграционным характером этого экономического союза, функционирование которого предусматривает непрерывный информационный обмен, связанный с различными областями экономики. Правовое обеспечение цифрового оборота персональных

²⁸⁵ О Плане мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств - участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2020 - 2025 годов : решение Совета глав правительств СНГ (Принято 06.11.2020) // Единый реестр правовых актов и других документов СНГ. – <http://cis.minsk.by/> (дата обращения: 01.08.2024).

²⁸⁶ Правила контроля пассажирских поездов и прицепных вагонов международного сообщения. Утверждены в г. Москве 23.06.2023 на 78-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ // Документ опубликован не был. СПС «КонсультантПлюс».

данных в рамках ЕАЭС привлекает внимание в связи с различными задачами множества разнообразных решений.

В соответствии со ст. 1 Договора об учреждении Евразийского экономического союза²⁸⁷ это межгосударственное объединение определено как международная организация региональной экономической интеграции, деятельность которой направлена на формирование условий свободного перемещения капитала, товаров, услуг и рабочей силы, а также реализацию единой и согласованной или единой экономической политики²⁸⁸. Евразийская интеграция представляет собой динамично развивающуюся структуру, активно адаптирующуюся к новым экономическим и технологическим условиям. При этом формирование и развитие цифрового пространства доверия является одним из важнейших направлений сотрудничества. В рамках деятельности этого объединения создаются евразийские интеграционные технологические платформы, включая «Биомедицина», «Космические и геоинформационные технологии», «Суперкомпьютеры»²⁸⁹. Вместе с тем, как отметил М. Мишустин, это требует «юридически значимого электронного документооборота в Союзе, в том числе обмена персональными данными, защиты этих данных. Надо создать и внедрить единые цифровые учётные системы идентификации граждан и бизнеса, снять, наконец, проблему признания цифровой электронной подписи»²⁹⁰.

В Основных направлениях реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 г. определена необходимость более надежной защиты персональных данных как составляющей глобальной цифровой трансформации региона²⁹¹. Это требуют

²⁸⁷ Далее – ЕАЭС.

²⁸⁸ Договор об Евразийском экономическом союзе : подписан 29 мая 2014 г. // Официальный сайт Евразийского экономического союза. Правовой портал. – https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0053610/itia_05062014 (дата обращения: 25.08.2024).

²⁸⁹ Зубков, И. Отрасли ставят на платформу / И. Зубков, Т. Зыкова // Российская газета. – Федеральный выпуск № 87(7253). – URL: <https://rg.ru/2017/04/23/strany-eaes-nachali-rabotu-nad-edinym-cifrovym-promyshlennym-prostranstvom.html> (дата обращения: 19.08.2024).

²⁹⁰ Единая цифровая платформа повысит эффективность экономик стран-участниц ЕАЭС 05 февраля 2021. – URL: <https://ac.gov.ru/news/page/edinaa-cifrova-platforma-povyisit-effektivnost-ekonomik-stran-ucastnic-eaes-26833> (дата обращения 21.08.2024).

²⁹¹ Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года : Решение Высшего Евразийского экономического совета от

процессы создания единой системы обмена цифровыми данными. Важными инструментами создания единой доверенной среды, безусловно, являются гармонизация и унификация законодательства государств - участников союза, что послужит фундаментом построения новой цифровой системы, основанной единообразном правовом регулировании отношений в цифровой сфере. Вместе с тем в настоящее время регулирование ЕАЭС о цифровом обороте персональных данных пока не сформировалось. При этом в ЕАЭС фактически осуществляется трансграничная цифровая передача данных персонального характера.

В связи с этим Н.А. Шебанова отмечает, что в условиях, когда вопросы необходимого согласования правовых подходов остаются открытыми, отсутствие единой политики различных государств в вопросах нормативной регламентации ИКТ и цифровых данных, может стать фактором усиления контроля над евразийским цифровым пространством со стороны зарубежных недружественных государств и усиливает их потенциал для успешных внешних компьютерных атак²⁹². В связи с этим создана рабочая группа Евразийской экономической комиссии, осуществляющая деятельность по развитию механизмов обеспечения безопасности данных в ЕАЭС²⁹³. Вместе с тем следует отметить, что хотя в рамках ЕАЭС принята Политика в отношении обработки персональных данных в соответствии с требованиями российского Закона о персональных данных²⁹⁴, однако указанная политика носит общий характер и не учитывает особенности цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере.

Одним из влиятельных векторов развития межгосударственного сотрудничества является деятельность государств в рамках БРИКС. Во всех документах этого объединения уделяется внимание вопросам обеспечения

11.10.2017 № 12 // Евразийский экономический союз: официальный сайт. – <http://www.eaeunion.org/>, 10.11.2017.

²⁹² Шебанова, Н. А. Охрана персональных данных в государствах - членах ЕАЭС // Н. А. Шебанова // Журнал Суда по интеллектуальным правам. – 2021. – № 3 (33). – С. 42–51.

²⁹³ Рабочая группа высокого уровня определит механизмы обеспечения безопасности данных в ЕАЭС. – URL: <https://eec.eaeunion.org/news/rabochaya-gruppa-vysokogo-urovnya-opredelit-mehanizmy-obespecheniya-bezopasnosti-dannyh-v-eaes/> (дата обращения: 27.08.2024).

²⁹⁴ Политика в отношении обработки персональных данных // Портал по межрегиональному сотрудничеству. – URL: <https://regions.eaeunion.org/policy/> (дата обращения: 27.08.2024).

информационной безопасности и динамики влияния информационных технологий. В связи с этим в 2023 году Председатель КНР Си Цзиньпин на XV саммите БРИКС отметил, что «искусственный интеллект – это новая область человеческого развития, которая может принести большие возможности, но и риски и вызовы», обратив внимание на необходимость продолжения сотрудничества в этой области и усиления технического сотрудничества и обмена данными, совместной работы по противодействию рискам в информационной сфере на основе широкого консенсуса²⁹⁵.

В большинстве государств участников БРИКС приняты и действуют стратегические документы по обеспечению цифровизации и информационной безопасности, а также законодательные акты в области защиты персональных данных. Примером является активизация этих процессов в Республике Индия. Так, в этом государстве в 2015 г. принята Программа «Цифровая Индия», в 2013 г. – принята Национальная политика кибербезопасности, явившаяся первым доктринальным документом, определяющим национальные приоритеты и являющимся, по сути, стратегией кибербезопасности страны. В части регулирования оборота цифровых данных в Индии принят Закон об информационных технологиях в 2000 г. В этот Закон постоянно вносятся изменения, и наиболее значимым является внесение понятия критической информационной инфраструктуры. С учетом длительных согласований принят в августе 2023 г. Закон о защите цифровых персональных данных, который ввел понятие «цифровой гражданин» в рамках принципов обработки данных и требований к операторам и локализации обработки персональных данных на территории этой страны, предусмотрев возможности ограничения трансграничной

²⁹⁵ Си Цзиньпин признал БРИКС сформировать структуру управления ИИ // РИА Новости, 23 августа 2023 года. – URL: <http://ria.ru/2-230823/tszinpin-1891759909.html> (дата обращения: 01.07.2024).

передачи правительством, систематизировав также возможные нарушения правил обработки таких данных²⁹⁶.

В рамках БРИКС в настоящее время выработаны общие подходы к развитию ИКТ, обеспечению кибербезопасности, а также противодействию глобальным вызовам и угрозам стабильности цифровой среды, терроризму и преступлениям по противоправному использованию цифровых данных. В 2021 г. БРИКС принята Антитеррористическая стратегия, направленная на согласование позиций государств против лиц, участвующих в террористической деятельности, осуществляющие финансирование и пропаганду терроризма.

Исследовательский интерес также представляет участие России в других региональных объединениях. Так, в последнее время Россия активизировала взаимодействие с государствами АТЭС, что включает также усиление дискурса по вопросам, связанным с обработкой персональных данных. При этом обеспечение безопасности обработки персональных данных, включая их цифровой оборот, по мнению исследователей, позволяет не только снять барьеры экономического сотрудничества участников этого объединения, но и сформировать среду доверия как основополагающий фактор взаимодействия в цифровом пространстве на международном и национальном уровне²⁹⁷

В Специальной группе по электронной коммерции (ECSG) АТЭС с 2004 г. осуществляется создание механизма свободной и безопасной передачи персональных данных в регионе на основе положений Рамочного соглашения

²⁹⁶ Особенности политики государств участников БРИКС в сфере развития ИКТ, обеспечения национальной и международной информационной безопасности: сборник материалов, разработанный НАМИБ / под. общ ред. Б.Н. Мирошников. – М., 2024. – С. 236-245.

²⁹⁷ Алиев, Т. М. АТЭС после 2020 года: задачи для России / Т. М. Алиев, М. А. Баева. – М.: Всероссийская академия внешней торговли, 2019. – С. 30; Кудакеева, К. А. Защита персональных данных в АТЭС: подходы экономик и международные инициативы. АТЭС после 2020 года: задачи для России / К. А. Кудакеева. – М.: Всероссийская академия внешней торговли, 2019. – С.32–36; Мандрикевич, А. Е. Оптимизация международного сотрудничества России и экономик АТЭС по вопросам защиты персональных данных / А. Е. Мандрикевич // MODERN SCIENCE. – 2023. – №: 3–1. – С. 27–32.

АТЭС по защите персональных данных 2004 г.²⁹⁸ В связи с этим представляется целесообразным определение основных векторов обеспечения безопасности данных персонального характера при их трансграничной передаче с учётом действующих региональных соглашений.

В России несмотря на многочисленные санкции и попытки исключить (ограничить) Россию из информационной сферы, которые сегодня создают различного рода проблемы, актуальность международного сотрудничества (взаимодействия) и развитие правового регулирования процессов цифрового оборота персональных данных отнюдь не утрачивается, поскольку трансграничные обмены информационными потоками продолжают. Они связаны с преодолением правовой неопределенности, интеграции на научно-технологическом направлении, универсализации методологических подходов. – Следует отметить, что правовой механизм международной (трансграничной) передачи данных основан на принципе формальной определенности признаков надлежащего субъекта. Между тем, как известно, основным критерием легитимности передачи персональных данных граждан за пределы Российской Федерации является размещение сведений об иностранном государстве, в которое передаются данные в перечне обеспечивающих адекватную защиту прав субъектов персональных данных²⁹⁹. Включение государств в этот перечень осуществляется на основании подписания Конвенции о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных³⁰⁰.

²⁹⁸ Рамочное соглашение АТЭС по защите конфиденциальности персональных данных 2004 г. // Asia-Pacific Economic Cooperation : официальный сайт. – URL: <http://www.apec.org/html>. (дата обращения: 23.04.2024).

²⁹⁹ Об утверждении перечня иностранных государств, обеспечивающих адекватную защиту прав субъектов персональных данных : приказ Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций от 5 августа 2022 г. № 128. Официальный портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 08.03.2024).

³⁰⁰ Конвенция о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных : заключена в г. Страсбурге 28 января 1981 г. // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 5. – Ст. 419.

Проводя анализ международно-правового регулирования безопасности обработки цифровых персональных данных следует отметить принятие в 2016 г. Общего регламента по защите данных (GDPR)³⁰¹. Как отмечают исследователи, «Европа, приняв GDPR, также поставила перед собой стратегическую цель – создать онлайн-доверие в сфере цифровых услуг, необходимое для укрепления экономик ЕС»³⁰².

GDPR закрепляет общий принцип передачи персональных данных за пределы ЕС или в международную организацию при соответствии передач положениям этого Регламента и обеспечении гарантировано высокого уровня защиты данных. Кроме того, трансграничная передача данных, в том числе при функционировании транспортного комплекса и обеспечении ТБ, дополнительно возможна при ряде условий: реализации положений договора между контролером и субъектом данных; исполнении договора в интересах субъекта данных; наличии общественного интереса; оспаривании правовых требований и наличии исков, исполнении судебных решений; защите жизненно важных интересов субъекта данных или других лиц, если субъект данных не способен дать свое согласие; при передаче персональных данных из публичного регистра, созданного для открытого ознакомления³⁰³.

Для развития европейского экономического пространства в ЕС принимаются специальные нормативные акты, связанные с регулированием транспортной сферы и включающие требования по обработке персональных данных. Так, Директива

³⁰¹ О защите физических лиц при обработке персональных данных и о свободном обращении таких данных, а также об отмене Директивы 95/46/ЕС (Общий Регламент о защите персональных данных): регламент № 2016/679 Европейского парламента и Совета Европейского Союза. Принят в г. Брюсселе 27.04.2016 // Official Journal of the European Union № L 119. 04.05.2016. P. 1. (<http://eur-lex.europa.eu/>).

³⁰² Восс, У. Г. Трансграничные потоки данных, общий регламент защиты персональных данных и управление данными / У. Г. Восс // Вестник международных организаций. – 2022. – Т. 17. № 1. – С. 60.

³⁰³ О защите физических лиц при обработке персональных данных и о свободном обращении таких данных, а также об отмене Директивы 95/46/ЕС (Общий Регламент о защите персональных данных): регламент № 2016/679 Европейского парламента и Совета Европейского Союза. Принят в г. Брюсселе 27.04.2016 // Official Journal of the European Union № L 119. 04.05.2016. P. 1. (<http://eur-lex.europa.eu/>).

(ЕС) № 2017/2397 Европейского парламента и Совета ЕС о признании профессиональных квалификаций для внутреннего судоходства устанавливает обязанность субъектов транспортных правоотношений по соблюдению законодательства Союза о персональных данных и его правовых принципов, ведение реестров квалификационных удостоверений и послужных книжек, обмен информацией в целях поддержания безопасности и облегчения судоходства между государствами-членами ЕС, обеспечение надлежащего уровня защиты персональных данных, основания использования данных из реестров³⁰⁴.

В настоящее время в Европейском союзе также уделяется значительное внимание вопросам развития надежной защиты объектов критически важной инфраструктуры от компьютерных угроз, что обусловлено значительным ростом в последнее время количества преступлений в информационном пространстве. В связи с этим была принята Стратегия кибербезопасности ЕС³⁰⁵, которая определяет приоритеты в этой области: снижение уровня компьютерной преступности; повышение защищенности информационно-коммуникационных систем и объектов КИИ; совершенствование государственной политики в области обороны информационных систем; формирование научно-исследовательской и производственной базы информационной безопасности; участие в формировании системы международной информационной безопасности и продвижении интересов ЕС в этой области в мире³⁰⁶.

Кроме того, еще в 2016 г. в Европейском союзе принята Директива, устанавливающая возможность передачи персональных данных пассажиров в целях противодействия и расследования террористических актов и иных тяжких

³⁰⁴ О признании профессиональных квалификаций для внутреннего судоходства и об отмене директив 91/672/ЕЭС и 96/50/ЕС Совета ЕС : директива (ЕС) № 2017/2397 Европейского парламента и Совета ЕС (Страсбург, 12 декабря 2017 года) // Директива на русском языке не была опубликована официально. КонсультантПлюс.

³⁰⁵ Еврокомиссия представила стратегию кибербезопасности Евросоюза на ближайшие 10 лет // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10270263> (дата обращения: 13.08.2024).

³⁰⁶ Там же.

преступлений³⁰⁷. В соответствии с этой Директивой, в основном связанной с функционированием авиации, персональные данные пассажиров должны передаваться в период до 48 часов до вылета уполномоченным органом соответствующего государства – национальным подразделением (Passenger Information Unit, PIU). Однако Единый центр ЕС, обрабатывающий такие данные, в настоящее время еще не сформирован. Вместе с тем исследователи отмечают, что со временем «анализ данных PNR станет одним из ключевых элементов борьбы с терроризмом в ЕС»³⁰⁸. В части процедуры трансграничной передачи данных закреплена обязанность передачи данных только при наличии соответствующих соглашений между государствами и такие соглашения есть сейчас у государств Европейского союза с Канадой, Мексикой, США и Японией³⁰⁹. Кроме того, в ЕС для формирования глобальной системы резервирования (Global Distribution System – GDS) разрабатывается концепция единого билета на базе технологической платформы испанской компании «AMADEUS»³¹⁰.

В рамках исследования вопросов информационного обеспечения транспортной безопасности и трансграничной передачи персональных данных нельзя обойти вниманием использование таких данных таможенными органами. Международные пассажирские транспортные компании до прибытия транспортного средства в место назначения осуществляют передачу в информационные системы таможенных органов соответствующих государств персональных данных членов экипажа и пассажиров. Данные пассажиров также используются в процессе пограничного контроля уполномоченными органами.

Результаты исследования позволяют сделать вывод, что в настоящее время мировым сообществом проводится активный поиск решений по вопросу

³⁰⁷ Directive (EU) 2016/681 of the European Parliament and of the council of 27 April 2016 on the use of passenger name record (PNR) data for the prevention, detection, investigation and prosecution of terrorist offences and serious crime // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0681&from=EN> (дата обращения: 13.08.2024).

³⁰⁸ Зворыкина, Ю. В. Обеспечение информационной безопасности на транспорте / Ю. В. Зворыкина, В. В. Глущенко // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – № 1 (62). – С. 8.

³⁰⁹ Там же.

³¹⁰ Там же.

обеспечения баланса права на защиту и безопасность цифровых данных с другими правами человека и одновременно с законными интересами развития экономики и государственного управления. Важное место в этом процессе занимает приоритет обеспечения национальной безопасности и соблюдения национальных интересов. Нахождение такого баланса в условиях общемировой турбулентности формирования нового миропорядка и существования различных правовых подходов³¹¹ и стандартов в области защиты персональных данных для системы транспортной безопасности является важнейшей проблемой, требующей адекватных решений в связи с динамично развивающейся цифровизацией транспортной сферы во всем мире.

Особую озабоченность в отношении вопросов трансграничной передачи персональных данных и обеспечения их безопасности проявляет авиационный сектор транспортной сферы, поскольку национальные и международные акты о персональных данных в настоящее время не образуют единой системы защиты таких данных и развиваются в мире бессистемно. Авиакомпании различных государств сталкиваются с необходимостью одновременно соблюдения как законодательства о транспорте, так и законодательства о персональных данных нескольких государств, которые нередко противоречат друг другу. В связи с этим необходимо расширение многостороннего межгосударственного сотрудничества для гармонизации законодательства о персональных данных и преодоления барьеров для их трансграничной передачи данных транспортными компаниями³¹².

Исследования существующих международно-правовых проблем регулирования в области ТБ позволяют, суммируя рассмотренное в настоящем параграфе, признать обоснованной потребность тщательного научного осмысления вопроса обеспечения безопасности персональных данных при их трансграничной

³¹¹ Дубень, А. К. Правовое обеспечение информационной безопасности в системе информационного права в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. / Дубень Андрей Кириллович. – М., 2023. – С. 102.

³¹² См. подробнее: White Paper: Data Protection and International Carriage By Air First Edition - May 2024. – URL: <https://www.iata.org/contentassets/da67b41b565c4bd88d5944b136cc8d15/data-protection-white-paper.pdf> (дата обращения: 03.09.2024).

передаче в интересах мирового сообщества для усиления эффективности СОТБ при функционировании транспортного комплекса и на основе совершенствования международно-правовых основ информационной безопасности и разработки единой международно-правовой концепции информационного обеспечения ТБ, включающей требования по безопасной трансграничной передаче персональных данных. Это требует научного осмысления, междисциплинарных научных исследований, в частности в области международного информационного права, которые должны быть направлены на обеспечение баланса интересов различных государств при достижении национальных интересов, а также международной информационной безопасности и решении задач функционирования транспорта, транспортной инфраструктуры посредством международного сотрудничества в области цифрового оборота и защиты персональных данных, противодействия террористическим и иным противоправным актам в транспортной сфере.

Вместе с тем перед государствами в ходе развития транспортного комплекса в цифровую эпоху стоит общая задача достижения необходимого уровня защиты персональных данных и внедрения таких мер, которые не усложнят, а, наоборот, облегчат экономические связи, жизненно важную роль в которых играет безопасность транспортного комплекса. В связи с этим целесообразна разработка универсальной конвенции общемирового соглашения по вопросу трансграничной передачи данных персонального характера для обеспечения их безопасного цифрового оборота в СОТБ.

Таким образом, обоснована необходимость формирования и развития системы межгосударственных соглашений по вопросам комплексной защиты персональных данных при их сборе, обработке и трансграничной передаче в целях обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса и транспортной безопасности, а также совершенствования международно-правовых основ информационной безопасности. При этом важно учитывать требования по безопасной трансграничной передаче персональных данных в транспортной сфере для укрепления межгосударственного сотрудничества в области защиты персональных данных, противодействия противоправным актам на транспорте и

транспортной инфраструктуре с учетом необходимости достижения баланса национальных интересов различных государств в сфере функционирования транспортного комплекса.

Обоснована целесообразность в условиях цифровизации и формирования многополярного мира разработки универсального правового акта (соглашения) по вопросу трансграничной передачи персональных данных и информационно-правового обеспечения транспортной безопасности, идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений в рамках региональных интеграционных объединений СНГ, ЕАЭС, БРИКС и других. Для развития транспортного комплекса в цифровую эпоху важно обеспечение баланса между достижением необходимого уровня защиты персональных данных и развития межгосударственных экономических связей, ключевую роль в которых играет безопасность транспортного комплекса.

§ 2.3. Зарубежный опыт правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности

В рамках данного исследования представляется важным анализ зарубежного опыта в области правового регулирования цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере и выявление тенденций, которые могут быть восприняты для совершенствования национального законодательства в рассматриваемой области информационно-правового обеспечения системы транспортной безопасности. При этом особо значимым в современных внешнеполитических условиях агрессивной санкционной политики государств так называемого «коллективного запада» является исследование опыта государств, с которыми Российская Федерация имеет дружественные политические, экономические и культурные связи, а также осуществляет эффективное научно-технологическое сотрудничество. Вместе с тем в данной работе научный интерес представляет исследование правового обеспечения охраны персональных данных, обрабатываемых в цифровой форме, в СОТБ.

Полагаем, что исследование правового обеспечения рассматриваемой области в зарубежных государствах целесообразно с учетом того, что соответствующая проблематика лежит на стыке целого ряда аспектов: цифровой обработки персональных данных, обеспечения собственно ТБ, обеспечения компьютерной безопасности объектов транспортного комплекса как объектов КИИ, а также расследования и противодействия терроризму и иному противоправному вмешательству в функционирование транспорта и транспортной инфраструктуры³¹³. В связи с этим при анализе зарубежного опыта в рассматриваемой области, кроме проблематики цифрового оборота персональных данных в СОТБ, на наш взгляд, целесообразно коснуться и смежных вопросов.

Особый интерес в рамках настоящего исследования представляет опыт КНР, учитывая актуальность всестороннего развития отношений между Россией и Китаем. Интеграция транспортного комплекса России в евразийское транспортное пространство при активном участии Китая является одной из национальных стратегических задач российской государственной политики в сфере транспорта, что требует последовательной реализации и защиты интересов Российской Федерации в информационном и киберпространстве, в системе научно-технологического развития цифровых технологий. Как отмечают исследователи Россия и Китай на евразийском пространстве являются важнейшими защитниками от терроризма и иных противоправных действий³¹⁴.

Проблемы цифрового оборота персональных данных рассматриваются как важнейшие практические вопросы, вызывающие определенные опасения в КНР. В связи с чем в ноябре 2021 года был принят Закон КНР «О защите персональных данных», восполнивший существовавший пробел в национальном китайском

³¹³ Агаркова, Н. А. Особенности транспортной безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации / Н. А. Агаркова // Вестник Уфимского юридического института МВД России. – 2021. – № 2 (92). – С. 132–137.

