ПРАВОВЫЕ СИСТЕМЫ СТРАН АЗИИ

УДК 343:347.763

ББК 67.408

НОРМАТИВНОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВЕРХОВНОГО СУДА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН «О ПРАКТИКЕ ПРИМЕНЕНИЯ СУДАМИ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» ОТ 29 ИЮНЯ 2011 ГОДА И УГОЛОВНЫЙ ЗАКОН

К. А. Бакишев

Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза (Караганда, Республика Казахстан)

В Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 г. подчеркивается, что уголовный закон должен соответствовать требованиям юридической точности и предсказуемости последствий, то есть его нормы должны быть сформулированы с достаточной степенью четкости и основаны на понятных критериях, исключающих возможность произвольной интерпретации положений закона. Между тем анализ УК РК показывает, что некоторые статьи об ответственности за автотранспортные уголовные правонарушения сконструированы неудачно. Например, ст. 346 УК РК характеризуется сочетанием формального и квалифицированного составов преступлений, а также двух форм вины — умысла и неосторожности; в ст. 351 УК РК существенно сократился круг субъектов уголовного правонарушения за счет необоснованного исключения водителей немеханических транспортных средств. В итоге Верховный Суд РК в нормативном постановлении «О практике применения судами уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г. допустил ряд ошибок и противоречий, повлекших затруднения при квалификации уголовного правонарушения и назначении уголовного наказания. С учетом правоприменительного и законотворческого опыта Казахстана и других стран в сфере обеспечения безопасности движения транспорта автор предлагает изменения и дополнения в названное нормативное постановление Верховного Суда РК для повышения его качества и совершенствования правоохранительной практики.

Ключевые слова: автотранспортные преступления, нормативное постановление, Верховный Суд, безопасность движения.

THE NORMATIVE RESOLUTION OF THE SUPREME COURT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN "ON THE PRACTICE OF THE COURTS APPLYING THE CRIMINAL LAW IN CASES OF CRIMES RELATED TO VIOLATION OF THE RULES OF THE ROAD AND THE OPERATION OF VEHICLES" DATED JUNE 29, 2011, AND THE CRIMINAL LAW

K. A. Bakishev

Karaganda economic university (Karaganda, Republic of Kazakhstan)

The Concept of the legal policy of the Republic of Kazakhstan for the period from 2010 to 2020 emphasizes that the criminal law must meet the requirements of legal accuracy and predictability of consequences, that is, its norms must be formulated with a sufficient degree of clarity and based on clear criteria that exclude the possibility of arbitrary interpretation provisions of the law. Meanwhile, an analysis of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan shows that some articles on liability for road transport offences are designed poorly. For example, Art. 346 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan is characterized by a combination of formal and qualified corpus delicti, as well as two forms of guilt — intent and negligence; in Art. 351 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan, the circle of subjects of the criminal offence was significantly reduced due to the unjustified exclusion of drivers of non-mechanical vehicles. As a result, the Supreme Court of the Republic of Kazakhstan in the regulatory decree «On the practice of the courts applying the criminal law in cases of crimes related to violation of the rules of the road and the operation of vehicles» of June 29, 2011 made a number of errors and contradictions that led to difficulties in qualifying the criminal offence and the appointment criminal punishment. Taking into account the law-enforcement and legislative experience of Kazakhstan and other countries in the field of ensuring traffic safety, the author proposes amendments and additions to the named regulatory decision of the Supreme Court of the Republic of Kazakhstan to improve its quality and improve law enforcement practice.

Keywords: road transport crimes, normative resolution, Supreme Court, traffic safety.

Doi: [https://doi.org/10.14258/ralj\(2020\)2.9](https://doi.org/10.14258/ralj(2020)2.9)

Безопасность дорожного движения остается проблемой мирового масштаба ввиду неуклонного роста числа дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), влекущих тяжкие последствия. В мире ежегодно регистрируется около 60 млн ДТП, в которых погибает более 1,25 млн человек, 20–50 млн получают тяжелые увечья [1]. В Казахстане в ДТП ежегодно гибнет около 3 тыс. человек и свыше 20 тыс. получает ранения [2]. По оценке Всемирного банка, ежегодно казахстанский бюджет теряет из-за дорожных аварий около 1,5% ВВП [3]. В этой связи государство предпринимает различные меры противодействия этому негативному социальному явлению, среди которых особое место занимают правовые акты, предусматривающие общеобязательные для граждан правила поведения и ответственность за их нарушение. В их числе нормативное постановление Верховного Суда РК «О практике применения судами уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г. (далее — нормативное постановление). Согласно п. 1 ст. 4 Конституции Республики Казахстан, оно относится к действующему праву республики (специфическому виду нормативных правовых актов), сочетающее в себе элементы интерпретации, конкретизации и детализации исходных норм, которое «оказывает несомненное влияние не только на осуществление правосудия, но и на деятельность других правоприменительных органов» [4, с. 68].

