

Житний О.О.

*Харківський національний
університет імені В. Н.
Каразіна, завідувач кафедри
кримінально-правових
дисциплін, д.ю.н., професор*

Ємельяненко В.В.

*Національний юридичний
університет імені Ярослава
Мудрого, доцент кафедри
кримінального права № 2,
к.ю.н., доцент;*

Zhitnyi O.O.

*Kharkiv National University
named after V. N. Karazin,
Head of the Department of
Criminal-Legal Disciplines,
D.Sc., Professor*

Yemelyanenko V.V.

*National Law University
named after Yaroslav the
Wise, Associate Professor,
Department of Criminal Law
No. 2, candidate of science,
associate professor*

МІСЬКИЙ ПІДЗЕМНИЙ ТРАНСПОРТ МЕГАПОЛІСУ ЯК ОБ'ЄКТ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ (КРИМІНОГЕННІСТЬ ТА КРИМІНОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА)

Транспортна інфраструктура великого міста є розгалуженим, складним комплексом матеріальних об'єктів, транспортних засобів, засобів зв'язку, програмного забезпечення, трудових, фінансових і земельних ресурсів. Одним із її важливих елементів є метрополітен. Сьогодні в Україні ці транспортні системи мають три мегаполіси – міста Дніпро, Київ та Харків.

Метрополітен є складовою єдиної транспортної системи, видом міського електричного транспорту, призначеного для перевезення громадян за встановленими маршрутами. Критерії, сформульовані Міжнародним союзом громадського транспорту (Union Internationale des Transports Publics) дозволяють вказати, що метрополітен – це: а) залізниця, б) призначена бути складовою частиною мережі, що дозволяє перевозити велику кількість пасажирів в межах урбанізованої зони; в) на рейкових транспортних засобах із зовнішнім управлінням; г) що знаходиться у просторі, який повністю перебуває в її користуванні; д) цілком або частково розташована у тунелях. З урахуванням цих загальних характеристик метрополітену слід наголосити на тому, що як об'єкт критичної інфра-

структури (регіонального масштабу) й вид громадського транспорту він є не лише джерелом підвищеної небезпеки в загальному розумінні останнього. Йому притаманні й такі властивості, які сприяють можливості вчинення кримінальних правопорушень. Одні з таких криміногенно значимих чинників тотожні загрозам, які генеруються в ході експлуатації будь-якого виду транспорту (зокрема, залізничного й громадського), інші – близькі до криміногенних небезпек, характерних для місць постійного великого скупчення людей, а деякі – специфічні.

По-перше, криміногенно небезпечною є висока концентрація людей (пасажирів) на площах, об'єктивно обмежених фізичними параметрами внутрішніх приміщень метрополітену й вагонів потягів (так, щодобовий обсяг перевезень Харківського метрополітену становить понад 550 тис. пасажирів, щорічно він перевозить близько 210 млн. пасажирів, а за всю експлуатаційну діяльність підприємства було перевезено майже 9 млрд. пасажирів). Зазначена обставина вимагає належної організації безпечно-го перебування й переміщення людей у приміщеннях, запобігання злочинам і правопорушенням, які можуть заподіювати шкоду особі, власності, громадському порядку, громадській безпеці.

Найбільш відомими у світі злочинами, які скоювалися на територіях метрополітенів, є терористичні акти, в яких злочинці використовували саме вказану вище особливість цього виду транспорту. Перший в історії терористичний акт в метрополітені було вчинено 30 жовтня 1883 р. в Лондоні: 40 пасажирів потягу метро одержали поранення поблизу станції «Пред-стріт» (Praed Street, нині Paddington), коли невідомий кинув вибуховий пристрій з вікна вагону першого класу у вікно вагону третього класу. У метрополітенах колишнього СРСР перший терористичний акт було вчинено 8 січня 1977 р. в Москві. Вибухові пристрої спрацювали в потягу метро між станціями «Ізмайлівська» і «Першотравнева». В результаті загинуло 7 людей. Одним з найбільш відомих терористичних актів в метро відбувся 20 березня 1995 року в Токіо. Члени екстремістської релігійної організації «Аум Синрикьо» розпилили нервово-паралітичну речовину зарин у п'яти потягах метрополітену. У результаті загинуло 13 осіб, істотно постраждали 50, тимчасовий розлад здоров'я одержали майже 1 тис осіб, за медичною допомогою звернулися майже 6,3 тис. людей.