³¹⁴ Аристова, Л. Б. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Л. Б. Аристова, Н. К. Семенова. Отв. ред.: д.э.н. А.И. Салицкий. Итоговый аналитический доклад/монография по проекту РФФИ № 19-014-00027 А. – М.: ИВ РАН, 2021. – С. 5.

законодательстве в этой области³¹⁵. Вместе с тем исследователи отмечают, что в Китае процессы обработки и защиты персональных данных также регулируются еще рядом актов: Законом об кибербезопасности (2016 г.), законом КНР, регулирующим безопасность данных (2021 г.) и электронную коммерцию (2018 г.), Уголовным кодексом (1997 г.), Законом об ответственности за правонарушения и другими нормативными правовыми актами этого государства³¹⁶, что «закладывает прочный фундамент для экономического и социального развития страны в условиях процесса цифровизации»³¹⁷.

При определении совокупности информации, охраняемой в режиме персональных данных, право Китайской Народной Республики ассоциирует их с идентификацией человека и перечисляет категории охраняемых данных и методы их оценки. Базовые правовые принципы обеспечения безопасности обработки персональных данных в КНР – законность обработки, ограничение по цели, правомерный способ обработки, безопасности и защиты, необходимость и добросовестность, полноты и точности, открытости и прозрачности. Законодательство КНР о персональных данных также предусматривает обязанность обработчиков персональных данных раскрывать правила обработки, цель, способы обработки и объемы персональных данных. Кроме того, в аспекте настоящего исследования представляется важным отметить, что определенный научный интерес вызывает Закон КНР, направленный на защиту персональных данных, предусматривающий помимо получение согласия субъекта на трансграничную передачу, еще оценку на предмет безопасности передачи за пределы Китая, а также необходимость выполнения иных специальных норм в отношении трансграничной передачи персональных данных, в том числе

³¹⁵ 中华人民共和国个人信息保护法. – URL: <http://www.npc.gov.cn/npc/c30834/202108/a8c4e3672c74491a80b53a172bb753fe.shtml> (дата обращения: 25.04.2024).

³¹⁶ Гао, Цзиньи Обеспечение защиты информационных систем персональных данных в организациях КНР / Гао Цзиньи, Е. А. Абрамова // Проблемы экономики, финансов и управления производством. – 2021. – Вып. 48. – С. 69–73.

³¹⁷ Севальнев, В. В. Отдельные аспекты правового регулирования защиты персональных данных по законодательству Китая в эпоху цифровых технологий / В. В. Севальнев, Гун Нань, Лю Цзяфан // Международное публичное и частное право. – 2023. – № 4. – С. 43–47.

соблюдения ограничений и запретов в отношении предоставления данных некоторым государствам³¹⁸.

По аналогии с российским законодательством Китай ввел в национальное законодательство требование об обязательном хранении (локализации) персональных данных на технических средствах, находящихся в пределах границ КНР для всех организаций, тем самым использовав опыт России в этом вопросе относительно приоритета защиты данных собственных граждан. Кроме того, следует отметить ст. 37 Закона КНР о кибербезопасности, устанавливающую обязанность операторов КИИ, обрабатывающих информацию личного характера или иные критически важные данные, хранить их на материковой части территории Китая. При необходимости хранения за пределами Китая в силу особенностей бизнес-процессов организации должны выполняться дополнительные меры обеспечения безопасности данных. Учитывая, что объекты информационного обеспечения транспортной сферы относятся к объектам КИИ, указанные выше требования распространяется и на систему транспортной безопасности Китая³¹⁹.

На основании аналитических материалов, приведенных в Обзоре механизмов правового регулирования в области защиты персональных данных в зарубежных юрисдикциях, был сделан вывод исследователей, что законодательство о персональных данных в настоящее время имеется в десятках государств³²⁰, среди них следует отметить: Закон Австралии о защите персональных данных 1988 г.³²¹; Закон Республики Беларусь от 7 мая 2021 г. № 99-З «О защите персональных

³¹⁸ Севальнев, В. В. Отдельные аспекты правового регулирования защиты персональных данных по законодательству Китая в эпоху цифровых технологий / В. В. Севальнев, Гун Нань, Лю Цзяфан // Международное публичное и частное право. – 2023. – № 4. – С. 43–47.

³¹⁹ 中华人民共和国网络安全法. – URL: <https://flk.npc.gov.cn/detail.html?MmM5MDImZGQ2NzhiZjE3OTAxNjc4YmY4Mjc2ZjA5M2Q%3D> (дата обращения: 28.08.2024).

³²⁰ Обзор механизмов правового регулирования в области защиты персональных данных в зарубежных юрисдикциях. Сравнительно-правовая характеристика. – М., 2022. – С. 14.

³²¹ Australian Privacy Law and Practice, ALRC 108 // Australian Law Reform Commission. URL: <https://www.alrc.gov.au/publication/for-your-information-australian-privacy-law-and-practice-alrc-report-108/> (дата обращения: 15.08.2024).

данных»³²²; Закон Великобритании о защите данных (Data Protection Act 2018)³²³; Закон Исландии №90/2018 от 27 июня 2018 г. «О защите и обработке персональных данных»³²⁴; Закон Республики Казахстан от 21 мая 2013 г. № 94-V³²⁵; Закон Китая «О защите личной информации» от 2021 г.³²⁶; Закон Франции №78-17 от 6 января 1978 г. «Об обработке данных, файлах и свободах»³²⁷. Вместе с тем, следует отметить, что в указанных актах традиционно отсутствуют специальные положения, направленные на регулирование цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере, т.е. данные законодательные акты носят общий характер по регламентации обработки персональных данных.

В современных условиях цифровизации определенным трендом, связанным с цифровой обработкой персональных данных, является то, что основную роль играют разнообразные информационные системы, содержащие данные о гражданах. Среди них, безусловно, нельзя переоценить роль государственных (автоматизированных) информационных систем, широко применяемых в системе деятельности публичных органов власти. Данные, содержащиеся в государственных информационных системах, используются также для обеспечения безопасности, в том числе и в транспортной сфере.

³²² О защите персональных данных : закон Республики Беларусь от 7 мая 2021 г. № 99-3 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H12100099> (дата обращения: 15.08.2024).

³²³ Data Protection Act 2018 // Legislation.gov.uk [Официальный сайт Правительства Великобритании]. – URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/12/contents/enacted> (дата обращения: 15.08.2024).

³²⁴ О защите и обработке персональных данных : закон Исландии № 90/2018 от 27.06.2018 // Правительство Исландии : официальный сайт. – URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2018090.html> (дата обращения: 15.08.2024).

³²⁵ О персональных данных и их защите : закон Республики Казахстан от 21 мая 2013 года № 94-V // Юрист. – URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31396226 (дата обращения: 15.08.2024).

³²⁶ О защите личной информации : закон Китая // Правовой портал законов Китая. – URL: <https://ru.chinajusticeobserver.com/law/x/personal-information-protection-law20210820> (дата обращения: 15.08.2024).

³²⁷ Об обработке данных, файлах и свободах : закон Франции №78-17 от 6 января 1978 г. Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés // Правительство Франции : официальный сайт. – URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068624/> (дата обращения: 15.08.2024).

Анализ зарубежного опыта создания информационных систем данных о населении показывает различные подходы к созданию таких информационных ресурсов в разных странах³²⁸. Имеющийся за рубежом достаточно разнообразный опыт правового регулирования представляет интерес, с точки зрения возможного прогнозирования эффективности и перспектив формирования правоприменительной практики.

Изучение зарубежного опыта свидетельствует, что во многих государствах созданы аналогичные информационные системы, содержащие данные о населении. Среди основных тенденций их использования можно констатировать обеспечение информационной безопасности, повышение качества и связанности данных, а также предоставление населению информационных услуг, а контрольно-надзорным публичным органам возможности эффективно выполнять возложенные государственные функции. По разным оценкам информационные системы учета населения созданы и действуют почти в 60 государствах³²⁹. В связи с этим заслуживают внимания результаты анализа, проведенного в монографии И.А. Трофимец, которым на основе сравнительно-правового анализа законодательства в этой сфере в Австрии, Бельгии, Венгрии, Дании, Исландии, Нидерландов, Норвегии, Швеции, Франции, Финляндии и особенно Испании научно обоснован вывод о том, что в Евросоюзе отсутствуют единообразные подходы к правовому регулированию учета населения³³⁰. Вместе с тем учетные системы населения всегда играли значительную роль при идентификации правонарушителей, в том числе требований транспортной безопасности.

Начиная с названий этих учетных систем (национальные, центральные, регистры, реестры и т.д.), вместе с тем, в ряде государств (например, в Испании) такие регистры в ряде государств (информационные учетные системы населения) отсутствуют либо используются в основном для сбора статистических данных о

³²⁸ Трофимец, И. А. Государственные информационные системы учета населения: монография / И. А. Трофимец. – М.: РУСАЙНС, 2021. – 90 с.

³²⁹ Трофимец, И. А. Государственные информационные системы учета населения: монография / И. А. Трофимец. – М.: РУСАЙНС, 2021. – 90 с.

³³⁰ Там же.

гражданах в социальной сфере. Хотя определенный учет существует и ведется в других системах, но общей тенденцией является то, что во всех государствах гражданину присваивается уникальный номер об индивидуальных признаках лица для его идентификации (чаще всего это относится к компетенции правоохранительных органов). Однако практика складывается также по-разному. Централизованные базы данных о населении имеют определенные связи с местными регистрами и с информационными системами других публичных органов, таких как органы налогового контроля, социального и пенсионного обеспечения, государственные службы статистики и земельного кадастра, органы регистрации прав собственности, органы внутренних дел, министерств обороны и по чрезвычайным ситуациям, избирательные комиссии и др.

В США, например, исторически централизованная система населения не была сформирована, однако имеется единый номер социального страхования гражданина. При этом проблема идентификации личности в Соединенных Штатах Америки реализуется на единой цифровой технологии, обеспечивающей обработку данных об актах гражданского состояния граждан, используя информационное взаимодействие публичных органов разных уровней, включая различные службы в штатах. Вместе с тем в США всегда остро стоял вопрос об обеспечении конфиденциальности цифровых данных в связи с отсутствием единого федерального акта. При этом сейчас некоторые штаты США уже принимают собственные законы о конфиденциальности данных с экстерриториальным действием, тем самым расширяя сферу действия своего законодательства за пределы собственных границ. Так, в 2018 г. был принят Закон штата Калифорния о конфиденциальности потребителей, вступивший в действие 1 января 2020 г.³³¹. Такие акты во многом направлены на компенсацию отсутствия в отличие от Европейского союза единых требований по обеспечению безопасности обработки персональных данных и создать условия для их трансграничной передачи, что особо важно в сфере транспорта.

³³¹ The California Consumer Privacy Act The California Consumer Privacy Act. – URL: <https://theccpa.org/> (дата обращения: 16.08.2024).

В целях реализации положений GDPR при трансграничной передаче персональных данных в Соединенных Штатах Америки были приняты специальные акты. Так, по данным исследователей зарубежного опыта в этой области, в США применяется соглашение Privacy Shield, возлагающее обязанность по сертификации на американские организации в вопросе адекватности защиты персональных данных³³². Аналогично в Японии действует заключенное Соглашение об адекватности (и Дополнительные правила)³³³.

В связи с этим интерес представляет Закон Мальты о регистрации имен пассажиров от 2018 года как пример законодательства государства – члена Европейского Союза. Это закон предусматривает использование данных записи имени пассажира (PNR) для предотвращения, выявления, расследования и преследования террористических преступлений и серьезных преступлений на транспорте и предусматривает: передачу авиаперевозчиками данных PNR пассажиров рейсов и обработку таких данных, включая их сбор, использование и хранение у государств-членов ЕС и обмен такими данными между Мальтой и другими государствами-членами ЕС³³⁴. В указанном законе установлено, что каждый пассажир имеет такое же право на защиту своих персональных данных и в случае нарушений, которые может привести к высокому риску для защиты персональных данных или негативно повлиять на частную жизнь субъекта данных, сведения о таком инциденте сообщаются субъекту данных и национальному надзорному органу. Данные PNR передаются авиаперевозчиками с помощью электронных средств, используя общие протоколы, поддерживаемые форматы данных и протоколы передачи, а в случае технического сбоя любым другим способом, обеспечивающим надлежащий уровень безопасности данных за 24–48 часов до запланированного времени отправления рейса и сразу после того, как пассажиры сели в самолет для подготовки к отправлению. При этом внедряются

³³² Восс, У. Г. Указ. соч. С. 77–78.

³³³ Там же.

³³⁴ Passenger Name Record (Data) Act. 28th May, 2018 // *Legizlazzjoni Malta*. – URL: <https://legislation.mt/eli/cap/584/eng/> (дата обращения: 16.08.2024).

необходимые технические и организационные меры и процедуры для обеспечения высокого уровня безопасности, соответствующего рискам, связанным с обработкой и характером данных о пассажирах³³⁵.

Для эффективного и безопасного обмена персональными данными в ходе обеспечения транспортной безопасности между государствами заключаются специальные соглашения, на основе которых совершенствуется соответствующее законодательство. Следует отметить, что традиционно нормы, связанные с обработкой персональных данных, включены в содержание актов об обеспечении транспортной безопасности. Так, в Республике Беларусь 14 февраля 2024 г. в целях реализации Соглашения между Правительством РБ и Правительством РФ о взаимодействии в области обеспечения ТБ от 19 февраля 2021 г. издано Постановление СМ РБ, которым установлены требования по обеспечению ТБ³³⁶. Среди таких требований указанный правовой акт устанавливает: определение должностных обязанностей работников инфраструктуры транспорта и перевозчика по обеспечению ТБ транспортных средств; использование технических средств обеспечения ТБ и исключение доступа посторонних к элементам управления этими техническими средствами хранения, поступающих от указанных технических средств данных, поддержание средств связи в постоянной готовности; использование средств видеонаблюдения и средств обработки видеoinформации; проведение перевозчиком сверки персональных данных пассажиров с данными в предъявляемых ими документах, удостоверяющих личность, в целях установления оснований для допуска пассажиров к посадке в поезд для их проезда в международном сообщении³³⁷. Приведенные требования позволяют констатировать, что в Республике Беларусь как и в большинстве государств

³³⁵ Passenger Name Record (Data) Act. 28th May, 2018 // Legizlazzjoni Malta. – URL: <https://legislation.mt/eli/cap/584/eng/> (дата обращения: 16.08.2024).

³³⁶ О требованиях по обеспечению транспортной безопасности : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 февраля 2024 г. № 100 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE». <https://etalonline.by/?ysclid=m0tm9bha6c881241219>, 22.07.2024.

³³⁷ О требованиях по обеспечению транспортной безопасности : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 февраля 2024 г. № 100 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE». <https://etalonline.by/?ysclid=m0tm9bha6c881241219>, 22.07.2024.

осуществляется сбор и обработка различных видов персональных данных, связанных с их обработкой.

Для документационного обеспечения ТБ постановлением Правительства РБ определен порядок информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, которым также определен состав сведений, предоставляемых при наличии таких угроз³³⁸. В состав этих сведений, кроме данных о характере и месте угрозы, входят данные о лице, передающем и принявшем сообщение; характеристиках средства связи, с которого поступила информация; особенностях голоса, манере изложения и языковом стиле говорившего при получении речевой информации, шумах сопровождавших голос говорившего; количестве пассажиров транспортного средства, сведения о возможной: численности, технической оснащенности, подготовленности и тактике нарушителей ТБ, о последствиях совершенного акта. Указанные данные сообщаются в Транспортную инспекцию Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, которое их передает в Министерство транспорта и коммуникаций РБ и в оперативно-дежурные службы Министерства внутренних дел РБ и Комитета государственной безопасности РБ.

Цифровизация транспортной сферы активно осуществляется в Республике Беларусь. Так, для информационного обеспечения авиационного транспорта используется в РБ Автоматизированная информационная система персональных данных пассажиров воздушных судов как организационно-техническая система, включающая совокупность представляемых перевозчиками, осуществляющими международные воздушные перевозки пассажиров, персональных данных пассажиров воздушных судов и иной информации о перевозке пассажиров. В указанной системе также аккумулируются данные органами пограничной службы

³³⁸ О порядке информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 9 октября 2023 г. № 665 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE». <https://etalonline.by/?ysclid=m0tm9bha6c881241219>, (дата обращения 22.07.2024).

РБ сведения о лицах, которым будет отказано во въезде в Республику Беларусь³³⁹.

Научный интерес в силу сложившихся исторических, экономических, политических и иных связей представляет также законодательство Республики Казахстан, в котором около 30 лет назад был принят и действует Закон РК от 21 сентября 1994 г. № 156 «О транспорте в Республике Казахстан»³⁴⁰. Указанным законом установлены среди основных принципов транспортной логистики принципы законности, ориентированности на потребности клиентов и безопасности. Согласно ст. 24-1 этого Закона при наличии угроз терроризма пассажиры и лица, посещающие объекты транспортной инфраструктуры, вещи, находящиеся при них, в том числе ручная кладь и багаж, подлежат досмотру, в том числе с применением технических средств. Ст. 24-2 определяет порядок информационного обеспечения транспортной сферы Республики Казахстан, устанавливает, что перевозчики, включая иностранных, и эксплуатанты аэропортов обеспечивают предоставление в уполномоченный государственный орган, правоохранительные и специальные государственные органы сведений об оформленных и (или) забронированных билетах, в том числе через автоматизированные информационные системы и базы данных в режиме реального времени. Порядок передачи сведений определяется уполномоченным государственным органом. При оформлении билетов на перевозки перевозчик или иное лицо, осуществляющие продажу билетов, обеспечивает запись следующих данных:

- фамилия, имя, отчество (при его наличии) пассажира;
- вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);
- место и дата отправления, пункт назначения, вид маршрута следования

³³⁹ Об утверждении Положения о порядке создания и ведения автоматизированной информационной системы персональных данных пассажиров воздушных судов: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 15.07.2015 № 593 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE». URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=C21500593>, 21.07.2015.

³⁴⁰ О транспорте в Республике Казахстан: закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156 https://kodeksy-kz.com/ka/o_transporte.htm (дата обращения 16.08.2024).

(беспересадочный, транзитный);

- с согласия пассажира контактные данные (адрес электронной почты и (или) номер телефона), посредством которых перевозчик или иное лицо, осуществляющие продажу билетов, может связаться с данным пассажиром³⁴¹.

Указанные сведения используются и для обеспечения ТБ Казахстана. Интерес представляет, что с 2006 г. в РК осуществляется деятельность по развитию информационно-аналитической системы транспортных баз данных и мониторинга динамики ТБ. В результате, что позволило в 2021 г. ввести в эксплуатацию систему транспортных баз данных. Эта система позволяет анализировать трафик в электронном виде, включая пункты пропуска на казахстанском участке внешней границы Таможенного союза, а также предоставляет возможность упорядочить контроль за процессами, протекающими в транспортной отрасли, в том числе повысить эффективность транспортной безопасности³⁴².

В рамках настоящего исследования интерес также представляет регулирование на уровне подзаконных актов. Так, приказ Министерства промышленности и строительства Республики Казахстан от 23 апреля 2024 г. вводит электронные паспорта транспортных средств, самоходных машин и других видов техники, определяет порядок ведения таких паспортов. Согласно пункта 12 указанных Правил, помимо данных о собственно транспортном средстве, в этот электронный паспорт включаются дополнительные сведения о собственнике транспортного средства – физическом лице национальным оператором систем электронных паспортов либо уполномоченным органом на добровольной основе в соответствии с законодательством Казахстана с согласия этого лица на обработку персональных данных³⁴³. Персональные данные, собираемые в рамках проведения

³⁴¹ О транспорте в Республике Казахстан : закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156. – https://kodeksy-kz.com/ka/o_transporte.htm (дата обращения 16.08.2024).

³⁴² Правительство Казахстана запускает электронную систему транспортных баз данных // Перевозка 24. – URL: <https://perevozka24.kz/news/pravitelstvo-kazahstana-zapuskayet-elektronnuyu-sistemu-transportnyh-baz-dannyh> (дата обращения: 14.08.2024).

³⁴³ Об утверждении Правил ведения электронных паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других

технического осмотра транспортного средства, обрабатываются специализированным программным обеспечением, предназначенным для осуществления информационного взаимодействия с единой информационной системой обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним. К таким персональным данным относятся персональные данные владельцев транспортных средств, обрабатываемые наряду с данными собственно результатов технического осмотра, фотография транспортного средства³⁴⁴. Эти примеры позволяют констатировать достаточно большой круг персональных данных обрабатываемый в информационных системах Республики Казахстан в интересах обеспечения транспортной безопасности.

Результаты исследования зарубежного опыта позволяют констатировать, что введение административной и уголовной ответственности за нарушение положений национального законодательства о персональных данных является одним из важных элементов профилактики правонарушений в данной области, способствуя эффективной правоприменительной практике. Так, уголовная ответственность за нарушение законодательства о персональных данных в части их незаконного оборота и непринятие мер по обеспечению безопасности обработки, причинивших ущерб субъекту персональных данных, введена в Германии, Великобритании, Испании, Казахстане, Франции и Швеции³⁴⁵. Вместе с тем О.А. Зигмунт справедливо отмечает, что «проблема отставания уголовного законодательства от криминальной действительности, порождающей высокую

видов техники : приказ Министра промышленности и строительства Республики Казахстан от 23.04.2024 № 149 // ADILET. Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2400034302> (дата обращения: 01.09.2024).

³⁴⁴ Об утверждении требований к специализированным программным обеспечениям, осуществляющим информационное взаимодействие с единой информационной системой обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним : приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 23 июля 2019 года № 532. // ADILET. Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019090> (дата обращения: 01.09.2024).

³⁴⁵ Вабищевич, В. В. Правовая охрана персональных данных в контексте их международно-правовой защиты / В. В. Вабищевич // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2021 – № 3 – С. 107–118.

латентность и незащищенность граждан в информационной сфере, наблюдается и в европейских государствах»³⁴⁶.

В аспекте юридической ответственности в рассматриваемой области представляет научный интерес опыт Мексики, которая более 12 лет назад еще в 2012 г. законодательно обязала авиакомпании передавать данные PNR с целью выявления пассажиров, вовлеченных в противозаконную деятельность и ввела штрафы в размере 30 тыс. долл. США с каждого рейса за отказ авиакомпании предоставлять данные PNR.³⁴⁷

Таким образом, исследование зарубежного опыта правового регулирования позволило выявить различные подходы, формирующиеся тенденции правового регулирования информационных отношений в области обеспечения безопасности цифрового оборота персональных данных в СОТБ, включая вопросы трансграничного информационного обмена. При этом законодательство о персональных данных и положения актов, регулирующих использование персональных данных в сфере транспорта, развиваются практически во всех государствах системно и нередко не согласовано.

Обоснована необходимость формирования и развития системы межгосударственных соглашений по вопросам комплексной защиты персональных данных при их сборе, обработке и трансграничной передаче в целях обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса и транспортной безопасности, а также совершенствования международно-правовых основ информационной безопасности. Для достижения баланса национальных интересов различных государств в сфере функционирования транспортного комплекса необходимо учитывать требования по безопасной трансграничной передаче персональных данных в транспортной сфере для укрепления межгосударственного сотрудничества в области защиты персональных данных, противодействия

³⁴⁶ Зигмунт, О. А. Компьютерная преступность в Германии / О. А. Зигмунт // Преступность и социальный контроль в обществе постмодерна: сб. материалов междунар. Балт. криминолог. конф. — СПб. : Алеф-Пресс, 2015. — Ч. 1. — С. 157–159.