Ранее суды республики руководствовались постановлением Пленума Верховного Суда Казахской ССР «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» от 23 сентября 1983 г., которое в силу объективных причин уже не отвечало современным потребностям практики. Между тем в деятельности судов все еще отмечались недостатки, связанные с отправлением правосудия

при рассмотрении уголовных дел этой категории [5]. Поэтому Верховный Суд РК в новом нормативном постановлении постарался, в первую очередь, их разрешить: впервые описал признаки предмета автотранспортных преступлений; отказался от учета каких-либо иных признаков, кроме возраста, вменяемости и факта управления транспортным средством, для признания лица субъектом преступления; указал признаки, позволяющие отличать нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта от нарушения правил производства определенных работ, техники безопасности и преступлений против личности и др. [6, с. 17–21].

Но в 2014 г. были приняты новые Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. и Правила дорожного движения от 13 ноября 2014 г., а также Уголовный кодекс РК, отличающийся принципиально иным подходом к конструированию и систематизации уголовно-правовых норм. В частности, глава 14 УК РК теперь называется «Транспортные уголовные правонарушения», которая объединяет уголовные проступки и преступления и содержит 17 статей, из которых ст. 346, 349, 358, 359 являются новеллами [7, с. 82]. В этой связи в судебной практике вновь возникли вопросы, связанные с применением статей об ответственности за автотранспортные уголовные правонарушения. В целях правильного и единообразного применения законодательства по уголовным делам данной категории в названное нормативное постановление были внесены серьезные изменения и дополнения [8].

В нормативном постановлении Верховный Суд РК особое внимание уделяет вопросам квалификации такой новеллы, как управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, передача управления или допуск к управлению транспортным средством такого лица должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства (ст. 346 УК РК). Дело в том, что ч. 1 ст. 346 УК РК является формальным составом, ч. 2–5 статьи — материальные составы. Кроме того, деяние характеризуется сочетанием двух форм вины — умысла и неосторожности. Такая конструкция уголовного закона говорит о том, что квалифицирующее последствие состоит в причинении вреда, как правило, дополнительному объекту, а не тому, который поставлен под уголовно-правовую охрану нормой, формулирующей основной состав преступления. В подобных составах умышленное совершение преступного действия (бездействия) сочетается с неосторожным отношением к квалифицирующему последствию [9, с. 133].

В этой связи Верховный Суд РК разъяснил нижестоящим судам, что деяния, предусмотренные частями второй, третьей, четвертой и пятой ст. 346 УК РК, относятся к уголовным правонарушениям, совершенным с двумя формами вины и в соответствии с требованиями ст. 22 УК РК в целом признаются совершенными умышленно (п. 17). Однако обоснованность этого вывода вызывает у нас серьезные сомнения. Во-первых, трудно представить нетрезвого водителя за рулем транспортного средства, за редким случаем желающего причинить общественно опасный вред или сознательно допускающего его причинение другим лицам. В противном случае такие действия квалифицируются как умышленное преступление против жизни или здоровья личности. Но еще труднее считать умысел в деяниях, которые традиционно признаются неосторожными в отечественном уголовном праве: передаче управления транспортным средством нетрезвому водителю, допуске его к управлению транспортным средством. Например, допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, в ч. 2 ст. 298 УК РК в редакции 1997 г. законодатель сформулировал как неосторожное преступление. Неосторожным правонарушением признается также допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления, в ст. 349 действующего УК РК. Во-вторых, приведенный вывод в п. 17 нормативного постановления противоречит п. 15 этого же постановления, который предписывает случаи управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, но ранее не лишенным права управления транспортными средствами, при наступлении вредных последствий квалифицировать по соответствующей части ст. 345 УК РК, т. е. по статье о неосторожном правонарушении. Поэтому нельзя согласиться также с другим положением п. 17 о том, что в случае неосторожного причинения среднего или тяжкого вреда здоровью либо смерти одному или более лицу в результате совершения умышленного уголовного правонарушения (управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии опьянения; передача или допуск такого лица к управлению транспортным средством) виновному лицу отбывание наказания в виде лишения свободы на срок свыше одного года должно быть назначено в учреждении уголовно-исполнительной системы средней

безопасности (т. е. в колонии общего режима), а не в учреждении уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности (т. е. в колонии-поселении). Более того, такое разъяснение не соответствует принципу раздельного содержания преступников, совершивших умышленные и неосторожные преступления, не обеспечивает достижения целей наказания и крайне отрицательно сказывается на ресоциализации осужденных за совершение преступления по неосторожности.