По-друге, слід вказати на високі швидкості переміщення транспортних засобів – локомотивів та вагонів метрополітену. Звідси – висока інертність цих об'єктів, зменшення ступеню їх підконтрольності при гальмуванні та виконанні маневрів, що є небезпечними факторами при їх експлуатації. Наприклад, довжина гальмівного шляху (для порожнього

й для навантаженого режимів) під час гальмування восьмивагонного й менше составів до повного зупинення при швидкості на початку гальмування 80 км/год становить від 150 до 350 метрів (залежно від типу вагону та гальмівного пристрою). Зазначена властивість зумовлює небезпеку заподіяння суспільно небезпечних наслідків (загибель людей, заподіяння шкоди здоров'ю, майнові збитки) від зіткнень і сходжень з рейок рухомого складу, пошкодження колій і споруд, пристроїв електропостачання, електромеханічних пристроїв. Такі наслідки можуть виникнути перш за все унаслідок порушення правил безпеки руху працівниками метрополітену, порушення правил ремонту чи експлуатації відповідних механізмів (зокрема, локомотивів), встановлення протиправного контролю за цим транспортним засобом (наприклад, його захоплення, викрадення, перехоплення управління шляхом втручання в роботу комп'ютерних систем тощо), а також порушення правил користування метрополітеном пасажирами, а також умисного використання вказаних властивостей для заподіяння шкоди особі (наприклад, потерпілого умисно штовхають на рейки).

Третьою криміногенно значимою обставиною є простий і швидкий доступ до отримання послуги перевезення метрополітеном. Він не передбачає ідентифікації клієнта (документ, що посвідчує особу, надається нею лише у випадках користування пільгою на проїзд). Тому потяги метро є не лише швидким, зручним і дешевим засобом проїзду з одного в інший район міста, але і засобом перевезення загальнонебезпечних предметів, предметів і речовин, заборонених у обігу (зброя, боєприпаси, вибухові і легкозаймисті речовини, вибухові пристрої, наркотичні засоби, психотропні речовини). Втім, сама наявність деяких із цих речовин значно посилює криміногенну небезпеку на аналізованому об'єкті. Це передусім стосується занесення на територію метрополітену вибухових, горючих, отруйних речовин. Так, в світовій статистиці злочинів, які вчинялися в метро, найбільшу кількість жертв спричинив не терористичний акт чи диверсія, а дії самовбивці, який 18 лютого 2003 р. в м. Тегу (Південна Корея) намагався покінчити з собою в потягу. Він проніс каністру із легкозаймистою рідиною і запалив її у вагоні під час руху потяга по станції. У пожежі загинуло 192 людини, 152 отримали поранення.

Четвертий криміногенно небезпечний чинник визначається перебуванням великої кількості людей і матеріальних цінностей на глибині від кількох до кількох десятків метрів, що вимагає дотримання вимог безпеки експлуатації приміщень, будівель, споруд, колій, убезпечення їх від руйнуючої дії природних і техногенних факторів.

П'ята криміногенно значима обставина – висока вартість майна, земельних ресурсів, які належать метрополітену, обіг значної кількості фінансових ресурсів в діяльності підприємства, що характеризує їх як потенційні предмети посягань, спрямованих проти власності.

Очевидно, наведений перелік не є завершеним і в ході подільних досліджень його може бути продовжено.

Згідно з даними МВС України, стан правопорядку в Харківському метрополітені сьогодні підтримується на досить високому рівні. Так, у 2017 р. за фактами вчинення злочинів на його території (у вестибюлях, на платформах, у вагонах потягів, в переходах, на станціях, на ескалаторах, на сходах, біля станцій, біля виходів) почато 160 кримінальних проваджень. Найпоширенішими злочинами були: крадіжка (48 проваджень), зберігання наркотичних речовин (42 провадження), умисне легке тілесне ушкодження (20 проваджень), незаконне зберігання зброї (16 проваджень). Водночас, спроба оцінити метрополітен як «джерело підвищеної кримінологічної небезпеки» призводить до висновків про надзвичайну важливість вдосконалення системи забезпечення антикримінальної безпеки цього об'єкта, тобто утримання його у такому стані, який би виключав або унеможлиблював чи мінімізував можливість вчинення злочинів як проти осіб, які перебувають на його території, так і проти його технічних, матеріальних і віртуальних складових.