³⁴⁷ Зворыкина, Ю. В. Обеспечение информационной безопасности на транспорте / Ю. В. Зворыкина, В. В. Глущенко // Транспорт Российской Федерации. — 2016. — № 1 (62). — С. 8.

противоправным актам на транспорте и транспортной инфраструктуре.

Глава 3. ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦИФРОВОГО ОБОРОТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

§ 3.1. Проблемы и тенденции развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности

Проведенное исследование свидетельствует о том, что в условиях формирования многополярного мира, цифровизации и общемирового экономического и цивилизационного кризиса, развития науки и технологий в последние годы транспортная сфера и взаимосвязанные области подвергаются значительной организационной модернизации, что не может не оказать влияния на правовое, техническое и иное регулирование общественных отношений, связанных с обеспечением ТБ.

При этом подвергнутые анализу в данной работе теоретико-методологические вопросы, подтверждающие теоретические и методологические основания и целесообразность правового регулирования отношений в связи с цифровым оборотом персональных данных в СОТБ, позволили установить ряд проблем правового характера в этой области, которые прежде всего связаны с тем, что сегодня сформировалась тенденция оборота все увеличивающегося массива персональных данных в цифровой форме и иной взаимосвязанной информации, собираемой в транспортной сфере в целях обеспечения ТБ. Указанное детерминировано необходимостью на основе цифрового оборота таких данных расширения потенциала субъектов ТБ по противодействию противоправным актам на транспортном комплексе, установления пассажиров и иных лиц, действия которых представляют опасность для функционирования транспортной сферы. Это необходимо для активизации и усиления мер противодействия нарушениям на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры в целях повышения их антитеррористической защищенности.

Следует признать, что информационная модель потенциального и действительного нарушителя транспортной безопасности, формируемая в процессе цифрового оборота персональных данных субъектов транспортных правоотношений, по своей сути является цифровым двойником этого физического лица. В связи с этим следует рассмотреть проблемы правового регулирования цифровых двойников различных объектов.

Исследователи отмечают, что технология «цифрового двойника», являющаяся информационной моделью (копией) физического объекта или некоторого процесса, первоначально развиваясь в промышленности, является элементом четвертой промышленной революции и направлена на оптимизацию процессов управления и прогнозирования³⁴⁸. При этом цифровой двойник является динамически меняющимся цифровым профилем соответствующего объекта или субъекта, в том числе физического лица, который основан на большом объеме данных и содержит актуальные и достоверные данные об объекте, субъекте и процессе, позволяя оптимизировать сложные процессы³⁴⁹.

Информационная модель потенциального или реального нарушителя требований транспортной безопасности для эффективного применения в целях обеспечения безопасности транспортного комплекса должна обладать рядом свойств: надежность результатов моделирования, связь с реальным объектом – субъектом транспортных правоотношений, применение технологий больших данных и ИИ; актуальность и достоверность цифровых данных.

Проблемы обеспечения достоверности информации привлекали внимание исследователей, в том числе на уровне диссертационного исследования³⁵⁰. При этом состояние достоверности информации является свойством ее соответствия объективной действительности и для достижения достоверности данных,

³⁴⁸ Понкин, И. В. Право и цифра: Машиночитаемое право, цифровые модели-двойники, цифровая формализация и цифровая онто-инженерия в праве: учебник / И. В. Понкин, А. И. Лаптева. Консорциум «Аналитика. Право. Цифра». – М.: Буки Веди, 2021. – С. 112–113.

³⁴⁹ Там же. – С. 126.

³⁵⁰ Петровская, О. В. Принцип достоверности в информационном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.13 / Петровская Ольга Владимировна. – М., 2021. – 204 с

обрабатываемых и используемых в транспортной сфере, важное значение наряду с правовыми средствами имеют также технические и организационные меры и мероприятия, что особо важно в условиях широкого распространения использования различных способов обхода систем механизмов идентификации и аутентификации участников транспортных отношений, включая использование в этих целях дипфейков.

Правовое регулирование создания и использования информационных моделей (цифровых двойников) различных объектов в настоящее время в целом следует оценить как фрагментарное и в основном встречающееся в актах технического регулирования, касающихся промышленных объектов и объектов градостроительства, включая дизайн. Вместе с тем информационные модели различных объектов и субъектов традиционно используются и в праве от теоретических правовых исследований до их прикладного применения, в том числе интегративными юридическим науками в целях борьбы с разнообразными правонарушениями и преступлениями.

При этом процессы формирования информационной модели нарушителя транспортной безопасности должны осуществляться, основываясь на положениях законодательства о персональных данных. Вместе с тем исследование показало, в настоящее время законодательство о персональных данных требует дальнейшего совершенствования, в том числе в вопросах трансграничной передачи персональных данных, противодействия инцидентам кибербезопасности, обработки информации персонального характера с использованием технологии ИИ и робототехники, больших данных и иных цифровых инноваций. Так, в связи с активным и одновременно разнонаправленным развитием законодательства о персональных данных в большинстве государств достаточно остро стоит правовая проблема несогласованности положений о трансграничной передаче персональных данных, что оказывает особое влияние на функционирование и развитие авиационного транспорта, играющего в последние десятилетия важную роль в экономической и политической сфере.

В современных условиях активизации процессов цифровой трансформации, которую можно характеризовать как очередной этап информационной и промышленной революции, на первый план вышли прорывные цифровые технологии, их экспоненциальное развитие. Это оказывает влияние и трансформирующее воздействие на общество, государство и отдельную личность, которое имеет столь глубокий характер, что позволяет утверждать о переходе цивилизации на следующий виток своего развития. Вместе с тем цифровизация транспортной сферы, трансформируя информационные потоки на транспорте и транспортной инфраструктуре, оказывает на вопросы транспортной безопасности двойственное воздействие. С одной стороны, формируются новые вызовы, риски и угрозы, включая угрозы компьютерных атак на транспортную инфраструктуру. С другой стороны, цифровизация сформировала новые возможности обеспечения транспортной безопасности посредством прогнозирования, предупреждения актов незаконного вмешательства и их расследования.

На наш взгляд, заслуживает также пристального внимания анализ складывающейся эмпирической базы, связанной с недостаточностью урегулирования новых отношений, активно развивающихся в сфере городского транспорта. Сегодня сфера городского транспорта динамично развивается на основе использования цифровых и иных самых современных технологий (начиная с шеринга³⁵¹ электросамокатов, каршеринга автомобилей, использования электронных приложений такси, экспериментов по биометрической идентификации в метрополитене (г. Москва) и беспилотного транспорта. Это значимо для правового регулирования транспортной сферы и области обеспечения ТБ в связи с появлением новых субъектов транспортных правоотношений (например, агрегаторов такси и иных операторов цифровых платформ), а также в связи с усилением роли СОТБ определенных отраслей транспорта. Так, согласно данным аналитиков, метрополитен в настоящее время является самым массовых

³⁵¹ Шеринг (от англ. «share» - делиться) – коллективное использование товаров и услуг без обязательного владения, а также социально экономическая модель, предполагающая отказ от владения собственностью в пользу аренды или совместного потребления.

транспортом в российских мегаполисах, а Московский метрополитен ежедневно обслуживает более 8 млн пассажиров³⁵². Следует согласиться, что «это обуславливает жесткие требования к надежности и безопасности инфраструктуры»³⁵³ При этом развитие техники и технологий влечет усложнение общественных отношений. Например, Московское центральное кольцо де-юре является объектом железнодорожного транспорта, что уже предусматривает проведение не выборочной, сплошной проверки пассажиров и формирует дополнительные требования к обеспечению транспортной безопасности³⁵⁴.

Однако в данных областях предоставления услуг по использованию транспорта, как отмечено, существуют значительные риски в отношении цифрового оборота персональных данных. Так, анализируя особенности работы услуг каршеринга специалисты «Лаборатории Касперского» еще в 2018 году выявили значительное количество уязвимостей, позволяющих злоумышленникам взламывать учётные записи пользователей и арендовать машину за счёт другого лица, отслеживать перемещения транспортных средств и продавать взломанные аккаунты. Эксперты «Лаборатории Касперского» связывали это с недостаточной защищенностью российских сервисов каршеринга³⁵⁵. Сложившаяся ситуация, безусловно, определяется сегодня и недостаточностью правового регулирования общественных отношений, связанных с развитием новых механизмов предоставление транспортных услуг.

Активная цифровизация процессов функционирования транспорта и транспортной инфраструктуры значительно расширяет круг правовых проблем, решение которых требует междисциплинарных и системных подходов. При рассмотрении вопросов использования цифровых приложений в сфере транспорта

³⁵² Федеральное агентство железнодорожного транспорта: официальный сайт. – URL: https://rlw.gov.ru/inf_пас (дата обращения: 11.09.2024).

³⁵³ Право и реальный сектор экономики России : монография / под. общ. ред. И. В.Ершовой, В. А. Лаптева. – М.: Проспект, 2024. – С. 403.

³⁵⁴ Там же. – С. 405.

³⁵⁵ Приложения от каршеринговых компаний позволяют угнать автомобиль // SecurityLab.ru. URL: <https://www.securitylab.ru/news/494634.php> (дата обращения: 07.09.2024) The Topical Issues Of Public Law. – 2013. – №5 (17). – С. 35–46.

следует отдельно остановиться на так называемых агрегаторах услуг такси и грузоперевозок.

При этом следует признать, что в настоящее время популярность услуг, заказываемых и приобретаемых с использованием функционала информационно-коммуникационной сети Интернет, стремительно растет, поскольку создает возможность расширения спектра услуг и удобства их получения. Особое место среди них занимают агрегаторы, которые в общем толковании являются лицами, собирающими и группирующими различные объекты. Сегодня в информационной сфере получили распространение агрегаторы новостей, агрегаторы услуг, агрегаторы торговли, агрегаторы контента, платежные агрегаторы, агрегаторы социальных сетей и другие. В связи с этим представляет определенный интерес правовое регулирование новостного агрегатора, определенного в статье 10.4 Закона об информации как владельца сайта или страницы сайта в сети Интернет или информационной системы или программы для ЭВМ, используемых для обработки и распространения новостной информации сети Интернет, в целях привлечения внимания потребителей.

Агрегаторы такси являются, как правило, организациями, предоставляющими транспортные услуги или информационные услуги посредством поиска и получения заказа на такие услуги с использованием возможностей сети Интернет, в том числе мобильных приложений. При этом агрегаторы такси, позиционирующие себя как организации, предоставляющие лишь услуги сбора и обработки информации и как IT-компании, не являясь в связи с этим субъектами транспортных правоотношений, не несут ответственности за риски в этой области, в том числе за дорожно-транспортные происшествия. Они нередко привлекают для оказания транспортных услуг самозанятых водителей транспортных средств или транспортные организации. Вместе с тем агрегаторы такси и грузоперевозок осуществляют сбор и обработку персональных данных заказчиков услуг и водителей.

Анализ показывает, что в настоящее время деятельность агрегаторов такси фактически регулируется только Законом РФ «О защите прав потребителей» и

пользовательскими соглашениями самих компаний-агрегаторов. Указанный Закон определяет понятие «владельца агрегатора информации о товарах (услугах)» как организации или индивидуального предпринимателя, являющихся владельцами программы для ЭВМ или сайта или страницы сайта в сети Интернет, предоставляющих потребителю возможность ознакомиться с предложением продавца или исполнителя о заключении договора купли-продажи товара или договора возмездного оказания услуг, заключить с договор и произвести предварительную оплату указанного товара или услуги³⁵⁶. Вместе с тем Закон РФ «О защите прав потребителей», регламентируя правовой статус агрегатора информации о товарах или услугах, содержит ограничения в сборе персональных данных потребителя.

Аргументируя важность рассмотрения функционирования различных мобильных сервисов и цифровых площадок, аналогичных агрегаторам такси, следует отметить, что развитие таких сервисов отнесено к актуальным мероприятиям по реализации и корректировке Транспортной стратегии в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг³⁵⁷.

Как справедливо отмечают исследователи, «Специальное регулирование деятельности служб заказа легкового такси конкретизировало их публичные обязанности, в том числе: обеспечивать неопределенному кругу лиц круглосуточный бесплатный доступ к информации, индивидуализирующей данного посредника, техническое обеспечение и порядок его деятельности, включая условия типового договора с перевозчиками <...>; вести журналы регистрации заказов и хранить внесенные в них данные не менее шести месяцев со дня заказа»³⁵⁸.

³⁵⁶ О защите прав потребителей : закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 // Собрание законодательства РФ. – 1996. № 3. – Ст. 140.

³⁵⁷ О реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: Отчетный период: 2020 : доклад Минтранса России от 07.09.2021 // Министерством транспорта РФ: официальный сайт. URK: <https://mintrans.gov.ru/file/479861?ysclid=m188xv8x6s809342310> (дата обращения: 28.08.2024).

³⁵⁸ Право и реальный сектор экономики России : монография / под. общ. ред. И. В. Ершовой, В. А. Лаптева. – М.: Проспект, 2024. – С. 405.

Кроме того, хотя агрегаторы такси позиционируют себя как IT-компании, характер их деятельности позволяет относить их также к субъектам транспортных правоотношений. Так, постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 содержит разъяснения судебной практики, которые позволяют делать вывод, что агрегатор и диспетчер такси несут ответственность за вред, причиненный пассажирам, если он заключил договор перевозки от своего имени или потребитель услуг по всем существующим обстоятельствам мог решить, что заключает договор непосредственно с агрегатором или диспетчером³⁵⁹. Указанное позволяет делать вывод, что при определенных обстоятельствах агрегатор такси является не только информационным посредником, но и субъектом транспортных правоотношений.

В декабре 2022 года принят Федеральный закон, регулирующий функционирование легкового такси³⁶⁰. Этот Закон определяет понятия «легковое такси» и «служба заказа легкового такси», а также предусматривает формирование и ведение региональных реестров: перевозчиков легковым такси, легковых такси; служб заказа легкового такси. Указанные реестры являются по сути информационными системами персональных данных и содержат данные о: транспортных средствах, перевозчиках, номерах записи в региональных реестрах, разрешениях на осуществление деятельности, телефонных номерах перевозчика водителях и другие. Закон предусматривает обязанности перевозчика вести в электронной или традиционной бумажной форме журнал регистрации заказов такси, включающий данные о: номере, дате и времени заказа, адресах прибытия и окончания перевозки, транспортном средстве и водителе, наличии детского удерживающего устройства, и хранить эти данные в течение 6 месяцев, а также

³⁵⁹ О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2018. – № 8.

³⁶⁰ Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 1 (часть I). – Ст. 27.

предоставлять их по требованию ФСБ России и МВД России³⁶¹. Аналогичные обязанности в части предоставления сведений в реестры и уполномоченные государственные органы возложены Законом и на службы заказа легкового такси. Кроме того, ФСБ России планирует получить доступ к информационным системам агрегаторов такси в отношении данных о геолокации транспортного средства и проведенных платежах³⁶².

Кроме того, исследование позволяет сделать вывод, что агрегаторов такси следует относить и к организаторам распространения информации, правовой статус которых определен в Законе об информации. Соответственно с данных позиций их также целесообразно относить к субъектам, обязанным предоставлять информацию уполномоченным органам.

Суммируя рассмотренное в данном параграфе и результаты исследования следует выделить ряд проблем и тенденций развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности:

На наш взгляд, следует признать обоснованным вывод о необходимости дальнейшего развития системы специального правового регулирования отношений, складывающихся в условиях цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере, связанного с принятием совокупности специализированных правовых норм различного уровня, включая локальные правовые акты организаций транспортного комплекса с учетом особенностей обрабатываемых персональных данных в цифровой форме и функционирования транспорта различной отраслевой принадлежности. Важнейшими направлениями совершенствования правового регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ являются:

³⁶¹ Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 1 (часть I). – Ст. 27.

³⁶² Федеральная государственная информационная система легковых такси // TADVISER. Государство. Бизнес. Технологии. – URL: <https://www.tadviser.ru/> (дата обращения: 11.09.2024); Такси (рынок России) // TADVISER. Государство. Бизнес. Технологии. – URL: <https://www.tadviser.ru/> (дата обращения: 11.09.2024).

- развитие правового регулирования информационного обеспечения транспортной сферы, включая требования по защите персональных данных при их цифровом обороте в системе безопасности;
- определение правового статуса операторов информационных систем и цифровых платформ, обрабатывающих персональные данные субъектов транспортных правоотношений, в целях защиты прав, свобод и законных интересов граждан;
- развитие правового обеспечения разработки и использования беспилотных и иных высокоинтеллектуальных транспортных средств в целях обеспечения защиты персональных данных.

§ 3.2. Особенности и приоритеты развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в связи с применением технологией больших данных в транспортной сфере

Одной из ключевых технологий в области цифровизации общества и государства являются технологии больших данных, которые непосредственно связаны со множеством цифровых следов, оставляемых человеком и техническими средствами в информационном пространстве.

В связи с широким проникновением цифровых технологий и сети Интернет в жизнь каждого человека сегодня любые действия, совершенные в виртуальной среде, оставляют свой цифровой след, что ведет к формированию значительных массивов цифровых данных. Статистика увеличения объема информации, создаваемой в мире в течение последних лет, показывает колоссальный рост цифрового оборота данных, включая и персональные. Так, в 2018 году общий объем данных, созданных, захваченных, скопированных и потребленных в мире, составил 33 зеттабайта (ZB), что эквивалентно 33 триллионам гигабайт. В 2020

году эта цифра выросла до 59 ZB и, по прогнозам, к 2025 году достигнет 175 ZB³⁶³. Ежедневно мир генерирует сотни терабайт цифровых данных, при этом их значительная часть генерируется сегодня уже не людьми, а разнообразными цифровыми средствами и устройствами, что является результатом применения цифровых технологий. Технологические инновации ожидаемо дадут еще больший эффект.

Использование цифровых технологий активно внедряется на различных видах транспорта. При этом такое внедрение дает положительный эффект, так и несет риски и угрозы, создавая возможности для реализации негативных сценариев посредством перехвата управления транспортными средствами злоумышленниками, внедрения вредоносного кода и иные.

Большие объемы информации, генерируемые в мире, с одной стороны, затрудняют поиск необходимой информации и требуют поиска новых возможностей обработки данных, а с другой стороны, применение технологии больших данных в транспортной сфере позволяет обеспечить эффективное управление цифровыми данными и получить значительное конкурентное и иное преимущество. Экспоненциальное повышение объема цифровых данных в мире, их социальная, управленческая и коммерческая ценность привели к формированию новых механизмов обработки информации, которые получили обобщенное наименование «большие данные» (big data).

Технологии больших данных привлекают пристальное внимание исследователей и вызывают различные дискуссии, в том числе и в области права. При этом высказываются позиции, выражающие обеспокоенность тем, что развитие этой технологии может повлечь де-факто утрату гражданами права на неприкосновенность частной жизни³⁶⁴. Обращает внимание позиция

³⁶³ Мировые данные: сколько мы производим и где все это хранится // Рамблер. Новости. – URL: https://news.rambler.ru/tech/46356448/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 10.08.2024).

³⁶⁴ Попова, Т. В. Цифровое профилирование: новые возможности и угрозы в сфере частной жизни / Т. В. Попова // Информационное право. – 2022 – №4 (74). – С. 30–33; Попова, Т. В. Цифровые технологии и риски неприкосновенности частной жизни / Т. В. Попова // Информационное право. – 2020 – № 4 – С. 30–32; Попова, Т. В. Проблемы и перспективы

В.К. Шайдуллиной, которая рассматривая международные акты о персональных данных, отмечает, что «создаваемые большими данными возможности находятся в прямом противоречии с конвенционными принципами и ставят под сомнение эффективность и адекватность действующего законодательства о персональных сведениях». В связи с этим она высказывает мнение, что «в эпоху big data концепция информированного согласия на обработку персональных сведений не обладает должной эффективностью» и требуется развитие адекватных правовых механизмов обезличивания персональных данных³⁶⁵.

При исследовании использования больших данных в системе транспортной безопасности, на наш взгляд, целесообразно остановиться на самом понятие «Big data». В Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 – 2030 годы «большие объемы данных» характеризуются как «... структурированная и неструктурированная информация, поступающая из большого количества различных, в том числе разрозненных или слабосвязанных, источников информации в объемах, которые невозможно обработать вручную за разумное время»³⁶⁶.

В.Ю. Карпычев отмечает, что понятие «Большие данные» следует считать родовым и предлагает выделять несколько его подвидов³⁶⁷: большие персональные данные; большие пользовательские данные (данные о физических лицах, не позволяющие их идентифицировать); иные большие данные³⁶⁸. В научной статье А.И. Савельева такие данные разделены на промышленные (создаваемые без непосредственного участия человека для отображения состояния устройств

правовой охраны личной и семейной тайны в условиях цифровой трансформации / Т. В. Попова // Шестые Бачиловские: сборник статей участников Международной конференции, Москва, 02–03 февраля 2023 года. – М.: Институт государства и права РАН, 2023 – С. 176–184.

³⁶⁵ Шайдуллина, В. К. Большие данные и защита персональных данных: основные проблемы теории и практики правового регулирования / В. К. Шайдуллина // Общество: политика, экономика, право. – 2019. – № 1 (66). – С. 51–55.

³⁶⁶ О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 – 2030 годы : указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 20. – Ст. 2901.

³⁶⁷ Карпычев, В. Ю. Правовое регулирование больших данных: пусть будет / В. Ю. Карпычев // Юрист. – 2022. – № 4. – С. 68–73.

³⁶⁸ Там же.

индустриального интернета и интернета вещей) и пользовательские (создаваемые человеком при использовании различных приложений и сервисов в сети Интернет)³⁶⁹.

Каково же значение использования технологии больших данных (Big data) в системе обеспечения национальной безопасности и в различных ее составляющих, любого (видов безопасности), в том числе и в транспортной сфере? Применение технологии больших данных в системе обеспечения транспортной и любого другого вида безопасности, по сути, определяется возможностью при обработке большого объема информации установить скрытые в цифровых данных взаимосвязи и закономерности, выявить неявную, неизвестную и одновременно потенциально полезную для защиты разнообразных объектов информацию, что важно для формирования информационной модели потенциального и реального нарушителя транспортной безопасности. Кроме того, значение использования технологий больших данных определяется тем, что они позволяют в рамках предварительного расследования актов незаконного вмешательства в работу транспорта получить дополнительную к доказательственной получить ориентирующую оперативно-разыскную информацию, необходимую для расследования террористических актов и актов иного незаконного вмешательства в функционирование транспорта и транспортной инфраструктуры.

В настоящее время большие данные применяются во многих сквозных технологиях, включая индустриальный интернет, интернет вещей и искусственный интеллект. Несомненно, использование технологии больших данных имеет значительные перспективы для сферы транспорта и транспортной инфраструктуры, а также обеспечения их безопасности. Вместе с тем заслуживает внимания мнение В.Ю. Карпычева, который делает вывод, что «при отсутствии согласия субъекта или иного обладателя исходных данных их обработка с целью

³⁶⁹ Савельев, А. И. Направления регулирования Больших данных и защита неприкосновенности частной жизни в новых экономических реалиях / А. И. Савельев // Закон. – 2018. – № 5. – С. 122–144.