Приведенные судебные решения есть следствие крайне неудачной конструкции ст. 346 УК РК (объединение в одном уголовном законе формального и материального составов преступлений с разными формами вины). Следует отметить и другие недостатки ст. 346 УК РК, которые обнаружились в процессе ее применения и серьезно затрудняют квалификацию правонарушения:

— ответственность лица за передачу управления или допуск к управлению транспортным средством возможна при наличии двух обязательных условий: а) лицо, которому передается управление транспортным средством или которое допускается к управлению транспортным средством, должно быть в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения; б) лицо должно быть лишено права управления транспортным средством. При отсутствии одного из этих условий уголовная ответственность должностного лица, собственника или владельца транспортного средства исключается, т. е. *действия лиц, передавших управление транспортным средством нетрезвому водителю, не лишеному ранее права управления или допустивших к управлению такое лицо, остались за рамками уголовного закона*. В этом случае действия указанных лиц влекут дисциплинарную, гражданско-правовую или административную ответственность, что свидетельствует о существовании пробела в уголовном законе;

— как следует из диспозиции ч. 1 ст. 346 УК РК, норма применяется только в том случае, если непосредственной причиной ДТП, повлекшего вредные последствия, является управление транспортным средством в состоянии опьянения. В противном случае виновный отвечает по ст. 345 УК РК (Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами). Безусловно, состояние алкогольного или иного опьянения в немалой мере влияет на реакцию водителя, искажает оценку ситуации при управлении транспортным средством и потому может явиться косвенной причиной ДТП, однако прямой и непосредственной причиной ДТП может быть другое нарушение правил дорожного движения. Поэтому не случайно Верховный Суд РК, обобщая судебную практику по делам об уголовных правонарушениях, предусмотренных ст. 346 УК РК, подчеркнул, что само по себе управление транспортным средством лицом в состоянии алкогольного опьянения, лишенным ранее прав управления, не может повлечь вредных последствий, предусмотренных ст. 346 УК РК [10]. Таким образом, нижестоящие суды при рассмотрении таких случаев в настоящее время не имеют возможности выполнить положение п. 1 нормативного постановления Верховного Суда РК о том, что наступившие вредные последствия должны находиться в непосредственной причинной связи с допущенными нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Критикуя подобные законодательные конструкции в УК Российской Федерации, А. И. Чучаев справедливо отмечает, что объединение разных составов в одной статье — скорее дань исторической традиции, нежели необходимый прием законодательной техники. Поэтому ответственность за подобные деяния следует установить в разных частях нормы либо отдельно, что подчеркнет разный характер деяния субъектов и существенно облегчит их квалификацию [11, с. 202].

На основании изложенного мы приходим к выводу, что деяние, предусмотренное ч. 2–5 ст. 346 УК, вопреки положению ст. 22 УК, в целом должно признаваться совершенным по неосторожности. В этой связи из п. 17 нормативного постановления Верховного Суда РК от 29 июня 2011 г. следует исключить положение о признании преступления, предусмотренного частями второй, третьей, четвертой и пятой ст. 346 УК РК, умышленным; о назначении виновному лицу отбывание наказания в виде лишения свободы на срок свыше одного года в учреждении уголовно-исполнительной системы средней безопасности. Подпункт 1 этого же пункта предлагаем изложить в следующей редакции: *«В соответствии с п. 1 ч. 5 ст. 46 УК РК осужденным за уголовные правонарушения, предусмотренные ст. 345, ч. ч. 1, 2, 3, 4, 5 ст. 346, ст. ст. 348, 349, 351 УК, отбывание наказания в виде лишения свободы, независимо от срока, назначается в учреждениях уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности»*.