Спеціальні заходи забезпечення кримінологічної безпеки в метрополітені мають бути спрямовані як на усунення загальних криміногенних загроз, так і на мінімізацію загроз специфічних. Їхнє ранжування дозволяє стверджувати, що наразі найбільшою суспільною небезпекою характеризується вчинення терористичних актів та диверсій у метрополітені. Як об'єкт критичної інфраструктури це підприємство (його матеріальні і віртуальні компоненти) можуть бути предметом таких злочинів, як диверсія, умисне (необережне) пошкодження чи знищення майна в особливо великих розмірах тощо. Очевидно, що масовість користування метрополітеном вимагає широкого використання перш за все технічних засобів контролю й нагляду. Для попередження правопорушень на території метрополітену, вчинюваних пасажирами, станції та вагони мають бути обладнані відеонаглядом із функцією розпізнавання обличчя (як відомо, наявності камер спостереження – сам по собі вагомий стримуючий фактор). У свою чергу, це вимагає створення бази даних осіб, які обґрунтовано підозрюються у причетності до злочинів проти громадського порядку чи громадської безпеки, чи у вчиненні злочинів на території метрополітену. Таким чином, мають бути поєднані можливості техніки із досві-

дом фахівця з безпеки. Для запобігання таким криміногенним загрозам, як терористичний акт, хуліганство, перевезення небезпечних предметів і речовин тощо всі входи до станцій метрополітену обов'язково мають бути обладнані детекторами радіоактивних і вибухових речовин, індикаторами диму, арочними мобільними багатозонними металошукачами. Доцільно забезпечити кнопки виклику поліції на станціях й у вагонах.

Практика проведення оглядів всіх пасажирів на вході до метрополітену навряд чи є ефективною. Зокрема, таким чином певний час діяли зарубіжні правоохоронці (у Петербурзі й Лондоні). Однак, від такого заходу довелося досить швидко відмовитися (виявилось, що в такому разі в десятки разів знижується пропускна здатність цього виду транспорту, виникають тисячні черги пасажирів, що зумовлює затримки роботи підприємства, невдоволення клієнтів та втрату прибутку). Тому, наприклад, у Петербурзі поліція перейшла на здійснення вибіркового оглядів. У Великобританії після теракту 7 липня 2005 року, коли було вбито 52 людини і більше 700 було поранено, почали проводитися повні огляди, стало більше охоронців. Було впроваджено спеціальні камери стеження, які реагували на залишені без догляду речі, видаючи сигнали тривоги. Через рік було утворено спеціальний підрозділ, який об'єднав оперативних працівників поліції, співробітників метрополітену та слідчих у сили антитерористичного реагування. Втім, досить швидко правоохоронні органи визнали, що заходи безпеки не мають 100-відсоткової гарантії виявлення правопорушника. Тому слідчі сконцентрувалися не стільки на заходах безпеки, а на відстежуванні дій потенційних терористів.

Для запобігання заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей у випадку надзвичайних подій на території метрополітену (особливо це стосується тієї частини пасажирів, які перебувають на перонах, у вестибюлях) важливе значення має поінформованість пасажирів про раціональну поведінку під час таких ситуацій. Відомі випадки, коли більше жертв заподіював не сам терористичний акт, а паніка пасажирів.

Житний О.О., Смельяненко В.В. Міський підземний транспорт мегаполісу як об'єкт критичної інфраструктури (криміногенність та кримінологічна безпека)

Транспортна інфраструктура великого міста є розгалуженим, складним комплексом матеріальних об'єктів, транспортних засобів, засобів зв'язку, програмного забезпечення, трудових, фінансових і земельних ресурсів. Одним із її важливих елементів є метрополітен. Сьогодні в Україні ці транспортні системи мають три мегаполіси – міста Дніпро, Київ та Харків.

Метрополітен є складовою єдиної транспортної системи, видом міського електричного транспорту, призначеного для перевезення громадян за встановленими маршрутами.

Для запобігання заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей у випадку надзвичайних подій на території метрополітену (особливо це стосується тієї частини пасажирів, які перебувають на перонах, у вестибюлях) важливе значення має поінформованість пасажирів про раціональну поведінку під час таких ситуацій.

Ключові слова: міський підземний транспорт, критична інфраструктура
Zhitny O.O., Yemelianenko V.V. Urban Underground Transport of Megapolis as an Object of Critical Infrastructure (Criminogenicity and Criminological Security)

The transport infrastructure of a large city is a branched, complex complex of material objects, vehicles, communication facilities, software, labor, financial and land resources. One of its important elements is the subway. Today in Ukraine these transport systems have three metropolitan areas: the cities of Dnipro, Kyiv and Kharkiv.

The subway is part of a unified transport system, a kind of urban electric transport, designed to carry citizens along established routes.

In order to prevent damage to life and health of people in the event of an emergency, it is not the territory of the subway (especially with regard to the part of passengers on platforms, in the lobbies), the awareness of passengers about rational behavior in such situations is important.

Key words: urban underground transport, critical infrastructure