получения скрытой информации есть не что иное, как аналитическая разведка»³⁷⁰. Однако это актуализирует проблему правовой регламентации использования технологий больших данных.

Вместе с тем продолжают дискуссии в отношении обработки (сбора, использования, передачи, хранения, использования и т.д.) включая активно развивающийся цифровой оборот персональных данных во всех сферах жизнедеятельности. Его динамика вызывает определенную тревогу в обществе, особенно при оказании государственных и муниципальных услуг. Это остро ощущается и в транспортной сфере, что подтверждается и результатами исследования, подтверждающего, что практические проблемы защищенности персональных данных находятся в фокусе внимания и касаются всех видов и областей транспортного комплекса, его информационной безопасности и критической информационной инфраструктуры. Это нашло отражение и в настоящем диссертационном исследовании. Вопросы контроля и надзора за соблюдением установленных требований, проблемы соблюдения баланса защищенности интересов субъектов СОТБ и повышения эффективности взаимодействия в этой системе в целях обеспечения национальной безопасности, включая организационно-правовые аспекты противодействия антитеррористической и экстремистской угрозам, вызывают межотраслевой и междисциплинарный научный интерес. В публично-правовой политике обеспечения транспортной безопасности важным остается вопрос об ответственности (ужесточении либо либерализации наказания) за нарушение требований защиты персональных данных. Выявленные в настоящем исследовании проблемы свидетельствуют, по нашему мнению, не просто об актуальности, но острой необходимости обеспечения информационной безопасности в транспортной сфере и развития теории информационного права, направленной на формирование субинститута цифрового оборота персональных данных в СОТБ в условиях реализации национальных проектов и обеспечения цифрового

³⁷⁰ Карпычев, В. Ю. Правовое регулирование больших данных: пусть будет / В. Ю. Карпычев В.Ю. // Юрист. – 2022. – № 4. – С. 68–73.

суверенитета России. Это касается и актуализирует проблему правовой регламентации использования технологий больших данных.

Технологии больших данных, учитывая цифровой оборот персональных данных, их значительные массивы в транспортной сфере (практически на всех видах транспорта) уже сегодня активно применяются в транспортном комплексе. Так, на фоне роста нагрузки на транспортную систему на первый план выходит оптимизация маршрутов, более эффективное использование территорий и пространств, прежде всего, городских. Это задача решается благодаря объединению в единую систему элементов транспортного комплекса и анализу больших массивов генерируемых данных³⁷¹. В настоящее время также активно реализуется концепция «Безопасный город», в основу которой заложено использование широкого спектра разноплановых цифровых данных и неслучайно, а вполне обоснованно, значительное место в указанной концепции занимает безопасность транспортного комплекса³⁷².

Концепция комплекса «Безопасный город» предусматривает создание единой информационной среды, обеспечивающей эффективное взаимодействие субъектов обеспечения общественной безопасности, правопорядка и безопасности среды обитания, включая моделирование сценариев возникновения угроз безопасности населения, регистрацию и отслеживание сообщений о происшествиях, агрегировании информации на основе единой информационной среды. Одним из базовых функциональных требований является безопасность на транспорте, обеспечение которой предусматривает: анализ видео- и аудиопотоков, автоматическую регистрацию событий и правонарушений, идентификацию и распознавание лиц, учет карточек водителей, сбор и обработку данных с различных

³⁷¹ Цифровая трансформация: ожидания и реальность : докл. к XXIII Ясинской (Апрельской) междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества / Г. И. Абдрахманова, С. А. Васильковский, К. О. Вишневецкий, М. А. Гершман, Л. М. Гохберг и др.; рук. авт. кол. П. Б. Рудник; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2022. – С. 93.

³⁷² Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» : распоряжение Правительства РФ от 03.12.2014 № 2446-р // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 50. – Ст. 7220.

датчиков, моделирование транспортных потоков и иные информационные процессы, направленные на информационно-аналитическое обеспечение деятельности уполномоченных органов власти в сфере транспортной безопасности. В рамках координации работы служб, ведомств и их взаимодействия система «Безопасный города» предусматривает обеспечение безопасного хранения и обработки данных³⁷³. Указанные задачи коррелируют с национальными целями развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года определены, среди прочего, формирование комфортной и безопасной среды для жизни граждан³⁷⁴.

В связи с широким использованием гражданами социальных сетей и применением функционала информационно-коммуникационной сети Интернет правонарушителями для предупреждения и раскрытия террористических актов и иных актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса представляет значительный практический интерес. В сети Интернет осуществляется информационное взаимодействие представителей террористических и экстремистских организаций, социальные сети содержат информацию о круге общения, фотографиях и отмеченных геолокациях, образовании, месте работы, увлечениях и иные данные, представляющие интерес для предупреждения, выявления и раскрытия правонарушений на транспорте. Данные социальных сетей нередко применяются в противоправных целях, и поэтому могут быть использованы для идентификации лиц и предметов, использованных в ходе правонарушения. Однако многомиллионная аудитория социальных сетей позволяет эффективно их использовать для поиска преступников, свидетелей и дополнительной информации, включая фотографии и видеозаписи происшествий. Вместе с тем в настоящее время, по-прежнему, не в

³⁷³ Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» : распоряжение Правительства РФ от 03.12.2014 № 2446-р // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 50. – Ст. 7220.

³⁷⁴ О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 20. – Ст. 2584.

полной мере решен вопрос о правовом режиме информации в социальных сетях, включая персональные данные.

Цифровая обработка данных как и, цифровой оборот персональных данных активно осуществляется в условиях происходящей в мире цифровой трансформации, оказывающей влияние на происходящие процессы изменения не только мироустройства, но отражающаяся на всей жизни общества, а, по сути, касающаяся непосредственно каждого члена общества, реализации его прав, несущая не только позитивные изменения для реализации прав личности и в системе публичной власти в связи с активным использованием различных цифровых платформ, в которых содержатся огромные массивы персональных данных, накапливаются значительные объемы больших данных. Несомненно, наряду с технологическими достижениями современности это несет и новые риски, вызовы и угрозы защищенности государства, общества и гражданина. В связи с этим возрастает актуальность и значимость в системе обеспечения национальной безопасности в Российской Федерации правовой охраны персональных данных, соблюдения правовых и технических требований, развитие правовых механизмов обеспечения их правовой защищенности и как на это повлияет реализация стратегических задач в национальной программе экономики больших данных.

Так называемые «большие пользовательские данные» в настоящее время приобрели значительную ценность в экономической сфере и системе государственного управления. Анализируя большие пользовательские данные возможно определение интересов и индивидуальных предпочтений граждан, потоков миграции, значимых поисковых запросов, а также формирование «цифровой личности» или «цифрового профиля личности»³⁷⁵.

В современных условиях в системе технологий, обеспечивающих ТБ, применяется метод профайлинга, как совокупность психологических методов оценки и прогнозирования поведения человека на основе анализа наиболее

³⁷⁵ Виноградова, Е. В. Цифровой профиль: понятие, механизмы регулирования и проблемы реализации / Е. В. Виноградова, Т. А. Полякова, А. В. Минбалева // Правоприменение. – 2021. – Т. 5, №. 4. – С. 5–19.

информативных частных признаков, сформированный на основе методов прикладной психологии. В настоящее время этот метод, уже применяется для анализа совокупности данных, полученных из разнообразных источников, позволяет эффективно выявлять, пресекать и предупреждать противоправные действия на транспортном комплексе. Как справедливо отмечает М.А. Коваленко, «Несмотря на то, что в систему транспортной безопасности включены разные технические комплексы, способные выявить лицо, находящееся в различной степени психологической напряженности, на практике по-прежнему в приоритете находятся методы, позволяющие специалистам выявлять потенциально опасных лиц в условиях значительного пассажиропотока»³⁷⁶.

В широком смысле метод профайлинга обозначает прогнозирование поведения человека на основе анализа и оценки общих и индивидуальных информативных признаков, а также вербальных и невербальных характеристик поведения человека при применении различных психологических методик и алгоритмов действий, а в узком смысле как совокупность соответствующих методик³⁷⁷. Если изначально понятие «профайлинг» (профилирование) применялось к составлению психологического портрета (профиля) преступника³⁷⁸, то в настоящее время данный метод на основе цифровых технологий находит более широкое применение, отражаясь в формировании цифрового профиля.

В классическом понимании применение метода профайлинга подразумевает применение знаний в области психологии. Однако в настоящее время комплексное использование технологий больших данных и искусственного интеллекта позволяет также выявлять ряд психологических характеристик человека – его привычки, жизненные установки и ценностные ориентиры, круг общения, что позволяет определить вероятностную линию его поведения и действия. Профилирование проводится на основе анализа цифровых данных о: внешних признаках человека; социальном окружении; принадлежности к социальной

³⁷⁶ Коваленко, М. А. Метод профайлинга как инструмент обеспечения транспортной безопасности / М. А. Коваленко // Ученые записки. – 2018. – Том 17. № 4. – С. 18.

³⁷⁷ Там же. – С. 19.

³⁷⁸ Там же.

группе; поведении человека на вербальном и невербальном уровне; навыках, умениях и технической оснащенности; особенностях поведения людей в разных обстоятельствах; особенностях контекста ситуации и факторов, оказывающих влияние на этот контекст, в условиях которого осуществляется профилирование³⁷⁹ и других данных.

Цифровое профилирование человека является одним из факторов его персонализации в современном мире, применяясь де-факто все более широко в разных сферах личной и профессиональной жизнедеятельности. Вместе с тем цифровое профилирование наряду также с технологией социального кредитования (скоринга) пока не получило в России необходимого законодательного регулирования, что отмечается исследователями правовых проблем в этой области³⁸⁰.

Вместе с тем цифровой профиль в отношении пассажира, сопряженный с системой удаленной идентификации (Единая биометрическая система), электронным банкингом, системой резервирования проездных документов и иными системами, имея высокий потенциал в контексте обеспечения транспортной безопасности, повышает значение решения проблемы информационной безопасности, включая вопросы обеспечения безопасности обработки цифровых персональных данных. Перспективным для обеспечения транспортной безопасности и выявления потенциально опасных лиц представляется также такой вариант цифрового профиля как социальный кредит (скоринга) в следствии использования рейтинга человека при одновременном использовании идентификации лица на основе постоянно ведущегося видеомониторинга³⁸¹.

³⁷⁹ Коваленко, М. А. Метод профайлинга как инструмент обеспечения транспортной безопасности / М. А. Коваленко // Ученые записки. – 2018. – Том 17. № 4. – С. 20.

³⁸⁰ Виноградова, Е. В. Цифровой профиль: понятие, механизмы регулирования и проблемы реализации / Е. В. Виноградова, Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев // Правоприменение. – 2021. – Т. 5, №. 4. – С. 5–19; Минбалеев, А. В. Проблемы социальной эффективности и защиты прав человека при использовании искусственного интеллекта в рамках социального скоринга / А. В. Минбалеев // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2020. – Т. 20. – № 2. – С. 96-102.; и др.

³⁸¹ Лазаров, А. А. Информационно-правовое регулирование социального кредитования (скоринга): дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2 / Лазаров Алан Альбертович. – М.: 2024. – 226 с.

Результаты социального кредитования (скоринга) представляется перспективной частью информационной модели нарушителя в отношении установления потенциальных его цели, мотивов и действий в транспортной сфере.

Обращает внимание, что использование социального кредита (скоринга) органами публичной власти в Российской Федерации в настоящее время находится на стадии обсуждения. Однако следует согласиться с исследователями, полагающими, что цифровое профилирование в современном обществе в разных вариантах все чаще применяется на практике, особенно коммерческими организациями, и поскольку «правовое регулирование не всегда позволяет успевать за стремительно развивающимися отношениями в данной сфере», то «в качестве особых механизмов регулирования отношений в сфере цифрового профилирования можно рассматривать и использование механизмов регуляторных экспериментов»³⁸², предусмотренных Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»³⁸³.

Следует отметить, что в настоящее время на объектах транспортного комплекса активно применяются разные технические и аппаратно-программные комплексы для выявления потенциально опасных лиц, которые, однако, не всегда позволяют выявить противоправные намерения отдельных пассажиров. Комбинированное применение цифрового профиля и видеомониторинга позволяет выявить несоответствие во внешнем облике, багаже и поведении пассажира объективным обстоятельствам текущей ситуации.

Таким образом, применение цифрового профиля на базе технологии больших данных имеет существенное значение для информационного обеспечения транспортной безопасности. Однако сегодня требуют не только научно-

³⁸² Виноградова, Е. В. Цифровой профиль: понятие, механизмы регулирования и проблемы реализации / Е. В. Виноградова, Т. А. Полякова, А. В. Минбалева // Правоприменение. – 2021. – Т. 5, № 4. – С. 15.

³⁸³ Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации : федер. закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31 (часть I). – Ст. 5017.

технологических, но и правовых исследований проблемы развития оборота цифровых данных и обоснование того, насколько безопасным будет переход к реализации задач, связанных с развитием национальной системы больших данных. Поэтому в настоящее время необходимо осмысление с позиции права вопроса о проблемах реализации конституционных прав и дальнейшего правового обеспечения конфиденциальности частной жизни человека, защищенности личности от системной дискредитации в условиях информационно-цифрового абсолютизма наряду с необходимостью обеспечения анонимизации с развитием новых методов обработки информации. Это представляется весьма актуальной задачей и одним из приоритетов правовой политики в Российской Федерации.

Вместе с тем при сборе и использовании больших пользовательских данных возникают следующие проблемы. Во-первых, правомерность принятия юридически значимых решений после автоматизированной обработки больших пользовательских данных. Во-вторых, возможность несанкционированного использования больших данных или результатов их обработки вследствие хищения или иных противоправных действий злоумышленника и, как результат, вмешательство в частную жизнь субъекта. Таким образом, сегодня необходимо решить вопросы правового регулирования отношений, связанных с применением технологий больших данных и результатов их использования, а также правового обеспечения информационной безопасности больших данных. Кроме того, по-прежнему сохраняется правовая проблема соотношения персональных данных и больших пользовательских данных.

Безусловно, в настоящее время в условиях противостояния России деструктивным силам недружественных стран и технологически развитых противников, обеспечение личной безопасности граждан как участников мирового информационного потока приобретает приоритетное значение национального масштаба. Особенно остро эта проблема проявляется в связи с трансграничностью передачи персональных данных, что наиболее характерно для воздушного и

морского транспорта³⁸⁴. Кроме того, недружественная политика государств так называемого «коллективного запада» способствовало актуализации научно-технологической политики России и обеспечения технологического суверенитета.

В связи с этим государственно-правовая политика Российской Федерации направлена сегодня на обеспечение суверенитета в технологической сфере, в области сквозных технологий, которые обеспечивают устойчивость всей национальной экономики, ставятся задачи увеличения доли отечественных высокотехнологичных товаров и услуг на внутреннем рынке (импортозамещение), развитие технологий искусственного интеллекта и больших языковых моделей³⁸⁵. На наш взгляд, не вызывают сомнений, положения о том, что российская правовая система должна обеспечить конституционный суверенитет на всей геополитической протяженности своей юрисдикции и надлежащую юридическую защиту граждан на основе соблюдения баланса охраны их прав, свобод и законных интересов, а также достаточной защищенности их персональных данных при одновременном осуществлении правомерного цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере в целях использования для противодействия терроризму и иным неправомерным актам на транспорте. Обеспечение правомерности обработки персональных данных и права на неприкосновенность частной жизни в транспортной сфере важно для формирования и последующего использования информационной модели потенциального и реального нарушителя требований транспортной безопасности в условиях сложности построения информационно-правовых процессов в транспортной системе.

Указанные обстоятельства позволяют сделать вывод, что в современных реалиях особенно остро стоит задача развития системы правового регулирования, национального законодательства о защите персональных данных, как инструмента

³⁸⁴ См. подробнее: White Paper: Data Protection and International Carriage By Air First Edition – May 2024. – URL: <https://www.iata.org/contentassets/da67b41b565c4bd88d5944b136cc8d15/data-protection-white-paper.pdf> (дата обращения: 03.09.2024).

³⁸⁵ Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 29 февраля 2024 года // Официальный сетевой ресурс Президента Российской Федерации. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/73585> (дата обращения: 10.03.2024).

правовой защиты законных прав и свобод человека и гражданина в системе транспортной безопасности. Особо значимым вектором развития законодательства Российской Федерации о персональных данных в контексте динамики цифровых технологий представляется правовое обеспечение цифрового оборота персональных данных и больших пользовательских данных, что имеет тройственное значение, интегрируя интересы:

- обеспечения прав и свобод граждан, в том числе в отношении обеспечения их прав на неприкосновенность частной жизни и безопасность;
- формирования условий для развития прорывных цифровых технологий в целях достижения национальной безопасности;
- формирования условий развития значимых секторов экономики, включая сферу транспортной безопасности.

Технология больших данных связана с возможностью сбора и обработки огромных объемов данных из значительного числа источников, в которых данные аккумулируются в разных форматах с высокой скоростью. Наибольший интерес из них представляют данные личного характера, используемые в разнообразных целях, в том числе в системе транспортной безопасности во всех отраслях транспортной сферы.

Сегодня для дальнейшего развития национального законодательства о персональных данных представляется ключевым определение правового понятия больших данных. Однако для этого необходимо выделить главные черты больших данных, включая большие пользовательские данные, с позиции права. В связи с этим как справедливо отмечает Т.Я. Хабриева, «правовые дефиниции должны формироваться посредством обобщения сущностных, качественных характеристик правовых явлений»³⁸⁶. Вместе с тем сегодня научные исследования в этой области в большей мере уделяют внимание техническим характеристикам, и как правило

³⁸⁶ Хабриева, Т. Я. Этапы и основные направления конституционализации современного российского законодательства / Т. Я. Хабриева // Журнал конституционного правосудия. – 2013. – № 6. – С. 25–30.

недостаточно оценивается правовое значение и влияние на формирование правовых дефиниций.

Рассматривая вопрос корреляции системы правового регулирования в области персональных данных и теории больших данных, следует иметь в виду, что в отношении многих государственных информационных систем установлен порядок сбора, обработки, хранения, получения, использования и защиты указанных сведений, а также обеспечения актуальности и достоверности данных. Так, Федеральным законом от 8 июня 2020 г. № 168-ФЗ «О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации» определен не только порядок сбора и обработки сведений о населении Российской Федерации из различных государственных и муниципальных информационных ресурсов, но и требования обеспечения актуальности данных и их защиты.

В Послании Федеральному Собранию 29 февраля 2024 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин указал на формирование к 2030 году в рамках нового национального проекта «Экономика данных» во всех ключевых отраслях экономики и социальной сферы цифровых платформ, открывающих большие возможности для планирования и развития экономики отдельных отраслей, регионов и городов, для эффективного управления нашими программами и национальными проектами. Он отметил, что внедрение таких технологий ставит перед отечественной юриспруденцией новые задачи, не ограничивающиеся построением правовых моделей зарождающихся правоотношений, но и формирующие эффективные концепции правовой трансформации³⁸⁷.

Результаты анализа состояния правового регулирования цифровых платформ свидетельствуют о том, что оператор такой платформы, выступая обработчиком пользовательских цифровых данных и персональных данных, не всегда имеет технологическую возможность определения правовой сущности данных в силу

³⁸⁷ Полякова Т.А., Минбалеев А.В., Кроткова Н.Р. Развитие доктрины российского информационного права в условиях перехода к экономике данных // Государство и право. – 2023. – № 9. – С. 158–171.

большого объема оперируемых данных. В связи с чем и, следовательно, в законодательстве необходимо предусмотреть требования к соглашениям, заключаемым с оператором платформы, и усилить значение обеспечения анонимности цифровых данных.

Анализ организационно-правовых основ обработки персональных данных в парадигме современной концепции больших данных делает в равной степени вопросы, касающиеся методов деанонимизации личности и обеспечения конфиденциальности идентифицирующих признаков. По нашему мнению, сегодня преждевременными являются предложения об отмене обязательности согласия владельца данных на их обработку в целях дальнейшего развития среды обработки больших данных, поскольку отступление от данного принципа представляет угрозу информационной безопасности.

Вместе с тем в рамках настоящего исследования следует учитывать, что Закон о персональных данных не требует во всех случаях наличия согласия субъекта персональных данных и согласно статье 6 данного Закона условиями обработки персональных данных также могут быть: достижение целей международного договора или закона при осуществлении оператором функций, полномочий и обязанностей, возложенных на него российским законодательством; обработка персональных данных для исполнения полномочий публичных органов власти при предоставлении государственных и муниципальных услуг; обработка персональных данных необходима для исполнения договора, стороной которого либо выгодоприобретателем или поручителем по которому является субъект персональных данных; обработка персональных данных необходима для достижения общественно значимых целей при условии, что при этом не нарушаются права и свободы субъекта персональных данных и в иных случаях.

При этом следует учитывать, что современные технологии синтеза изображения и звука относят сохранность таких данных, как биометрические к числу приоритетных направлений обеспечения национальной информационной безопасности, а изменения, происходящие в современном мире, вызывают необходимость трансформации привычных правовых категорий, их пересмотру,

формированию новых подходов и научных школ в информационно-правовой сфере, на выработку концептуальных правовых мер, направленных на усиление защищенности субъектов информационных правоотношений, связанных с персональными данными. На современном этапе перехода к эпохе больших данных возрастают риски и угрозы, требующие, как уже отмечалось, формирования информационно-правовой политики междисциплинарного характера.

При этом, как справедливо отмечают Т.Н. Затулина, И.А. Левченко: «Стихийное формирование сложившегося законодательства в области защиты персональных данных, биометрической аутентификации и идентификации, цифрового профиля гражданина, модели единого цифрового государственного управления требует концептуального подхода, учитывающего назревшую необходимость реформирования механизма обеспечительных мер защиты со стороны государства»³⁸⁸.

Таким образом, исследование правового обеспечения применения технологии больших данных для обеспечения транспортной безопасности показало, с одной стороны, значительные перспективы использования этой технологии в данной области, а с другой, наличие правовых пробелов при регулировании больших данных и отсутствие правовой определенности в отношении к персональным данным является определенным вызовом праву, требующим прогнозирования влияния технологий больших данных на общественные отношения, а так же осмысления их правового режима при использовании в СОТБ.

Выявлено, что в процессе информационного взаимодействия субъектов транспортных правоотношений формируется информационная модель потенциального и реального нарушителя транспортной безопасности, включающая характеристику цели его деятельности, признаков внешнего облика, особенностей поведения, используемых транспортных и иных средств, определяющая массив,

³⁸⁸ Затулина, Т. Н. Цифровая трансформация защиты персональных данных в сервисном публичном управлении / Т. Н. Затулина, И. А. Левченко // Государственная власть и местное самоуправление. – 2021. – № 11. – С. 36–39.

обрабатываемых персональных данных в цифровой форме. В связи с этим требуется комплексное решение защиты персональных данных посредством формирования системы этических и правовых норм построения и использования информационных моделей (цифровых двойников) в целях защиты прав и свобод граждан.

§ 3.3. Особенности и приоритеты правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности в связи с развитием технологий искусственного интеллекта и робототехники

Наиболее перспективными для прорывного развития национальной экономики и системы государственного управления являются технологии ИИ и робототехники. Исследуя вопросы идентификации в сфере ИИ и робототехники специалисты в этой области отмечают, что «В настоящее время системы искусственного интеллекта рассматриваются в качестве инструментов, которые одновременно трансформируют общество и позволяют решить многие проблемы вне зависимости от отрасли или сектора экономики»³⁸⁹.

В целях активизации процессов разработки, внедрения, использования и коммерциализации указанных технологий была принята Национальная стратегия развития искусственного интеллекта и робототехники на период до 2030 года, в которой отмечается необходимость защиты персональных данных при создании и обучении моделей и различных решений на базе этих технологий. В данной Стратегии определено, что основные принципы развития и использования цифровой технологии включают принцип безопасности, предполагающий, кроме прочего, соблюдение конфиденциальности персональных данных и использование

³⁸⁹ Архипов, В. В. Идентификация в сфере искусственного интеллекта и робототехники: сравнительное исследование / В. В. Архипов, А. В. Грачева, В. Б. Наумов // Закон. – 2023. – № 2. – С. 96–108.

технологии искусственного интеллекта в целях обеспечения информационной безопасности³⁹⁰.

В целях формирования основных подходов к нормативному регулированию и системному развитию регулирования общественных отношений в связи с искусственным интеллектом в августе 2020 года была принята Концепция развития регулирования отношений в сфере технологии искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года, которой определены концептуальные проблемы такого регулирования и пути их решения, включая необходимость соблюдения баланса между использованием персональных данных системами искусственного интеллекта и защитой таких данных³⁹¹. В связи с этим важно отметить, что указанный документ стратегического планирования определяет концептуальные векторы совершенствования правового режима оборота цифровых данных в этой области.

При этом развитие интеллектуальных транспортных систем, внедрение решений на базе технологий искусственного интеллекта, робототехники и сенсорики в транспортном комплексе является важным направлением эволюционного движения посредством использования новейших достижений науки, техники и технологий. Так, интеллектуальные транспортные системы позволяют решать разнообразные задачи в транспортной сфере на основе интеграции участников различных транспортных операций и элементов транспортной инфраструктуры в рамках единого информационного пространства, в том числе задачи: минимизации автомобильных пробок, снижения аварийности и другие, что определяет значение прорывных цифровых технологий для достижения национальной транспортной безопасности в Российской Федерации.

В связи с этим заслуживает внимания вопрос о влиянии технологий искусственного интеллекта и робототехники на СОТБ. В настоящее время в СОТБ

³⁹⁰ О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации : указ Президента РФ от 10.10.2019 № 490 // Собрание законодательства РФ. – 2019. – № 41. – Ст. 5700.

³⁹¹ Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года : распоряжение Правительства РФ от 19.08.2020 № 2129-р // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 35. – Ст. 5593.

сформировалась совокупность направлений, связанных с развитием правовой охраны персональных данных и правовым обеспечением технологий ИИ и робототехники. К указанным направлениям следует отнести правовое регулирование в области:

- развития и использования высокоавтоматизированных и полностью автономных транспортных средств, включая так называемые беспилотники;
- идентификации и аутентификации, включая биометрическую идентификацию субъектов транспортных правоотношений;
- защиты цифровых данных, используемых в интеллектуальных транспортных информационных системах.

Разработка и внедрение высокоавтоматизированных и полностью автономных транспортных средств в настоящее время является одним из приоритетных векторов развития технологий ИИ и робототехники, так как использование таких транспортных средств предполагает позитивную динамику транспортной инфраструктуры и переход транспорта на новый уровень. Вместе с тем высокоавтоматизированные и полностью автономные транспортные средства развиваются по спектру направлений: беспилотные летательные аппараты, применение средств автопилота, высокоавтоматизированный автотранспорт и автомобили-роботы и др., каждый из которых имеет свои достоинства и одновременно несет определенные риски.

Однако следует отметить, что развитие интеллектуальных и высокоавтоматизированных транспортных систем по различным видам транспорта происходит не абсолютно равномерно. По некоторым видам транспорта уже происходит пилотное внедрение полностью автоматизированных систем, функционирующих на основе машинного зрения и технологии искусственного интеллекта. Так, например, Правительство РФ дало разрешение Москве и Санкт-Петербургу провести испытание в течение трех лет, начиная с сентября 2024 года беспилотных трамваев при перевозке пассажиров при обязательном оборудовании треугольным знаком «Автономный транспорт» и системой отключения автопилота

при «нештатных ситуациях», трамваи застрахуют на 10 млн руб. в случае ущерба при ДТП. Беспилотный транспорт будет перевозить пассажиров, которые получат специальные приглашения. Планируется, что к 2027 году 80% городских трамваев будут оборудованы автоматической системой управления. Разработка и испытание беспилотных трамваев начаты с 2022 года. Применение экспериментального правового режима трамваев предполагается осуществить в несколько этапов – сначала 150 часов эксплуатации с инженером-испытателем в кабине, затем при отсутствии аварий к концу 2025 года предполагается дистанционное управление этим транспортным средством³⁹².

Кроме того, рассматривается вопрос о беспилотном метро. Эксперименты по использованию беспилотных автомобилей начались в 2018 году в Москве и в Республике Татарстан. В настоящее время действует несколько трехлетних «автомобильных» экспериментальных правовых режимов, в том числе для проезда беспилотного грузового транспорта. Вместе с тем специалисты отмечают, что «В мире сейчас нет настоящего беспилотного транспортного средства с высоким уровнем надежности <...> главная тревога — кибербезопасность. Все остальное решаемо»³⁹³.

В Российской Федерации в нормативных правовых актах используется термин «высокоавтоматизированное транспортное средство». Под ним понимается транспортное средство, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения. В свою очередь автоматизированные системы вождения рассматриваются как программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортными средствами без физического воздействия со стороны водителя, с возможностью автоматического отключения при воздействии водителя на органы управления для перехода в режим

³⁹² Буранов, И. Трамваи пустили на самоход. Москве и Санкт-Петербургу разрешили возить пассажиров на беспилотном транспорте / И. Буранов // Газета «Коммерсантъ». – 2024. – № 134. – С. 5. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6863756> (дата обращения: 07.08.2024).

³⁹³ Там же.

ручного управления при необходимости, в том числе для предотвращения дорожно-транспортного происшествия³⁹⁴.

В высокоавтоматизированные транспортные средства интегрируется множество технологий, позволяющих осуществлять безопасную и эффективную транспортировку без участия водителя. Механизмы соединения поддерживают связь между транспортными средствами и инфраструктурой, обмен данными, такими как положение, скорость движения и т.д. Каждая из этих функций подключения предназначена для поддержки последующей автоматизации, которая преобразует роль водителя из участника дорожного движения в наблюдателя-контролера, по сути, делегируя функции, ранее выполнявшиеся людьми, технологиям³⁹⁵.

Весной 2020 года Правительство РФ утвердило Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования³⁹⁶, которая предусматривает, что проектирование транспортной инфраструктуры должно осуществляться с учетом необходимости достижения состояния безопасности персональных данных участников дорожного движения в условиях, когда имеется достаточно много способов монетизации предоставляемых сервисов и использования пользовательских данных. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования выделяет специальный раздел, направленный на информационную безопасность высокоавтоматизированных транспортных

³⁹⁴ О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств : постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 49 (часть VI). – Ст. 7619.

³⁹⁵ Грачева, Ю. В. Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность / Ю. В. Грачева, А. И. Коробеев, С. В. Маликов, А. И. Чучаев // Государственная власти и местное самоуправление. – 2020. – № 12. – С. 3–9.

³⁹⁶ Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования : распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 13. – Ст. 1995.

средств³⁹⁷, что представляется не случайно, так как использование таких транспортных средств неизбежно влечет сбор разнообразных данных, неправомерное использование которых может привести к разнообразным нарушениям, включая нарушение права на неприкосновенность частной жизни и охрану персональных данных.

В процессе разработки, производства, внедрения, распространения и коммерциализации транспортных систем с применением технологий ИИ широко применяются экспериментальные правовые режимы, предусмотренные Федеральным законом «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»³⁹⁸. Как справедливо отмечает Е.В. Вавилов – «Смысл экспериментального правового режима в области использования в сфере высокоавтоматизированного (беспилотного) транспорта заключается в локальной апробации регулирования соответствующих отношений, в том числе выработке правовых гарантий безопасности названных транспортных средств»³⁹⁹. Вместе с тем, не отрицая важность безопасности собственно транспорта, следует отметить, что при внедрении прорывных цифровых технологий и особенно технологий искусственного интеллекта ключевое значение имеет соблюдение прав и свобод человека, включая его право на неприкосновенность частной жизни и защиту персональных данных, а также обеспечение кибербезопасности интеллектуальных транспортных средств и транспортных систем. От того в какой мере будут решены названные проблемы зависят перспективы такого транспорта как в аспекте востребованности, так и доверия к нему со стороны граждан и общества.

³⁹⁷ Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования : распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 13. – Ст. 1995.

³⁹⁸ Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: федер. закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31 (часть I). – Ст. 5017.

³⁹⁹ Вавилин, Е. В. Безопасное использование высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств: правовые гарантии / Е. В. Вавилин // Хозяйство и право. – 2024. – № 1. – С. 3–15.

В рамках развития эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств принято постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309, которым устанавливается обязанность субъектом экспериментального правового режима по оснащению такого транспорта устройством для непрерывной некорректируемой регистрации, сбора и хранения данных датчиков автоматизированной системы управления, обеспечивающим запись информации в формате, доступном только для чтения, а также устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют видеофиксацию действий водителя-испытателя и (или) пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации⁴⁰⁰. Не вызывает сомнений, что достаточная часть собираемой и фиксируемой информации содержит разнообразные сведения о гражданах: признаках внешнего облика, геопозиции, особенностях маршрута перемещения, сопровождающих лицах, используемых транспортных средствах и другие.

Указанное постановление Правительства РФ предусматривает, что при разборе и оформлении дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства субъект экспериментального правового режима обязан предоставить в подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, осуществляющее производство по делу по факту дорожно-транспортного происшествия, видеозаписи с камер видеонаблюдения такого транспортного средства, позволяющие детально оценить окружающую обстановку в момент ДТП в любое время суток при любых погодных условиях в период не менее чем за 30 секунд до происшествия и 30 секунд после него.

Кроме того, обращает внимание, что рассматриваемое постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309, уделяя значительное внимание

⁴⁰⁰ Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств : постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 12. – Ст. 1817.

безопасности эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, практически не содержит требований в отношении информационной безопасности используемых автоматизированных компонентов такого транспортного средства. При этом в условиях территориальных масштабов России и чувствительной к рискам транспортной сфере, несомненно, требуется совокупность тщательно продуманных требований к высокоавтоматизированным транспортным средствам и их оператору, а также система распределения ответственности среди соответствующих субъектов правоотношений – участников экспериментального правового режима. Вместе с тем, как отмечает Е.В. Вавилин при значительном интересе исследователей к беспилотным транспортным средствам наименее изученным участником экспериментального правового режима остается оператор инфраструктуры⁴⁰¹.

В целях обеспечения стабильности проведения эксперимента законодателем в отношении субъекта эксперимента установлены требования, ограничения и запреты, в том числе запрет на передачу персональных данных, полученных в результате экспериментальной деятельности, а также ограничение использования таких данных.

Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации среди стратегических направлений развития науки, техники и технологий определяет создание и поддержку функционирования отечественных систем хранения уникальной информации и данных, включая генетические и иные биологические данные, а также интеграцию технологий искусственного интеллекта, развитие методологии обмена данными, а также российских сервисов сбора, обработки и хранения данных⁴⁰². Однако развитие разнообразных цифровых сервисов в транспортной сфере, использующих данные о гражданах, включая информацию биологического и генетического характера, должна предусматривать одновременное развитие дополнительных организационных, правовых и

⁴⁰¹ Вавилин, Е. В. Безопасное использование высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств: правовые гарантии / Е. В. Вавилин // Хозяйство и право. – 2024. – № 1. – С. 3–15.

⁴⁰² Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации.

технических средств обеспечения информационной безопасности граждан, что особо актуально в рамках использования машинного зрения и беспилотных систем.

Кроме того, проведенное исследование показало, что борьба с различными правонарушениями на транспорте, несущими угрозы транспортному комплексу, в том числе защита от террористических актов и иных актов незаконного вмешательства в функционирование транспорта, требует применения широкого спектра современных технологических решений. Так, субъекты обеспечения транспортной безопасности все чаще обращаются к помощи беспилотных летательных аппаратов, позволяющих в режиме реального времени своевременно выявлять и фиксировать акты противоправной деятельности на транспортном комплексе, обеспечивать связь и собирать необходимые данные для управления, а также получать данные для идентификации правонарушителей⁴⁰³.

Исследователи отмечают, что применение беспилотных летательных аппаратов в целях защиты правопорядка осуществляется и в зарубежных государствах, таких как Великобритания, Франции и Японии, в том числе органами полиции, при преследовании транспортных средств, нарушивших правила дорожного движения, дистанционного наблюдения за «скоплениями людей», незаконного использовании беспилотных летательных аппаратов. Важным аспектом также является поиск и спасение пропавших людей⁴⁰⁴.

В беспилотных транспортных средствах для автоматического движения используются интеллектуальные системы машинного зрения, наборы камер, радаров, сенсоров и спутниковой навигации. Однако, как и во всех информационно-технологических инфраструктурах, повышение уровня функциональности и сетевого взаимодействия повышает вероятность компьютерных атак. Таким образом, может сделать вывод, что глубокая

⁴⁰³ Кежов, А. А. Организационно-правовое обеспечение беспилотных комплексов в системе МВД России / А. А. Кежов, Ю. А. Грачёв, И. В. Степанов // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 3 (71). – С. 42.

⁴⁰⁴ Котарев, С. Н. Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта / С. Н. Котарев, О. В. Котарева, А. Н. Александров // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2017 – № 4 (83). – С. 199–204.

автоматизация создает и усиливает риски безопасного дорожного движения за счет уязвимостей программного обеспечения и каналов связи, а также за счет появления новых векторов атак - кибератак на транспортные системы. Это делает крайне актуальным решение вопросов кибербезопасности при обеспечении безопасности дорожного движения.

В настоящее время одной из проблем, требующих правовых регуляторных решений, является так называемый «зеленый цифровой коридор пассажира», понимаемый как «юридическое обеспечение поездок без документов и наличных средств на основе цифрового профиля пассажира с применением Единой биометрической системы»⁴⁰⁵. Такая система используется в городе федерального значения Москве в системе метрополитена, позволяя осуществлять оплату проезда посредством сканирования и распознавания лица. Однако следует обратить внимание, что сбор таких данных осуществляется не только в целях оплаты, но и обеспечения безопасности функционирования метрополитена, а также выявления лиц, находящихся в розыске. Например, только на конец 2021 года, то есть за период работы системы распознавания лиц в московском метро чуть более года, были задержаны 2965 человек, подавляющее большинство из которых оказались лицами, подозреваемыми в совершении преступлений (2032). Система также помогла найти без вести пропавших (326) и потерявшихся детей (76). При этом количество ложных оповещений системы, как отмечено, составляло «буквально единицы»⁴⁰⁶.

Система распознавания лиц, работающая в московском метрополитене, позволяет формировать биометрический портрет, который преобразовывается в уникальный биометрический ключ-вектор. Следует отметить, что указанная

⁴⁰⁵ Вайпан, В.А. Правовое обеспечение цифровой трансформации транспортного комплекса России / В. А. Вайпан // Транспортное право. – 2022. – № 3. – С. 3–7.

⁴⁰⁶ Ликсутов назвал число задержанных благодаря распознаванию лиц в метро // РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/61cb0e659a7947a19633f35a?ysclid=lz17bsfaw2837716672> (дата обращения: 07.08.2024).

Система используется МВД, ФСБ и ФСИН России и сопряжена с оперативно обновляемыми базами данных федерального и оперативного розыска⁴⁰⁷.

Инструменты видеонаблюдения с применением технологии распознавания лиц начали использоваться в московском метро еще в середине 2010-х, но использовались они изначально только полицией⁴⁰⁸. При этом гносеологические исследования позволяют обратить внимание на то, что в сфере криминалистического информационного обеспечения выявления и раскрытия преступлений системы распознавания лиц разрабатываются начиная с шестидесятых годов XX века⁴⁰⁹.

В настоящее время в этих целях активно применяются нейросети, датасеты могут включать данные миллионов лиц. Обращает внимание, что система позволяет распознавать лицо в условиях, когда люди используют очки, головные уборы, медицинские маски, необычный яркий макияж и т.д. Применяемая система распознавания лиц имеет алгоритмы защиты от так называемого спуфинга (подмены лица), а также алгоритмы, способные идентифицировать человека не только по лицу, но и по силуэту, телосложению, по виду и цвету одежды, обуви и по прическе. Как отмечают специалисты «Это позволяет отслеживать перемещения пассажиров по метрополитену, чтобы оптимизировать потоки, находить потерявшихся людей или нарушителей»⁴¹⁰.

Правовое регулирование осуществления поездок гражданами без документов и наличных средств сегодня находится на начальном этапе формирования и, в связи с этим требуется оценка рисков, которые системы распознавания лиц на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры представляют для прав граждан.

⁴⁰⁷ Ликсутов назвал число задержанных благодаря распознаванию лиц в метро // РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/61cb0e659a7947a19633f35a?ysclid=lz17bsfaw2837716672> (дата обращения: 07.08.2024).

⁴⁰⁸ Как работает система распознавания лиц в московском метро. Цифровой океан. – URL: <https://dzen.ru/a/YgUj4jhF41E4tZ52?ysclid=lz17c4w1mh327071513> (дата обращения: 08.08.2024).

⁴⁰⁹ См., например: Полевой, Н.С. Криминалистическая кибернетика: теория и практика математизации и автоматизации информационных процессов и систем в криминалистике: Учеб. пособие для вузов по спец. «Правоведение». Изд-е 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во МГУ, 1989. – 324 с.

⁴¹⁰ Как работает система распознавания лиц в московском метро. Цифровой океан. – URL: <https://dzen.ru/a/YgUj4jhF41E4tZ52?ysclid=lz17c4w1mh327071513> (дата обращения: 08.08.2024).

Технология распознавания лиц, построенная на технологии распознавания образов, является особой совокупностью способов обработки биологических, физиологических или поведенческих признаков человека, позволяющих в результате автоматически идентифицировать его. Изначально данная технология, как было отмечено выше, использовалась в целях выявления и раскрытия преступлений или административных правонарушений.

Результаты анализа свидетельствуют, что в настоящее время технологии распознавания образов применяются во многих сферах. Однако существуют противоположные позиции относительно влияния автоматического распознавания лиц на неприкосновенность частной жизни. В европейском праве превалирует позиция о негативных последствиях от использования таких систем и потенциале утраты прав на личную жизнь. С другой стороны, использование указанных систем при условии эффективных правовых гарантий безопасности персональных данных и соблюдения прав на неприкосновенность частной жизни позволят решить определенные общественные проблемы, включая обеспечение транспортной безопасности, что особо значимо в условиях угроз террористических актов и иного незаконного вмешательства в работу транспортных систем и транспортного комплекса.

Применение технологии распознавания образов непосредственно связано с процессами идентификации и аутентификации. Если под идентификацией понимается распознавание субъекта или объекта автоматизированной системой посредством какого-либо неоспоримого идентификатора, то аутентификация представляет собой процесс проверки подлинности.

Проблемы установления подлинности субъекта непосредственно связаны с проблемами распространения так называемых «дипфейков», которые как технологии поддельного цифрового контента на основе применения ИИ является одним из рисков в отношении информационной безопасности. В целях противодействия применению дипфейков сегодня требуется выявление, регистрация и верификация как подтверждение подлинности субъектов. Эта проблема является всеобщей в условиях цифровизации, что подтверждается

принятием, например, в КНР комплексного законодательного регулирования по противодействию распространению дипфейков (Deep Synthesis), вступившем в силу 10 января 2023 года, где «под предметом регулирования понимается цифровой контент, искусственно сгенерированный с помощью технологий генеративных состязательных сетей генеративного искусственного интеллекта виртуальной и дополненной реальности, создающих угрозы в сфере прав и основных свобод человека и гражданина, а также государственного управления, общественной безопасности и управления»⁴¹¹. В России на сегодня эта проблема приобретает все большую актуальность для обеспечения информационной безопасности и защиты прав граждан, в том числе транспортной сфере, в связи с появлением реальностью угрозы распространения недостоверной информации и попыток обхода таким образом СОРБ. Эти вопросы в настоящее время недостаточно исследованы и требуют междисциплинарных подходов и правового регулирования.

Кроме того, обращает внимание, что системы искусственного интеллекта могут эффективно функционировать, собирая так называемые «цифровые следы» гражданина, под которыми понимается любое отражение действий человека или взаимосвязанных цифровых устройств в цифровой среде, то есть цифровые данные. Кроме того, исследователями феномена «цифровых следов» используется термины «электронный след», «виртуальный след», «цифровая тень» и иные. При этом «цифровые следы» могут быть пассивными и активными. Последние являются отражением намеренных действий пользователя, включая цифровые запросы пользователей сети, регистрационные данные. Пассивные следы являются данными, оставляемыми цифровыми устройствами, то есть накапливаемыми в сети неявно и без ведома пользователя.

И.В. Анохов, исследуя экономические аспекты цифрового следа, предлагает понимать под ними «отдельные факты о действиях анализируемого субъекта, отраженные и сохраненные внешней по отношению к нему информационной

⁴¹¹ Особенности политики государств - участников БРИКС в сфере развития ИКТ, обеспечения национальной и международной информационной безопасности / под. общ. ред. президента НАМИБ, к.ю.н. Б.Н. Мирошниченко. – М., 2024. – С. 118.

средой», отмечая, что «цифровые следы могут быть сложены в цифровую тень». Указанное формирует инверсивную модель цифрового двойника, позволяющую воссоздать его структуру по прикладному, поведенческому и детерминистскому и иным уровням⁴¹². При этом Роскомнадзор в Методических рекомендациях предлагает следующие определения: «... цифровой след представляет собой результат цифрового присутствия, осуществленного самим субъектом за счет деятельности и с помощью своих устройств, а цифровая тень - цифровое присутствие, осуществляющееся без участия самого субъекта за счет деятельности и устройств третьих лиц»⁴¹³.

Полагаем, что в этой связи следует рассмотреть вопрос о возможности и целесообразности правового регулирования отношений в связи с использованием «цифровых следов» в интересах обеспечения транспортной безопасности. При этом необходимо, на наш взгляд, учитывать, важность использования цифровых следов для проведения анализа в системе транспортных перевозок. И.В. Анохов, анализируя сложившуюся практику, отмечает «полученная цифровая тень дает возможность проводить анализ в первом приближении, а также создает основания для выявления долгосрочных причинно-следственных связей и прогнозирования⁴¹⁴. Аккумуляция цифровых следов и их анализ с применением систем искусственного интеллекта позволяет формировать не только цифровую модель субъекта – потенциального нарушителя транспортной безопасности, но и выделять поведенческую информацию, позволяющую разрабатывать и применять инструмент прогнозирования и преодоления рисков в этой области. В контексте сбора информации о потенциальных и действительных нарушителях транспортной безопасности понятие «цифровые следы» может быть использовано и в криминалистическом смысле.

⁴¹² Анохов И. В. Цифровая тень как инструмент для исследования отрасли / И. В. Анохов // E-Management. – 2022. – № 5(1). – С. 82.

⁴¹³ Методические рекомендации // Официальный сайт Роскомнадзора. – URL: <https://pd.rkn.gov.ru/library/p195/> (дата обращения: 08.08.2024).

⁴¹⁴ Анохов, И.В. Цифровая тень как инструмент для исследования отрасли / И. В. Анохов // E-Management. – 2022. – № 5(1). – С. 82.

Таким образом, современные темпы внедрения технологий искусственного интеллекта в процессы биометрической идентификации создают предпосылки для нового переосмысления института персональных данных. В настоящее время продолжается совершенствование механизма правовой охраны биометрических данных. Вместе с тем динамика развития цифровых технологий идентификации и аутентификации в системе транспортной безопасности требует исследования существующих и формирующихся в этой области проблем.

Рассматривая взаимосвязь технологии искусственного интеллекта и информационной безопасности следует отметить возможность использования интеллектуальных систем и не только для формирования угроз информационной безопасности, но и в процессах ее обеспечения, как отмечается Г.Г. Камаловой⁴¹⁵. Сегодня системы искусственного интеллекта используются для установления аномального поведения пользователей информационных систем, участников дорожного движения и других процессов в транспортной сфере. В связи с чем осуществляется сбор и обработка информации персонального характера.

Все более важную роль применение технологий искусственного интеллекта приобретает в процессе раскрытия и расследования актов незаконного вмешательства в функционирование транспорта и транспортного комплекса, включая события преступления. Не вызывает сомнений, что одной из ключевых задач расследования любого правонарушения, включая факты совершения террористических актов и иных актов незаконного вмешательства в функционирование транспорта и транспортной инфраструктуры, является установление виновного лица. Важнейшей задачей при этом является идентификация правонарушителя и преступника. По мере развития науки и техники арсенал идентификационных средств постоянно расширяется, усиливая возможности правоохранительных органов.

⁴¹⁵ Камалова, Г. Г. Информационная безопасность и искусственный интеллект: организационно-правовые проблемы / Г. Г. Камалова // Обеспечение информационной безопасности: вопросы теории и практики. Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. Науч. редакторы Г.Г. Камалова, В.Г. Ившин, Г.А. Решетникова. Ижевск, 2023. С. 20-25.

Таким образом, на основе рассмотренного в настоящем параграфе обоснованы следующие выводы. Необходимо развитие правового регулирования транспортной безопасности в связи с активным внедрением и использованием технологий искусственного интеллекта на транспорте, включая принятие специальных норм по обеспечению контроля за принятием решений и совершением юридически значимых действий, цифровой обработкой информации о внешней среде и пассажиропотоках, автоматической идентификацией на транспорте устройствами и решениями, функционирующими на базе технологии искусственного интеллекта.

Обоснована необходимость развития государственной информационно-правовой политики в системе обеспечения транспортной безопасности, определяемая целями развития Российской Федерации и задачами информационно-правового обеспечения транспортной сферы. В связи с этим признана целесообразной разработка акта стратегического планирования для включения в систему правового обеспечения транспортной безопасности. Указанный акт должен определять приоритеты, проблемы и тенденции формирования универсальной цифровой среды доверия при цифровом обороте персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Это детерминировано активизацией создания и применения цифровых платформ в транспортной сфере, идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений на основе использования технологий искусственного интеллекта, больших данных, цифрового профилирования и биометрических данных.

Обоснована необходимость развития правового регулирования транспортной безопасности в связи с активным внедрением и использованием технологий искусственного интеллекта на транспорте, включая принятие специальных норм по обеспечению контроля за принятием решений и совершением юридически значимых действий, цифровой обработкой информации о внешней среде и пассажиропотоках, автоматической идентификацией на транспорте устройствами и решениями, функционирующими на базе технологии искусственного интеллекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По итогам диссертационного исследования получены следующие выводы, сформулированы рекомендации и представлены предложения для дальнейшей перспективы разработки темы.

Предложено определить одно из ключевых понятий для развития правового регулирования транспортной сферы – «цифровые данные» – как информацию, собираемую в транспортном комплексе, представленную в формализованном виде, пригодном для обработки цифровыми устройствами с применением цифровой кодировки и электронных сигналов различной физической природы.

Установлено, что под цифровым оборотом персональных данных в СОТБ следует понимать осуществление субъектами правоотношений транспортного комплекса информационных процессов передачи и использования персональных данных в цифровой форме в целях достижения транспортной безопасности как важной составляющей обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Определено, что в СОТБ цифровой оборот персональных данных осуществляется путем обмена и использования персональных данных и иной взаимосвязанной информации субъектов транспортных правоотношений, включая данные о характеристиках используемых транспортных средств, багажа, ручной клади, а также для формирования информационной модели нарушителя требований безопасности на транспорте, его идентификации и аутентификации в целях безопасного функционирования транспортного комплекса.

Доказано, что в условиях цифровизации в праве возрастает необходимость дальнейшего развития научных подходов к пониманию сущности цифровых персональных данных. Цифровая трансформация транспортной сферы при этом влечет расширение цифрового оборота персональных данных субъектов транспортной системы.

Доказана необходимость комплексного решения задач защиты персональных данных посредством формирования системы правовых норм для регулирования процессов построения и использования предложенных информационных моделей

в транспортной сфере в целях защиты прав и свобод граждан. В связи с тем, что в настоящее время наблюдается тенденция обработки огромного массива персональных данных это позволит увеличить возможности выявления пассажиров и иных лиц, представляющих опасность для транспортного комплекса и противодействия нарушениям на транспорте. Для этого целесообразно акцентировать внимание на вопросах формирования и междисциплинарных исследованиях информационной модели такого нарушителя транспортной безопасности.

Обосновано, что для развития теории информационного права важно определение круга субъектов транспортных правоотношений и критериев классификации обрабатываемых персональных данных. Это имеет значение для решения задач практического характера при организации защиты персональных данных в цифровой форме, обрабатываемых в информационных системах в транспортной сфере и совершенствования правового регулирования, включая вопросы юридической ответственности.

Определено, что методологическими основаниями исследования являются идеи системного и риск-ориентированного подходов с учетом имеющихся угроз и вызовов праву и достижения национальной безопасности, включая обеспечение цифрового и научно-технологического суверенитета как составляющих государственного суверенитета и формирования экономики данных. В рамках рассмотрения теоретико-методологических оснований правового регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ определены основные используемые понятия и базовые идеи, предложено выделить общие и специальные принципы.

Обосновано, что в настоящее время сложился межотраслевой субинститут персональных данных в СОТБ, регулирующий отношения в цифровом обороте персональных данных, и включающий правовые нормы нескольких отраслей права, находящиеся на стыке информационного и транспортного права, как объективно обособившаяся устойчивая группа взаимосвязанных юридических норм, регулирующих определённую разновидность общественных отношений. В

связи с динамикой цифровизации необходимо дальнейшее развитие специального правового регулирования этих отношений, на основе принятия совокупности специализированных норм различного уровня, включая локальные правовые акты организаций транспортной сферы, с учетом выделенных особенностей принципов обработки цифровых данных, в том числе цифрового оборота таких данных, а также особенностей транспорта различной отраслевой принадлежности.

Обоснована целесообразность разработки универсальной конвенции на основе достижения общемирового соглашения по вопросу трансграничной передачи персональных данных и их безопасного цифрового оборота в СОТБ. Это обусловлено тем, что перед государствами в цифровую эпоху стоит задача достижения необходимого уровня защиты персональных данных, «цифровой зрелости» в транспортной сфере в целях обеспечения информационной безопасности. Однако, это не должно усложнять, а, наоборот, позволит упростить взаимовыгодные экономические связи государств на основе безопасного функционирования транспортного комплекса.

Обоснована целесообразность заключения межгосударственных соглашений по вопросам комплексной защиты персональных данных в цифровой форме при их сборе, обработке и трансграничной передаче в целях обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса и транспортной безопасности, а также совершенствования международно-правовых основ информационной безопасности. Это важно для укрепления межгосударственного сотрудничества в ходе противодействия террористической деятельности и иным противоправным актам на транспорте и транспортной инфраструктуре с учетом необходимости достижения баланса национальных интересов различных государств.

Обоснована необходимость дальнейшего развития правового обеспечения общественных отношений, складывающихся с учетом особенностей персональных данных в цифровой форме и специфики функционирования в Российской Федерации транспорта различной отраслевой принадлежности. Развитие правового регулирования информационного обеспечения транспортной сферы должно включать как уточнение требований по защите персональных данных, правового

статуса операторов информационных систем и цифровых платформ, обрабатывающих персональные данные, так и правового обеспечения разработки и использования транспортных средств на основе ИИ.

Выявлено наличие правовых пробелов при регулировании отношений, связанных с использованием больших данных и технологий ИИ, которые создают значительные перспективы в области ТБ, при этом не имеют правовой определенности и являются вызовом праву. Возможные адекватные решения этой проблемы возможны на основе фундаментальных межатраслевых научных исследованиях, связанных с прогнозированием, влияния технологий больших данных и ИИ на общественные отношения.

Приоритетным вектором разработки данной темы является совершенствование правового регулирования ТБ и применения ИКТ в этом процессе, а также разработка акта стратегического планирования для включения в систему правового обеспечения ТБ в связи с возрастанием значения применения технологий ИИ в антитеррористической деятельности на транспортном комплексе.

Выводы и рекомендации, сформулированные в диссертационной работе на основе исследования правового регулирования цифрового оборота персональных данных в СОТБ, развивают теоретические положения информационного права как публично-правовой отрасли и определяют направления дальнейших научных исследований автора по указанной проблематике.

Список сокращений и условных обозначений

АЦБПДЗ – Автоматизированная централизованная база персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением;

АЭВТ – Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта;

БРИКС – Экономическое и политическое объединение развивающихся государств (Бразилии, России, Индии, Китая, ЮАР и присоединившихся государств);

ЕАЭС – Евразийский экономический союз;

ЕГИС ОТБ – Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности;

Закон об информации – Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»;

Закон о персональных данных – Федеральный закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных»;

ИКТ – Информационно-коммуникационные технологии;

КИИ – Критическая информационная инфраструктура;

КНР – Китайская Народная Республика;

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ;

КТС СНГ – Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств;

Минтранс России – Министерство транспорта Российской Федерации;

МПА СНГ – Межпарламентская ассамблея Содружества Независимых Государств;

РБ – Республика Беларусь;

РК – Республика Казахстан;

РФ – Российская Федерация;

СГП СНГ – Совет глав правительств Содружества Независимых Государств;

СМ РБ – Совет министров Республики Беларусь;

СНГ – Содружество Независимых Государств;

СОТБ – Система обеспечения транспортной безопасности;

США – Соединенные Штаты Америки;

ТБ – Транспортная безопасность;

УК РФ – Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63;

ФОИВ – Федеральные органы исполнительной власти;

ФС РФ – Федеральное Собрание Российской Федерации;

ФСБ России – Федеральная служба безопасности;

ФСТЭК России – Федеральная служба технического и экспертного контроля;

ЭВМ – Электронно-вычислительная машина;

PNR – Passenger Name Records.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

І. Нормативные правовые акты

Международно-правовые акты:

1. Всеобщая декларация прав человека : принята Генеральной Ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г. // Российская газета. – 1995. – 5 апр.
2. Декларация принципов Построение информационного общества – глобальная задача в новом тысячелетии : принята 18.12.2003. Документ WSIS-03/GENEVA/DOC/4-R. – URL: https://www.un.org/ru/events/pastevents/pdf/dec_wsis.pdf (дата обращения: 17.09.2023). – Текст : электронный.
3. Конвенция о защите прав человека и основных свобод от 4 ноября 1950 г. // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 2. – Ст. 163.
4. Конвенция о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных от 28 января 1981 г. // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 5. – Ст. 419.
5. Конвенция о дорожном движении : заключена в г. Вене 08.11.1968 // Treaty Series. Volume 1732. – New York: United Nations, 1999. – P. 522 – 587.
6. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа: заключена в г. Бишкеке 09.10.1997 // Бюллетень международных договоров. – 2010. – № 10. – С. 39 – 52.
7. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. : согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 35. – Ст. 5060.
8. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) : заключена в г. Лондоне 01.11.1974 // Бюллетень международных договоров. – 2011 (приложение № 1, ч. 1). – С. 3–211.

9. Конвенции и соглашения. Руководящие принципы, касающиеся компьютеризированных картотек. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/computerized_data.shtml. (дата обращения: 29.07.2024). – Текст : электронный.

10. Окинавская хартия глобального информационного общества (принята на о. Окинава 22.07.2000) // Дипломатический вестник. – 2000. – № 8. – С. 51–56.

11. Тунисская Программа для информационного общества : принята 15.11.2005 г. Документ WSIS-05/TUNIS/DOC/6(Rev.1)-R. – URL: https://www.un.org/ru/events/pastevents/pdf/agenda_wsis.pdf (дата обращения: 17.09.2023). – Текст : электронный.

Конституция, федеральные конституционные законы, федеральные законы:

12. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальном интернет-портале правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020. – Текст : электронный.

13. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

14. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

15. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.

16. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 3.

17. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

18. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

19. О безопасности : федер. закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. № 1. – Ст. 2.

20. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности : федер. закон от 27.07.2010 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 31. – Ст. 4164.

21. О внесении изменений в Федеральный закон «О персональных данных», отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившей силу части четырнадцатой статьи 30 Федерального закона «О банках и банковской деятельности» : федер. закон от 14.07.2022 № 266-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 29 (часть III). – Ст. 5233.

22. О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации : федер. закон от 08.06.2020 № 168-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – 15 июня.

23. О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию : федер. закон от 29.12.2010 № 436-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 1. – Ст. 48.

24. О защите прав потребителей : закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 // Собрание законодательства РФ. – 1996. № 3. – Ст. 140.

25. О персональных данных: федер. закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451.

26. О противодействии терроризму : федер. закон от 06.03.2006 № 35-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 11. – Ст. 1146.

27. О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

28. Об информации, информатизации и защите информации : федер. закон от 20.02.1995 № 24-ФЗ (утратил силу) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 8. – Ст. 609.

29. Об информации, информационных технологиях и о защите информации : федер. закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3448.

30. Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации : федер. закон от 21.12.2021 № 414-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 52 (часть I). – Ст. 8973.

31. Об осуществлении идентификации и (или) аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федер. закон от 29.12.2022 № 572-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 1 (часть I). – Ст. 19.

32. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации : федер. закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31 (часть I). – Ст. 5017.

33. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007 – № 46. – Ст. 5555.

34. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

*Указы и иные акты Президента Российской Федерации, постановления
Правительства Российской Федерации:*

35. О мерах по упорядочению разработки, производства, реализации, приобретения в целях продажи, ввоза в Российскую Федерацию и вывоза за ее пределы, а также использования специальных технических средств, предназначенных для негласного получения информации : указ Президента РФ от 09.01.1996 № 21 // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 153.

36. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 20. – Ст. 2584.

37. О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации : указ Президента РФ от 10.10.2019 № 490 // Собрание законодательства РФ. – 2019. – № 41. – Ст. 5700.

38. О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте : указ Президента РФ от 31.03.2010 № 403 // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 14. – Ст. 1637.

39. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (часть II). – Ст. 5351.

40. О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации : указ Президента РФ от 28.02.2024 № 145 // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 10. – Ст. 1373.

41. О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы : указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 20. – Ст. 2901.

42. Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 05.12.2016 № 646 // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 50. – Ст. 7074.

43. Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации : указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 31. – Ст. 5699.

44. Послание Президента РФ Федеральному собранию от 29 февраля 2024 года // Официальный сетевой ресурс Президента Российской Федерации. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/73585> (дата обращения: 10.03.2024). – Текст : электронный.

45. О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.06.2023 № 905 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 23 (Часть II). – Ст. 4208.

46. О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных

транспортных средств : постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 49 (часть VI). – Ст. 7619.

47. Об аккредитации юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных пунктами 1 - 6 и 9 части 1 статьи 10 Федерального закона «О транспортной безопасности», а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности: постановление Правительства РФ от 01.06.2023 № 906 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 23 (Часть II). – Ст. 4209.

48. Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств : постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 12. – Ст. 1817.

49. Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 18.09.2023 № 1518 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 39. – Ст. 7030.

50. Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 32 (Часть II). – Ст. 6372.

51. Об утверждении Положения об особенностях обработки персональных данных, осуществляемой без использования средств автоматизации : постановление Правительства РФ от 15.09.2008 № 687 // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 38. – Ст. 4320.

52. Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, 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, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 14.11.2022 № 2051 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru>, 15.11.2022. – Текст : электронный.

53. Об утверждении Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу : постановление Правительства РФ от 14.11.2022 № 2049 // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 47. – Ст. 8215.

54. Об утверждении требований к защите персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных : постановление Правительства РФ от 01.11.2012 № 1119 // Собрание законодательства РФ. – 2012. – № 45. – Ст. 6257.

55. Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности : постановление Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 40. – Ст. 5749.

56. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта : постановление Правительства РФ от

08.10.2020 № 1637 // Собрание законодательства РФ. – 2020. - № 42 (часть III). – Ст. 6603.

57. 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 : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6599.

58. 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 : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1635 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6601.

59. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов инфраструктуры внеуличного транспорта (в части метрополитенов) : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1641 // Собрание законодательства РФ. – 2020. № 42 (часть III). – Ст. 6607.

60. 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 морского и речного транспорта : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1638 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (часть III). – Ст. 6604.

61. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 50 (часть IV). – Ст. 8613.

62. Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте : распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 32. – Ст. 4359.

63. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования : распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 13. – Ст. 1995.

64. Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» : распоряжение Правительства РФ от 03.12.2014 № 2446-р // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 50. – Ст. 7220.

65. Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года : распоряжение Правительства РФ от 19.08.2020 № 2129-р // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 35. – Ст. 5593.

66. Об утверждении Концепции формирования и ведения единого федерального информационного ресурса, содержащего сведения о населении Российской Федерации : распоряжение Правительства Российской Федерации от 04.07.2017 № 1418-р // Собрание законодательства РФ. – 2017. – 17 июля.

67. Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р // Собрание законодательства РФ. – 2019. – № 7 (часть II). – Ст. 702.

Нормативные правовые и иные акты органов исполнительной власти

68. О реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: Отчетный период: 2020 : доклад Минтранса России от 07.09.2021 // Министерством транспорта РФ: официальный сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/479861?ysclid=m188xv8x6s809342310> (дата обращения: 28.08.2024). – Текст : электронный.

69. Об определении угроз безопасности персональных данных, актуальных при обработке персональных данных в информационных системах персональных данных, эксплуатируемых в сферах деятельности, нормативно-правовое регулирование которых осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации : приказ Минтранса России от 19.04.2023 № 141 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru>, 29.05.2023. – Текст : электронный.

70. Об установлении порядка формирования и ведения автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, и порядка предоставления содержащихся в ней сведений и обмена сведениями с государственными информационными системами в сфере здравоохранения : приказ Минтранса России от 28.10.2022 № 439 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru>, 21.12.2022. – Текст : электронный.

71. Об утверждении перечня документов, представляемых в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу : приказ Министерства транспорта РФ от 28.08.2020 № 332 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 01.10.2020. – Текст : электронный.

72. Об утверждении Перечня отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных : приказ Минтранса России от 14.10.2015 № 306 // Официальный интернет-портал правовой информации/ – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 11.11.2015. – Текст : электронный.

73. Об утверждении порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и

персонале (экипаже) транспортных средств, а также срока хранения и порядка предоставления содержащихся в них данных : приказ Минтранса России от 02.05.2024 № 162 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru>, 31.05.2024. – Текст : электронный.

74. Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности : приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru>, 28.03.2016. – Текст : электронный.

75. Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности : приказ Минтранса России от 29.12.2020 № 578 // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru>, 18.01.2021. – Текст : электронный.

*Межгосударственные соглашения и модельное законодательство СНГ,
международные рекомендации*

76. Договор об Евразийском экономическом союзе. Подписан 29 мая 2014 г. // Официальный сайт Евразийского экономического союза. Правовой портал. https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0053610/itia_05062014 (дата обращения: 25.08.2024). – Текст : электронный.

77. Доклад Верховного комиссара Организации объединенных наций по правам человека. Право на неприкосновенность частной жизни в цифровой век (10 - 28 сентября 2018 года) // <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G18/239/60/PDF/G1823960.pdf?OpenElement> (дата обращения: 03.08.2024). – Текст : электронный.

78. Модельный закон о персональных данных : принят в г. Санкт-Петербурге 16.10.1999 Постановлением 14-19 на 14-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Межпарламентская

ассамблея государств - участников Содружества Независимых Государств : официальный сайт. – URL: <https://iacis.ru/public/upload/files/1/103.pdf?ysclid=m0taq7juy4782503794> (дата обращения: 08.09.2024). – Текст : электронный.

79. Модельный закон о персональных данных (новая редакция) : приложение к постановлению МПА СНГ от 29 ноября 2018 года № 48-9 // Межпарламентская ассамблея государств - участников Содружества Независимых Государств : официальный сайт. – URL: iacis.ru/public/upload/files/1/727.pdf (дата обращения: 08.09.2024). – Текст : электронный.

80. Модельный закон о цифровом пространстве, его инфраструктуре и регулировании в государствах - участниках СНГ (Принят 14.04.2023 в г. Санкт-Петербурге Постановлением 55-8 на 55-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ) // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2023. – № 78 (часть 2).

81. О персональных данных : постановление межпарламент. Ассамблеи государств – участников СНГ, 29 нояб. 2018 г., № 48-9. URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=n21800159>. (дата обращения: 08.09.2024). Текст : электронный.

82. О Плана мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств - участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2020 - 2025 годов: решение Совета глав правительств СНГ (Принято 06.11.2020) // Единый реестр правовых актов и других документов СНГ <http://cis.minsk.by/> (дата обращения: 01.08.2024). – Текст : электронный.

83. Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года: Решение Высшего Евразийского экономического совета от 11.10.2017 № 12 // Официальный сайт Евразийского экономического союза. <http://www.eaeunion.org/>, 10.11.2017. – Текст : электронный.

84. Правила контроля пассажирских поездов и прицепных вагонов международного сообщения. Утверждены в г. Москве 23.06.2023 на 78-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ // Документ опубликован не был. – Документ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа : по подписке.

85. Стратегия обеспечения транспортной безопасности территории государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении // Официальный сайт Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств. URL: <http://www.kts-cis.ru/dokumentyi.html> (дата обращения: 01.08.2024). – Текст : электронный.

Законодательство иностранных государств

86. Директива (ЕС) № 2017/2397 Европейского парламента и Совета ЕС о признании профессиональных квалификаций для внутреннего судоходства и об отмене директив 91/672/ЕЭС и 96/50/ЕС Совета ЕС (Страсбург, 12 декабря 2017 года) // Директива на русском языке не была опубликована официально. Документ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа : по подписке.

87. О защите и обработке персональных данных: закон Исландии № 90/2018 от 27.06.2018 // Правительство Исландии: официальный сайт. – URL: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2018090.html> (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

88. О защите личной информации: закон Китая // Правовой портал законов Китая. – URL: <https://ru.chinajusticeobserver.com/law/x/personal-information-protection-law20210820> (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

89. О защите персональных данных: закон Республики Беларусь от 7 мая 2021 г. № 99-З // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь – URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H12100099> (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

90. О защите физических лиц при обработке персональных данных и о свободном обращении таких данных, а также об отмене Директивы 95/46/ЕС (Общий Регламент о защите персональных данных): регламент № 2016/679 Европейского парламента и Совета Европейского Союза (Принят в г. Брюсселе 27.04.2016) // Official Journal of the European Union № L 119. 04.05.2016. P. 1. (<http://eur-lex.europa.eu/>). – Текст : электронный.

91. О персональных данных и их защите : закон Республики Казахстан от 21 мая 2013 года № 94-V // Юрист. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31396226 (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

92. О порядке информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 9 октября 2023 г. № 665 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE», (дата обращения: 22.07.2024). – Текст : электронный.

93. О транспорте в Республике Казахстан: закон Республики Казахстан от 21.09.1994 № 156. – URL: https://kodeksy-kz.com/ka/o_transporte.htm (дата обращения: 16.08.2024). – Текст : электронный.

94. О требованиях по обеспечению транспортной безопасности: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14.02.2024 № 100 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE», 22.07.2024. – Текст : электронный.

95. Об обработке данных, файлах и свободах: закон Франции №78-17 от 06.01.1978. Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés // Правительство Франции: официальный сайт. – URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068624/> (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

96. Об утверждении Положения о порядке создания и ведения автоматизированной информационной системы персональных данных пассажиров воздушных судов: постановление Совета Министров Республики Беларусь от

15.07.2015 № 593 // Информационно-поисковая система «ЭТАЛОН-ONLINE». – URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=C21500593>, 21.07.2015. – Текст : электронный.

97. Об утверждении Правил ведения электронных паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники: приказ Министерства промышленности и строительства Республики Казахстан от 23.04.2024 № 149 // ADILET. Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2400034302> (дата обращения: 01.09.2024). – Текст : электронный.

98. Об утверждении требований к специализированным программным обеспечениям, осуществляющим информационное взаимодействие с единой информационной системой обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним: приказ Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 23 июля 2019 года № 532. // ADILET. Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019090> (дата обращения: 01.09.2024). – Текст : электронный.

99. Australian Privacy Law and Practice, ALRC 108 // Australian Law Reform Commission. – URL: <https://www.alrc.gov.au/publication/for-your-information-australian-privacy-law-and-practice-alrc-report-108/> (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

100. Data Protection Act 2018 // Legislation.gov.uk [Официальный сайт Правительства Великобритании]. – URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/12/contents/enacted> (дата обращения: 15.08.2024). – Текст : электронный.

101. Directive (EU) 2016/681 of the European Parliament and of the council of 27 April 2016 on the use of passenger name record (PNR) data for the prevention, detection, investigation and prosecution of terrorist offences and serious crime // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0681&from=EN (дата обращения: 13.08.2024). – Текст : электронный.

102. The California Consumer Privacy Act The California Consumer Privacy Act. – URL: <https://theccpa.org/> (дата обращения: 16.08.2024). – Текст : электронный.

103. Passenger Name Record (Data) Act. 28th May, 2018 // Legiżlazzjoni Malta. – URL: <https://legislation.mt/eli/cap/584/eng/> (дата обращения: 16.08.2024). – Текст : электронный.

104. 中华人民共和国个人信息保护法 – URL: <http://www.npc.gov.cn/npc/c30834/202108/a8c4e3672c74491a80b53a172bb753fe.shtml> (дата обращения: 25.04.2024). – Текст : электронный.

105. 中华人民共和国网络安全法 – URL: <https://flk.npc.gov.cn/detail.html?MmM5MDlmZGQ2NzhiZjE3OTAxNjc4YmY4Mjc2ZjA5M2Q%3D> (дата обращения: 28.08.2024). – Текст : электронный.

Нормативно-технические и иные официальные документы, материалы официальных сайтов

106. ГУП «Мосгортранс» : официальный сайт. – URL: <https://www.mosgortrans.ru/about/privacy/> (дата обращения: 24.08.2024). – Текст : электронный.

107. ГУП «Петербургский метрополитен» : официальный сайт. – URL: <https://metro.spb.ru/dokument.html> (дата обращения: 24.08.2024). – Текст : электронный.

108. ЗащитаИнформТранс : официальный сайт. – URL: <https://www.z-it.ru/projects/edinaya-gosudarstvennaya-informatsionnaya-sistema-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti-egis-otb/> (дата обращения: 23.08.2024). – Текст : электронный.

109. Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных : проект приказа Минтранса

России // Министерство Транспорта Российской Федерации : официальный сайт. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/2446?ysclid=m06jcwbiyh138674187> (дата обращения: 17.08.2024). – Текст : электронный.

110. Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций : официальный сайт. – URL: <https://pd.rkn.gov.ru/operators-registry/operators-list/?id=77-19-013065> (дата обращения: 24.08.2024). – Текст : электронный.

111. Федеральное агентство железнодорожного транспорта : официальный сайт. – URL: https://rlw.gov.ru/inf_пас (дата обращения: 11.09.2024).

Материалы судебной практики

112. О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2018. – № 8.

113. Об оставлении без удовлетворения заявления о признании частично недействующими Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утв. Постановлением Правительства РФ от 02.03.2005 № 111, и Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на железнодорожном транспорте, утв. Приказом МПС РФ от 26.07.2002 № 30, а также Указания МПС РФ от 26.05.1995 № К-419у «О порядке оформления проездных документов с указанием фамилии пассажира» : решение Верховного Суда РФ от 01.07.2008 № ГКПИ08-1264 // Документ опубликован не был.

114. Об отказе в удовлетворении заявления о признании частично недействующим приложения № 3 «Оформление водительского удостоверения при его выдаче» к Приказу МВД России от 13.05.2009 № 365 «О введении в действие водительского удостоверения» : решение Верховного Суда РФ от 04.07.2022 №

АКПИ22-290 // Документ опубликован не был. Документ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа : по подписке.

115. Об оставлении без изменения Решения Верховного Суда РФ от 25.03.2008 № ГКПИ08-33, которым оставлено без удовлетворения заявление о признании недействующим абзаца третьего пункта 29 Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 02.03.2005 № 111 : определение Верховного Суда РФ от 17.07.2008 № КАС08-347 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – № 7 (извлечение).

II. Юридическая и иная специальная литература

Книги, комментарии законодательства, учебники и учебные пособия:

116. Амелин, Р. В. Эволюция права под воздействием цифровых технологий: монография / Р. В. Амелин, С. Е. Чаннов. – М.: Норма, 2023. – 278 с.

117. Алиев, Т. М. АТЭС после 2020 года: задачи для России / Т. М. Алиев, М. А. Баева. – М.: Всероссийская академия внешней торговли, 2019. – 95 с.

118. Аристова, Л. Б. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности: итоговый аналитический доклад/монография про проекту РФФИ № 19-014-00027 А / Л. Б. Аристова, Н. К. Семенова. Отв. ред.: д.э.н. А. И. Салицкий. – М.: ИВ РАН, 2021. – 289 с.

119. Бачило, И. Л. Информационное право: учебник / И.Л. Бачило, В. Н. Лопатин, М. А. Федотов. Под ред. Акад. РАН Б. Н. Топорнина. – СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. – 789 с.

120. Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности : материалы Шестого международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева,

Л. М. Малёшиной. — М.: Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ). — 2024. — 372 с.

121. Введение в «Цифровую» экономику / А. В. Кешелава, В. Г. Буданов, В. Ю. Румянцев и др.; под общ. ред. А. В. Кешелава; гл. «цифр.» конс. И. А. Зимненко. — М.: ВНИИГеосистем, 2017 — 28 с. (На пороге «цифрового будущего». Книга первая).

122. Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене : монография: в 2 ч. / Б. В. Бочаров и др. / Под. ред. В. М. Пономарева, В. И. Жукова. — М.: Учебно-методический центр по образованию на ж.д. трасп., 2015. — 285 с.

123. Кудакаева, К. А. Защита персональных данных в АТЭС: подходы экономик и международные инициативы. АТЭС после 2020 года: задачи для России / К. А. Кудакаева. — М.: Всероссийская академия внешней торговли, 2019. — 74 с.

124. Морозов, А. В. Организационно-правовое обеспечение информационной безопасности : монография / А. В. Морозов, Т. А. Полякова. — М.: РПА Минюста России, 2013. — 178 с.

125. Морозов, С.Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С. Ю. Морозов. — 5-е изд., перераб. и доп. — М.: Изд-во Юрайт, 2020. — 305 с.

126. Обзор механизмов правового регулирования в области защиты персональных данных в зарубежных юрисдикциях. Сравнительно-правовая характеристика. — М., 2022. — 73 с.

127. Общая теория права : курс лекций / под ред. В.К. Бабаева. — Н. Новгород, 1993. — 544 с.

128. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка : ок. 100000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов; под. ред. проф. Л. И. Скворцова. 28 -е изд., перераб. — М.: Мир и образование, 2018. — 1376 с.

129. Организационное и правовое обеспечение информационной безопасности: учебник и практикум / С. Г. Чубукова, А. А. Стрельцов, В. А. Ниесов, Т. А. Полякова М., 2020. — 325 с.

130. Особенности политики государств - участников БРИКС в сфере развития ИКТ, обеспечения национальной и международной информационной безопасности / под. общ. ред. президента НАМИБ, к.ю.н. Б.Н. Мирошниченко. – М., 2024. – 402 с.

131. Полевой, Н.С. Криминалистическая кибернетика: Теория и практика математизации и автоматизации информационных процессов и систем в криминалистике: Учеб. пособие для вузов по спец. «Правоведение» / Н. С. Полевой. Изд-е 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во МГУ, 1989. – 324 с.

132. Понкин, И. В. Право и цифра: Машиночитаемое право, цифровые модели-двойники, цифровая формализация и цифровая онто-инженерия в праве : учебник / И. В. Понкин, А. И. Лаптева. Консорциум «Аналитика. Право. Цифра». – М.: Буки Веди, 2021. – 174 с. (Магистратура). (Серия: «Методология и онтология исследований»).

133. Право и реальный сектор экономики России : монография / под. общ. ред. И. В.Ершовой, В. А. Лаптева. – М.: Проспект, 2024. – 480 с.

134. Правовое регулирование оборота персональных данных в условиях современных вызовов и угроз : монография / под ред. А.В. Минбалеева. – Саратов: ООО «Амирит», 2023. – 138 с.

135. Проблемы теории государства и права : учебник / Под ред. В.М. Сырых. – М.: Эксмо, 2008. – 528 с.: CD (Российское юридическое образование).

136. Савельев, А. И. Научно-практический постатейный комментарий к Федеральному закону «О персональных данных» / А. И. Савельев. – М.: Статут, 2017. – 320 с.

137. Семенов, С. А. Подразделения транспортной безопасности как субъект административного права: монография / С. А. Семенов. – СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2023. – 164 с.

138. Смирнова, Т. С. Курс лекций по транспортной безопасности / Т. С. Смирновой. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». –2013. – 296 с.

139. Стоилов, Я. Принципы права: понятие и применение: монография / Я. Стоилов. Вступ. ст., науч. ред. пер. Е. А. Фроловой. – М.: Проспект, 2023. – 312 с.
140. Сырых В. М. Логические основания общей теории права. В 2 т. Т. 1 / В. М. Сырых– М., 2000. – 560 с.
141. Теория государства и права : Учебник / А. Г. Бережнов, Е. А. Воротилин, А. А. Кененов и др. Под ред. М. Н. Марченко. – М.: Изд-во «Зерцало», – 2004. (Классический университетский учебник). – 800 с.
142. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. – М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.
143. Трофимец, И. А. Государственные информационные системы учета населения: монография / И. А. Трофимец. – М.: РУСАЙНС, 2021. – 90 с.
144. Фатьянов, А. А. Основные правовые системы ограничения в доступе к информации в Российской Федерации. Первичные системы: монография / А. А. Фатьянов. – М.: КноРус, 2020. – 212 с.
145. Хропанюк, В. Н. Теория государства и права / В. Н. Хропанюк. Под ред. Стрекозова В.Г. – 2-е изд. Доп., испр. – М.: ДТД, 1995. – 337 с.
146. Цифровое право: учебник / М. А. Егорова, М. В. Мажорина, А. В. Минбалеев и др. Под общ. ред. В. В. Блажеева, М. А. Егоровой. М. :, 2020. СПС «Гарант».
147. Цифровая трансформация: ожидания и реальность : докл. к XXIII Ясинской (Апрельской) междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества [Текст] / Г. И. Абдрахманова, С. А. Васильковский, К. О. Вишневский, М. А. Гершман, Л. М. Гохберг и др.; рук. авт. кол. П. Б. Рудник; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2022 – 221 с.
148. Юдин, Э. Г. Системный подход и принцип деятельности: методологические проблемы современной науки / Э. Г. Юдин. – М.: Наука, 1978. – 391 с.
149. Явич, Л. С. Право развитого социалистического общества. Сущность и принципы / Л. С. Явич – М.: Юрид. лит., 1978. – 224 с.

Статьи и иные публикации:

150. Агаркова, Н. А. Особенности транспортной безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации / Н. А. Агаркова // Вестник Уфимского юридического института МВД России. – 2021. – № 2 (92). – С. 132–137.

151. Анохов, И. В. Цифровая тень как инструмент для исследования отрасли / И. В. Анохов // E-Management. – 2022. – № 5 (1). – С. 80–92.

152. Архипов, В. В. Идентификация в сфере искусственного интеллекта и робототехники: сравнительное исследование / В. В. Архипов, А. В. Грачева, В. Б. Наумов // Закон. – 2023. – № 2. – С. 96–108.

153. Архипов, В. В. Персональные данные: проблемы правоприменительной практики в контексте цифровой трансформации общества / В. В. Архипов // Мониторинг правоприменения 2022-2023: труды экспертов СПбГУ. – СПб, 2023. – С. 389–413.

154. Бажина, М. А. Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации / М. А. Бажина // Транспортное право. – 2023. – № 1. – С. 6–9.

155. Батулин, Ю. М. Искусственный интеллект: правовой статус или правовой режим? / Ю. М. Батулин, С. В. Полубинская // Государство и право. – 2022. – № 10. – С. 141–154.

156. Батулин, Ю. М. Что делает виртуальные преступления реальными / Ю. М. Батулин, С. В. Полубинская // Труды Института государства и права Российской академии наук. – 2018. – Т. 13. № 2. – С. 9–35.

157. Бойченко, И. С. Цифровая трансформация и новеллы в правовом регулировании, направленные на защиту персональных данных в Российской Федерации / И. С. Бойченко, С. А. Быстрыкова // Новые горизонты развития системы информационного права в условиях цифровой трансформации: монография / отв. ред.: Т. А. Полякова, А. В. Минбалева, В. Б. Наумов. – М.: ИГП РАН, 2022. – С. 249–254.

158. Братановский, С. Н. Развитие концептуальных подходов к понятию правовых режимов в российской правовой науке / С. Н. Братановский, Ю. В. Капитанец // Гражданин и право. – 2024. – № 3. – С. 16–27.

159. Брызгин, А. А. Правовой режим биометрических персональных данных / А. А. Брызгин, А. В. Минбалеев // Вестник УрФО. Безопасность в информационной сфере. – 2012. – №2 (4). – С. 35–41.

160. Быстрыкова, С. А. Формирование государственной политики реализации национальных целей развития Российской Федерации в системе транспортной безопасности: публично-правовые вопросы цифрового оборота и защиты персональных данных граждан / С. А. Быстрыкова // Транспортное право и безопасность. – 2024. – №2 (50). – С. 64–73.

161. Быстрыкова, С. А. Цифровой оборот персональных данных в системе транспортной безопасности: публично-правовые аспекты и приоритеты государственной политики / С. А. Быстрыкова // Образование и право. – 2024. – №7. – С. 448–453.

162. Быстрыкова, С. А. Биометрические персональные данные: правовые проблемы и организационно-правовые риски / С. А. Быстрыкова, В. С. Буланова // Шестые Бачиловские чтения: сборник статей участников Международной научно-практической конференции / отв. ред. Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, В. Б. Наумов. Институт государства и права РАН, 2023. – С. 168–176.

163. Вабищевич, В. В. Правовая охрана персональных данных в контексте их международно-правовой защиты / В. В. Вабищевич // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2021 – № 3 – С. 107–118.

164. Вавилин, Е. В. Безопасное использование высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств: правовые гарантии / Е. В. Вавилин // Хозяйство и право. – 2024. – № 1. – С. 3-15.

165. Виноградова, Е. В. Цифровой профиль: понятие, механизмы регулирования и проблемы реализации / Е. В. Виноградова, Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев // Правоприменение. – 2021. – Т. 5, №. 4. – С. 5–19.

166. Восс, У. Г. Трансграничные потоки данных, общий регламент защиты персональных данных и управление данными / У. Г. Восс // Вестник международных организаций. – 2022. – Т. 17. № 1. – С. 56–95.

167. Гао, Цзинь. Обеспечение защиты информационных систем персональных данных в организациях КНР / Гао Цзинь, Е. А. Абрамова // Проблемы экономики, финансов и управления производством. – 2021. – Вып. 48. – С. 69–73.

168. Грачева, Ю. В. Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность / Ю. В. Грачева, А. И. Коробеев, С. В. Маликов, А. И. Чучаев // Государственная власть и местное самоуправление. – 2020. – № 12. – С. 3–9.

169. Затулина, Т. Н. Цифровая трансформация защиты персональных данных в сервисном публичном управлении / Т. Н. Затулина, И. А. Левченко // Государственная власть и местное самоуправление. – 2021. – № 11. – С. 38–41.

170. Зворыкина, Ю. В. Обеспечение информационной безопасности на транспорте / Ю. В. Зворыкина, В. В. Глущенко // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – № 1 (62). – С. 6–9.

171. Землин, А. И. Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности / А. И. Землин // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2019. – № 4 (28). – С. 10–14.

172. Зигмунт, О.А. Компьютерная преступность в Германии / О. А. Зигмунт // Преступность и социальный контроль в обществе постмодерна: сб. материалов междунар. Балт. криминолог. конф. – СПб. : Алеф-Пресс, 2015. – Ч. 1. – С. 157–159.

173. Камалова, Г. Г. Биометрические персональные данные: определение и сущность / Г. Г. Камалова // Информационное право. – 2016. – № 3. – С. 8–12.

174. Камалова, Г. Г. Вопросы правового обеспечения информационной безопасности в контексте развития цифровых сервисов / Г. Г. Камалова // Информационное право. – 2022. – № 4 (74). – С. 38–40.

175. Камалова, Г. Г. Информационно-правовые риски / Г. Г. Камалова // Цифровые технологии и право: сб. науч. тр. I Междунар. науч.-практ. конф. В 6-ти томах. Под ред. И. Р. Бегишева [и др.]. – Казань, 2022. – С. 144–153.

176. Камалова, Г. Г. Развитие системы принципов информационного права в цифровой среде / Г. Г. Камалова, Т. А. Полякова // Право цифровой среды: монография. Под ред. Т. П. Подшивалова, Е. В. Титовой, Е. А. Громовой. – М., 2022. – С. 157-164.

177. Карнаухов, Н. С. Возможности технологий / Н. С. Карнаухов, Р. Г. Ильяхин // Врач и информационные технологии. – 2019. – № 1. – С. 59–63.

178. Карпычев, В. Ю. Правовое регулирование больших данных: пусть будет / В. Ю. Карпычев // Юрист. – 2022. – № 4. – С. 68–73.

179. Кежов, А. А. Организационно-правовое обеспечение беспилотных комплексов в системе МВД России / А. А. Кежов, Ю. А. Грачёв, И. В. Степанов // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 3 (71). – С. 40–43.

180. Ковалева, Н. Н. Правовое обеспечение развития институтов публичной власти в условиях цифровой трансформации / Н. Н. Ковалева // Право и цифровые технологии: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. – Новополюцк, 2023. – С. 6–8.

181. Ковалева, Н. Н. Проблемы обеспечения конфиденциальности персональных данных при использовании систем искусственного интеллекта / Н. Н. Ковалева, Н. А. Жирнова // Журнал российского права. – 2024. – Т. 28. № 7. – С. 109–121.

182. Коваленко, М. А. Метод профайлинга как инструмент обеспечения транспортной безопасности / М. А. Коваленко // Ученые записки. – 2018. – Том 17. № 4. – С. 17–25.

183. Корякин, В. М. О соотношении понятий «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 11. – С. 26–32.

184. Котарев, С. Н. Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта / С. Н. Котарев, О. В. Котарева,

А. Н. Александров // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2017. – № 4 (83). – С. 199–204.

185. Красковский, А. Е. Развитие системы управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении / А. Е. Красковский, В. Г. Рейнгардт, П. А. Плеханов // Транспорт Российской Федерации. – 2010. – № 6. – С. 40–43.

186. Кроткова, Н. В. Теоретические проблемы формирования транспортного права (Всероссийская научно-практическая конференция) / Н. В. Кроткова // Государство и право. – 2004. – № 9. – С. 109–118.

187. Майоров, А. В. Формирование и развитие права на неприкосновенность частной жизни / А. В. Майоров, Е. Н. Поперина // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2012. – № 3 (21). – С. 34–38.

188. Мандрикевич, А. Е. Оптимизация международного сотрудничества России и экономик АТЭС по вопросам защиты персональных данных / А. Е. Мандрикевич // MODERN SCIENCE. – 2023. – № 3–1. – С. 27–32.

189. Минбалеев, А. В. Принципы информационного права / А. В. Минбалеев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2015. – Т. 15, № 1. – С. 79–80.

190. Минбалеев, А. В. Проблемы социальной эффективности и защиты прав человека при использовании искусственного интеллекта в рамках социального скоринга / А. В. Минбалеев // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2020. – Т. 20. – № 2. – С. 96–102.

191. Наумов, В. Б. Правовое регулирование идентификации. Особенности обработки биометрических персональных данных / В. Б. Наумов // Право персональных данных: учебник / под общ. ред. д.ю.н., профессора А. В. Минбалеева. – Саратов: ООО «Амирит», 2023. – С.180–215.

192. Нестеров, Е. А. Значение риск-ориентированного подхода, обязательного мониторинга и модели управления рисками при осуществлении контрольно-надзорной деятельности на транспорте / Е. А. Нестеров // Регулирование правоотношений в сфере публичного управления: вопросы теории

и практики (к 25-летию Российского государственного университета правосудия): сборник материалов Международной научно-практической конференции. – СПб, 2023. – С. 216–219.

193. Нестеров, Е. А. Кибербезопасность на транспорте / Е. А. Нестеров // Славянский форум. – 2024. – № 3 (45). – С. 250–264.

194. Нестеров, Е. А. Особенности правового регулирования оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства / Е. А. Нестеров // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности: Материалы Шестого международного транспортно-правового форума. – М., 2024. – С. 46–53.

195. Нестеров, Е. А. Транспортная кибербезопасность / Е. А. Нестеров, В. Я. Цветков // Мир транспорта. – 2023. – Т. 21. № 6 (109). – С. 103–109.

196. Остроушко, А. В. О совершенствовании механизма правового обеспечения прав граждан в киберпространстве / А. В. Остроушко // Пробелы в российском законодательстве. – 2023. – Т. 16. № 3. – С. 37–46.

197. Плеханов, П. А. Риск-ориентированный подход к обеспечению транспортной безопасности как части комплексной безопасности железнодорожного транспорта / П. А. Плеханов // Известия Петербургского университета путей сообщения. – СПб.: ПГУПС, 2019. – Т. 16, вып. 4. – С. 539–551.

198. Полякова, Т. А. Базовые принципы правового обеспечения информационной безопасности / Т. А. Полякова // Труды института государства и права РАН. – 2016. – № 3 (55). – С. 17–40.

199. Полякова, Т. А. Информационная открытость как один из факторов в борьбе с коррупцией при построении информационного общества / Т. А. Полякова // Юридический Мир. – 2008. №1. – С. 18–22.

200. Полякова, Т. А. Правовое обеспечение информационной безопасности в транспортной сфере в условиях цифровой трансформации: тенденции и проблемы / Т. А. Полякова // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики. материалы Второго Международного транспортно-

правового форума. Юридический институт Российского университета транспорта (МИИТ). – М., 2020. – С. 47-52.

201. Полякова, Т. А. Цифровизация и синергия правового обеспечения информационной безопасности / Т. А. Полякова // Информационное право. – 2019. – № 2. – С. 4–7.

202. Полякова, Т. А. Особенности взаимодействия и правового обеспечения информационной безопасности в единой биометрической системе в Российской Федерации / Т. А. Полякова, И. С. Бойченко // Правовая политика и правовая жизнь. 2023. № 3. С. 26–34.

203. Полякова, Т. А. Цифровой оборот данных – проблема взаимодействия субъектов и оператора персональных данных / Т. А. Полякова, И. С. Бойченко // Право и государство: теория и практика. – 2021. – № 11 (203). – С. 181-184.

204. Полякова, Т. А. Международная информационная безопасность: универсальное правовое измерение / Т. А. Полякова, Е. С. Зиновьева, А. А. Смирнов // Государство и право. – 2023. – № 12. – С. 139–149.

205. Полякова, Т. А. Новые векторы развития системы правового обеспечения информационной безопасности как одного из приоритетов национальной безопасности (к 30-летию принятия Закона Российской Федерации «О безопасности») / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова // Правовое государство: теория и практика. – 2022. – № 2 (68). – С. 112–121.

206. Полякова, Т. А. Ценностные изменения развития информационного права России / Т. А. Полякова, Г. Г. Камалова // Правовое государство: теория и практика. – 2023. – № 2 (72). – С. 53–59.

207. Полякова, Т. А. Развитие доктрины российского информационного права в условиях перехода к экономике данных / Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, Н. Р. Кроткова // Государство и право. – 2023. – № 9. – С. 158–171.

208. Полякова, Т. А. К вопросу о кодификации информационного законодательства в условиях цифровой трансформации / Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, В. Б. Наумов // Государство и право. – 2024. – № 1. – С. 81–91.

209. Полякова, Т. А. О новом «регуляторном ландшафте» в условиях цифровой трансформации системы права и экономики / Т. А. Полякова, А. А. Чеботарева // Информационное право. – 2020. – № 2. – С. 4–8.

210. Попкова, А. Р. Опыт применения биометрических персональных данных в Китае и США / А. Р. Попкова, Ю. М. Батурин // СНК-2020. Материалы Юбилейной LXX открытой междунар. студ. науч. конф. Моск. Политеха. – М., 2020. – С. 631–635.

211. Попова, Т. В. Цифровое профилирование: новые возможности и угрозы в сфере частной жизни / Т. В. Попова // Информационное право. – 2022 – №4 (74). – С. 30–33.

212. Попова, Т. В. Цифровые технологии и риски неприкосновенности частной жизни / Т. В. Попова // Информационное право. – 2020 – № 4 – С. 30–32.

213. Попова, Т. В. Проблемы и перспективы правовой охраны личной и семейной тайны в условиях цифровой трансформации / Т. В. Попова // Шестые Бачиловские: сб. статей участников Международной конференции, Москва, 02–03 февраля 2023 года. – М.: Институт государства и права РАН, 2023 – С. 176–184.

214. Рассолов, И. М. Биометрия в контексте персональных данных и генетической информации: правовые проблемы / И. М. Рассолов, С. Г. Чубукова, И. В. Микурова // Lex Russica (Русский закон). – 2019. – № 1 (146). – С. 108–118.

215. Россинский, Б. В. Вопросы безопасности дорожного движения как элементы публично-правовых (государственно-правовых) наук / Б. В. Россинский // Безопасность дорожного движения. – 2023. – № 1 (28). – С. 16–20.

216. Россинский, Б. В. Публичное управление в сфере дорожного движения / Б. В. Россинский // Актуальные вопросы применения норм административного права (Кореневские чтения). VIII Междунар. науч.-практ. конф: сб. науч. тр. – М., 2024. – С. 420–423.

217. Россинский, Б. В. Синергетические подходы к осуществлению публичного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения / Б. В. Россинский // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 2. – С. 11–15.

218. Россинский, Б. В. Система публичного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения / Б. В. Россинский // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 1. – С. 6–10.

219. Русман, Г. С. Цифровая информация как содержательный элемент компонентов цифровой индустрии с позиции права / Г. С. Русман, В. С. Родионов // Проблемы права. – 2020. – № 5 (79). – С. 100–104.

220. Рыбаков, О. Ю. Права человека: новые парадигмы научных исследований / О. Ю. Рыбаков // Юридическое образование и наука. – 2023. – № 11. – С. 12–17.

221. Савельев, А. И. Направления регулирования Больших данных и защита неприкосновенности частной жизни в новых экономических реалиях / А. И. Савельев // Закон – 2018. – № 5. – С. 122–143.

222. Савельев, А. И. Проблемы применения законодательства о персональных данных в эпоху «Больших данных» (Big Data) / А. И. Савельев // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2015. – №1. – С. 43–66.

223. Севальнев, В. В. Отдельные аспекты правового регулирования защиты персональных данных по законодательству Китая в эпоху цифровых технологий / В. В. Севальнев, Гун Нань, Лю Цзяфан // Международное публичное и частное право. – 2023. – № 4. – С. 43–47.

224. Смирнов, А. А. Правовые и организационные аспекты противодействия распространения фейковой информации террористическими и экстремистскими организациями / А. А. Смирнов // Аграрное и земельное право. – 2023. – № 1 (217). – С. 40–43.

225. Стрельцов, А. А. «Информация» как субстанция бытия человека / А. А. Стрельцов // Международная жизнь. – 2022. – № 1. – С. 70–85.

226. Тедеев, А. А. Цифровая законность: к вопросу об основных направлениях использования интеллектуальных систем (информационных систем с искусственным интеллектом) в сфере правоохранительной деятельности / А. А. Тедеев // Вестник Московского университета. Серия 26: Государственный аудит. – 2022. – № 1. – С. 111–117.

227. Терещенко, Л. К. Трансформация понятийного аппарата информационного права в условиях цифровизации / Л. К. Терещенко // Журнал российского права. – 2022. – Т. 26. № 12. – С. 98–110.

228. Титова, Н. К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект / Н. К. Титова // Транспортное право. – 2012. – № 3. – С. 30–33.

229. Хабриева, Т. Я. Этапы и основные направления конституционализации современного российского законодательства / Т. Я. Хабриева // Журнал конституционного правосудия. – 2013. – № 6. – С. 25–30.

230. Химченко, А. И. Охрана оборота персональных данных как условие формирования доверия в цифровой среде / А. И. Химченко // Правовое регулирование оборота персональных данных в условиях современных вызовов и угроз: монография. – 2023. – С. 116–123.

231. Целуйко, А. В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности / А. В. Целуйко, В. В. Петроченко // Транспортное право. – 2017. – № 4. – С. 28–31.

232. Чеботарева, А. А. Этапы формирования новой модели управления цифровой трансформацией транспортных предприятий / А. А. Чеботарева, Е. И. Данилина // Бизнес. Образование. Право. – 2024. – № 1 (66). – С. 46–52.

233. Чеботарева, А. А. О некоторых особенностях информационного, цифрового и технологического суверенитета и его значении для транспортного комплекса / А. А. Чеботарева, Е. А. Нестеров // Цифровые технологии и право: сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции (г. Казань, 23 сентября 2022 г.). – Казань: Изд-во «Познание» Казанского инновационного университета Казань, 2022. – С. 510-517.

234. Чеботарева, А. А. Цифровой суверенитет и кибербезопасность на транспорте в санкционных условиях / А. А. Чеботарева, В. Е. Чеботарев // Цифровой суверенитет и кибербезопасность: материалы Четвертого международного транспортно-правового форума. Под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева. – М., 2022. – С. 6–9.

235. Чеботарева, А. А. Умные транспортные системы и искусственный интеллект: тенденции внедрения новых требований и стандартов / А. А. Чеботарева // Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву: материалы Третьего Международного транспортно-правового форума. – М., 2021. – С. 43–48.

236. Чеботарева, А. А. Цифровая трансформация транспортного комплекса – не цель, а средство (конкурентоспособность, обеспеченность специалистами, безопасность) / А. А. Чеботарева // Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности: материалы Шестого международного транспортно-правового форума / под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малёшиной. – М.: Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2024. – 372 с.

237. Чубукова, С. Г. Операторы цифровых платформ как операторы персональных данных / С. Г. Чубукова // Устойчивое развитие России: правовое измерение: сб. докладов X Московского юридического форума. В 3-х частях. – М., 2023. – С. 187–193.

238. Чубукова, С. Г. Правовые проблемы обеспечения информационной безопасности банков генетической информации человека / С. Г. Чубукова // Государство и право России в современном мире: сб. докладов XII Моск. юрид. недели. XXII Междунар. науч.-практ. конф.; XXIII Междунар. науч.-практ. конф. Юрид. фак-та Моск. гос. ун-та им. М.В.Ломоносова. В 5 ч. – М., 2023. – С. 270–275.

239. Чубукова, С. Г. Информационно-правовой статус операторов цифровых платформ / С. Г. Чубукова // Бачиловские чтения: материалы четвертой междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, В. Б. Наумов / Институт государства и права РАН. – Саратов, 2022. – С. 252–258.

240. Шайдуллина, В. К. Большие данные и защита персональных данных: основные проблемы теории и практики правового регулирования / В. К. Шайдуллина // Общество: политика, экономика, право. – 2019. – № 1 (66). – С. 51–55.

241. Шебанова, Н. А. Охрана персональных данных в государствах - членах ЕАЭС / Н. А. Шебанова // Журнал Суда по интеллектуальным правам. – 2021. – № 3 (33). – С. 42–51.

Диссертации и авторефераты диссертаций:

242. Буланова, В. С. Информационно-правовое обеспечение оказания телемедицинских услуг в условиях цифровой трансформации: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.13 / Буланова Валерия Сергеевна. – М., 2021. – 209 с.

243. Бундин, М. В. Персональные данные в системе информации ограниченного доступа: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.13 / Бундин Михаил Вячеславович. – М., 2017. – 218 с.

244. Дубень, А. К. Правовое обеспечение информационной безопасности в системе информационного права в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. / Дубень Андрей Кириллович. – М., 2023. – 245 с.

245. Камалова, Г. Г. Правовое обеспечение конфиденциальности информации в условиях развития информационного общества : дис. ...д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Камалова Гульфия Гафиятовна – М., 2020. – 472 с.

246. Лазаров, А. А. Информационно-правовое регулирование социального кредитования (скоринга) : дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. / Лазаров Алан Альбертович. – М., 2024. – 226 с.

247. Лопатин, В. Н. Информационная безопасность России : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.01 / Лопатин Владимир Николаевич. – СПб., 2000. – 433 с.

248. Макаров, О. С. Правовое обеспечение информационной безопасности на примере защиты государственных секретов государств - участников Содружества независимых государств : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Макаров Олег Сергеевич. – М., 2013. – 444 с.

249. Минбалеев, А. В. Теоретические основания правового регулирования массовых коммуникаций в условиях развития информационного общества : дис. д-

ра юрид. наук: 12.00.14 / Минбалеев Алексей Владимирович. – Челябинск, 2012. – 419 с.

250. Наумов, В. Б. Институт идентификации в информационном праве: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Наумов Виктор Борисович. – М., 2020. – 455 с.

251. Петровская, О. В. Принцип достоверности в информационном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.13 / Петровская Ольга Владимировна. – М., 2021. – 204 с.

252. Пичкур, А. П. Полиция в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте : дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. / Пичкур Анна Петровна. – СПб. – 2022. – 270 с.

253. Полякова Т.А. Правовое обеспечение информационной безопасности при построении информационного общества в России : дис. д-ра юрид. наук: 12.00.14 / Полякова Татьяна Анатольевна. – М., 2008. – 438 с.

254. Смирнов А.А. Формирование системы правового обеспечения информационно-психологической безопасности в Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Смирнов Александр Александрович. – М.: ИГП РАН, 2022. – 444 с.

255. Терещенко Л.К. Правовой режим информации : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.14 / Терещенко Людмила Константиновна. – М., 2011. – 415 с.

256. Чеботарева А.А. Правовое обеспечение информационной безопасности личности в глобальном информационном обществе : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.13 / Чеботарева Анна Александровна. – М., 2018. – 45 с.

Электронные ресурсы:

257. Азаров, В. Н. Методы моделирования безопасности на транспорте / В. Н. Азаров, А. С. Кабанов, О. А. Копылов, М. Ю. Моргунов // Публикации на конференции 2016. IEEE | IEEE Xplore Conference on Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies (IT&MQ&IS). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

258. Александров, А. А. Использование технологий BIG DATA в транспортной сфере / А. А. Александров, И. И. Пилецкий // Материалы 55-ой юбилейной научной конференции аспирантов, магистрантов и студентов БГУИР (2019). – URL: https://libeldoc.bsuir.by/bitstream/123456789/35281/1/Aleksandrov_Ispolzovaniye.pdf (дата обращения: 08.03.2024).

259. Безграничные возможности цифровых решений // Интеллектуальные транспортные системы России. Информационно-аналитический журнал и портал. – URL: <https://www.itsjournal.ru/articles/interview/bezgranichnye-vozmozhnosti-tsifrovyykh-resheniy/> (дата обращения: 23.08.2024).

260. Большая российская энциклопедия. – URL: <https://bigenc.ru> (дата обращения: 01.07.2024).

261. В 2023 году в сеть утекло более 300 млн записей о россиянах. – URL: <https://tass.ru/obschestvo/19693845?ysclid=lteu0rceeu489120573> (дата обращения: 08.03.2024).

262. В Объединении автоперевозчиков оценили идею QR кодов на транспорте. – URL: <https://news.rambler.ru/community/47559082-v-obedinenii-avtoperevozchikov-otsenili-ideyu-qr-kodov-na-transporte/> (дата обращения: 12.05.2024).

263. В РФ проведут пилот по биометрической идентификации въезжающих иностранцев // Интерфакс. – URL: <https://www.interfax.ru/spief2024/965458> (дата обращения: 28.08.2024).

264. Докучаев, В. А. Влияние кибербезопасности на транспортную безопасность / В. А. Докучаев, В. В. Маклачкова // Международная конференция по инженерному управлению коммуникациями и технологиями. 2023 (EMSTECH). – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8085760> (дата обращения: 09.08.2024).

265. Еврокомиссия представила стратегию кибербезопасности Евросоюза на ближайшие 10 лет // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10270263> (дата обращения: 13.08.2024).

266. ЕГИС ОТБ // Министерство транспорта Российской Федерации – URL: <https://www.egis-otb.ru/article/about> (дата обращения: 23.08.2024).

267. Единая цифровая платформа повысит эффективность экономик стран-участниц ЕАЭС 05 февраля 2021. – URL: <https://ac.gov.ru/news/page/edinaa-cifrova-a-platforma-povysit-effektivnost-ekonomik-stran-ucastnic-eaes-26833> (дата обращения 21.08.2024).

268. Зубков, И. Отрасли ставят на платформу / И. Зубков, Т. Зыкова // Российская газета. – Федеральный выпуск № 87(7253). – URL: <https://rg.ru/2017/04/23/strany-eaes-nachali-rabotu-nad-edinym-cifrovym-promyshlennym-prostranstvom.html> (дата обращения: 19.08.2024).

269. История защиты персональных данных // SEARCHINFORM. INFORMATION SECURITY. – URL: <https://searchinform.ru/resheniya/biznes-zadachi/zaschita-personalnykh-dannykh/realizaciya-zashchity-personalnyh-dannyh/istoriya-zashchity-personalnyh-dannyh/?ysclid=m06chtv1o9162519877> (дата обращения: 23.08.2024).

270. История защиты персональных данных: как появился GDPR // Хабр. – URL: <https://habr.com/ru/companies/digitalrightscenter/articles/431582/> (дата обращения: 23.08.2024).

271. Как работает система распознавания лиц в московском метро. Цифровой океан. – URL: <https://dzen.ru/a/Yguj4jhF41E4tZ52?ysclid=lzl7c4w1mh327071513> (дата обращения: 08.08.2024).

272. Киберугрозы в транспортной отрасли // Positive technologies. – URL: <https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/cyber-threats-in-the-transport-sector-2023/> (дата обращения: 16.04.2024).

273. Корниенко, А. А. Обеспечение транспортной безопасности Содружества // Евразия. Вести. – URL: <http://eav.ru/publ1.php?publid=2017-05a19&ysclid=lzdr8yuzwdr533166340> (дата обращения: 01.08.2024).

274. Ликсутов назвал число задержанных благодаря распознаванию лиц в метро // РБК. – URL:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/61cb0e659a7947a19633f35a?ysclid=lzl7bsfaw2837716672> (дата обращения: 07.08.2024).

275. МВД выпустило советы по мерам информбезопасности в Белгородской, Брянской и Курской областях // ИНТЕРФАКС. – URL: <https://www.interfax.ru/russia/977231> (дата обращения: 23.08.2024).

276. Минтранс РФ предложил ввести сбор данных об IP-адресах путешественников – СМИ. – URL: <https://www.m24.ru/news/obshchestvo/22022024/668292> (дата обращения: 08.08.2024).

277. Мировые данные: сколько мы производим и где все это хранится Об этом сообщает // Рамблер. Новости. – URL: https://news.rambler.ru/tech/46356448/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=corylink (дата обращения: 10.08.2024).

278. Новое положение о ЕГИС ОТБ вступило в силу 1 сентября. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/novoe_polozhenie_o_egis_otb_vstupilo_v_silu_1_sentyabrya.html (дата обращения: 01.05.2024).

279. Пассажиры и айпикнуть не успеют // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6531303> (дата обращения: 11.05.2024).

280. Правительство Казахстана запускает электронную систему транспортных баз данных // Перевозка 24. – URL: <https://perevozka24.kz/news/pravitelstvo-kazahstana-zapuskaet-elektronnuyu-sistemu-transportnyh-baz-dannyh> (дата обращения: 14.08.2024).

281. Приложения от каршеринговых компаний позволяют угнать автомобиль // SecurityLab.ru. – URL: <https://www.securitylab.ru/news/494634.php> (дата обращения: 07.09.2024).

282. Рабочая группа высокого уровня определит механизмы обеспечения безопасности данных в ЕАЭС. – <https://eec.eaeunion.org/news/rabochaya-gruppa-vysokogo-urovnya-opredelit-mehanizmy-obespecheniya-bezopasnosti-dannyh-v-eaes/> (дата обращения: 27.08.2024).

283. Си Цзиньпин признал БРИКС сформировать структуру управления ИИ // РИА Новости, 23 августа 2023 года. – URL: <http://ria.ru/2-230823/tszinpin-1891759909.html> (дата обращения: 01.07.2024).

284. Собянин рассказал об эксперименте по биометрической идентификации иностранцев // Интерфакс. – URL: <https://www.interfax.ru/moscow/965749> (дата обращения: 28.08.2024).

285. Субъекты транспортных правоотношений имущественного характера. – URL: https://studme.org/56091/pravo/subekty_trans (дата обращения: 09.08.2024).

286. Такси (рынок России) // TADVISER. Государство. Бизнес. Технологии. – URL: <https://www.tadviser.ru/> (дата обращения: 11.09.2024).

287. Толковый словарь Ожегова. Словари и энциклопедии. GUFU.ME. – URL: <https://gufo.me/dict/ozhegov/%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%82?ysclid=m0587awjc984976719> (дата обращения: 22.08.2024).

288. Толковый словарь русского языка: в 4 т. Т. 1: А-Кюрины / сост. Г. О. Винокур, Б. А. Ларин, С. И. Ожегов, Б. В. Томашевский, Д. Н. Ушаков; под ред. Д. Н. Ушакова. М.: Гос. ин-т «Советская энциклопедия»; ОГИЗ, 1935. 1562 стб. – URL: <http://feb-web.ru/feb/ushakov/ush-abc/default.asp> (дата обращения: 12.06.2024).

289. Трансформация или нет? Переход к новому этапу развития ЕГИС ОТБ // Информагентство Эксперты безопасности. – URL: <https://securityexp.ru/novyi-etap-razvitiia-egis-otb?> (дата обращения: 11.05.2024).

290. Упрощение формальностей, касающихся записей регистрации пассажиров (PNR): SARPS для приложения 9 «Упрощение формальностей». Рабочий документ. Одиннадцатое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP). Международной организации гражданской авиации. Монреаль 13-16 января 2020 г. – URL: [https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/PASSENGER%20NAME%20RECORD%20\(PNR\)%20SARPs%20ANNEX%209%20-%20FACILITATION_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/PASSENGER%20NAME%20RECORD%20(PNR)%20SARPs%20ANNEX%209%20-%20FACILITATION_ru.pdf) (дата обращения: 11.05.2024).

291. Федеральная государственная информационная система легковых такси // TADVISER. Государство. Бизнес. Технологии. – URL: <https://www.tadviser.ru/> (дата обращения: 11.09.2024).

292. ФСБ и МВД узнают о пассажирах всё // Парламентская газета. – URL: <https://www.pnp.ru/social/fsb-i-mvd-uznayut-o-passazhirakh-vsyo.html> (дата обращения: 12.05.2024).

293. Цифровые данные: понятие, классификация и примеры использования в современном мире // Научные Статьи.Ру. Портал для студентов и аспирантов. – URL: <https://nauchniestati.ru/spravka/perechen-osnovnyh-czifrovyyh-dannyh/> (дата обращения: 12.04.2024).

294. Шестак, В.А. Транспортная безопасность как юридический институт / В. А. Шестак // Транспортное право и безопасность: электрон. науч. журн. – 2018. – № 1. – С. 196–200. – URL: http://trans-safety.ru/tpb/2018/04/trans_safety_25.pdf (дата обращения: 06.009.2024).

295. Шингур, И. А. Проблемы правового регулирования транспортной безопасности / И. А. Шингур. – URL: <https://dspace.tltsu.ru/xmlui/handle/123456789/30469> (дата обращения: 10.08.2024).

Источники на иностранных языках:

296. Negroponte, N. Being Digital. – New York: Alfred A. Knopf, 1995. – 243 p.

297. Popova, N. F. Transportation security as a factor of ensuring national security of the Russian Federation: theoretical and geopolitical aspects / N. F. Popova // The Topical Issues Of Public Law. – 2013. – №5 (17). – С. 35–46.

298. White Paper: Data Protection and International Carriage By Air First Edition – May 2024. – URL: <https://www.iata.org/contentassets/da67b41b565c4bd88d5944b136cc8d15/data-protection-white-paper.pdf> (дата обращения: 03.09.2024).

УТВЕРЖДАЮ:

Первый проректор РУТ (МИИТ)

В.С. Тимонин

« 02 » октября 2024 г.



СПРАВКА

о внедрении результатов исследования в учебный процесс

Материалы диссертации соискателя Быстрыковой Светланы Анатольевны на тему «Правовое регулирование цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности» на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки используются кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» в преподавании учебных дисциплин: «Цифровое право», «Проблемы правового регулирования цифровой экономики».

Материалы обсуждены и одобрены на заседании кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» 02 октября 2024 г., протокол № 3.

Заведующий кафедрой «Правовое обеспечение
государственного управления и экономики»

д.ю.н., доцент

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'А.А. Чеботарева', is written over the printed name.

А.А. Чеботарева