Серьезные затруднения возникли в судебной практике при рассмотрении случаев, связанных нарушением правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 351 УК РК). Ранее ст. 300 Уголовного кодекса РК в редакции 1997 г. предусматривала ответственность пассажира, пешехода или других участников движения за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, кроме лиц, указанных в ст. 295, 296 УК РК¹. Такая конструкция статьи УК позволяла успешно противодействовать нарушениям специальных правил со стороны широкого круга лиц — пешеходов, пассажиров, велосипедистов, водителей мопедов, гужевых повозок, погонщиков скота, владельцев вьючных и верховых животных и др. Верховный Суд РК в п. 3 нормативного постановления подчеркнул, что пассажир, пешеход или другой участник дорожного движения, а также лицо, управляющее транспортным средством, не относящимся к механическим, подлежат уголовной ответственности за уголовное правонарушение, предусмотренное соответствующей частью ст. 300 УК (ст. 351 УК РК)².

Однако отечественный законодатель в процессе правовой реформы сформулировал ст. 351 УК РК иначе: теперь уголовно-правовая норма говорит о нарушении пассажиром, пешеходом или другим участником дорожного движения (кроме лица, управляющего транспортным средством) правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Это законодательное решение существенно ограничивает сферу общественных отношений, охраняемых уголовным законом, и серьезно снижает степень противодействия деяниям, посягающим на безопасное функционирование транспорта. Все дело в словах «дорожного движения» и «кроме лица, управляющего транспортным средством» в диспозиции ч. 1 ст. 351 УК РК, исключивших из числа субъектов уголовного правонарушения, с одной стороны, работников транспорта, чьи неправомерные действия ранее подпадали под признаки ст. 300 УК РК 1997 г., а с другой — водителей немеханического транспортного средства. В результате судебная практика столкнулась с проблемой юридической оценки неправомерных действий вышеуказанных лиц.

Например, Л., управляя мопедом с объемом двигателя 49,5 см³, который не относится к механическим транспортным средствам, нарушил правила дорожного движения и совершил наезд на пешехода К., причинив тяжкий вред ее здоровью. Приговором Зырянковского районного суда Восточно-Казахстанской области Л. в соответствии с п. 3 нормативного постановления Верховного суда РК от 29 июня 2011 г. был признан виновным в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 351 УК РК, и осужден к 240 часам общественных работ. Но затем Верховный суд РК, обобщая судебную практику по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 351 УК РК, указал, что действия Л. подлежали квалификации по статье об уголовном правонарушении против личности, поскольку он не является субъектом правонарушения, предусмотренного ст. 351 УК РК [12].

Таким образом, в уголовном законодательстве РК возникла парадоксальная ситуация: в ст. 351 УК РК указывается, что субъектом преступления могут быть пассажир, пешеход или другие участники дорожного движения, но фактически им является пассажир или пешеход. Велосипедисты, водители мопедов, гужевых повозок, погонщики стада, вьючных или верховых животных субъектом этого деяния быть не могут, несмотря на то, что Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. и Правила дорожного движения признают их другими участниками дорожного движения. Сказанное свидетельствует о том, что действующая редакция ст. 351 УК РК не в полной мере отвечает задачам обеспечения безопасного функционирования транспорта. По нашему мнению, решением проблемы является: а) скорейшее восстановление в УК ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в редакции ст. 300 УК РК 1997 года; б) поскольку содержание понятия «другие участники движения» до сих пор является дискуссионным в юридической литературе и судебной практике [13, с. 183; 14, с. 38], в п. 3 нормативного постановления Верховного Суда РК от 29 июня 2011 г. требуется дополнение примерно следующего содержания: «К другим участникам движения относятся велосипедисты, водители мопедов, гужевых повозок, погонщики вьючных, верховых животных или стада, работники транспорта, не подпадающие под признаки ст. ст. 344, 345, 345–1 УК РК».

¹ Такой подход возобладал в уголовном законодательстве большинства стран ближнего зарубежья — Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Молдовы, Российской Федерации, Узбекистана.

² Аналогичное требование к нижестоящим судам содержится в постановлении Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (п. 2).

Недостатки ст. 351 УК РК обусловили также появление в п. 11 нормативного постановления Верховного Суда РК ошибочного положения о том, что действия водителя, виновного в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, при наступлении последствий, предусмотренных статьями 345, 346, 351 УК РК, и оставившего место дорожно-транспортного происшествия, надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных статьями 345, 346, 351 и 347 УК РК. Дело в том, что ст. 347 УК РК прямо указывает субъекта оставления места дорожно-транспортного происшествия — это лицо, управляющее транспортным средством, исключенное из числа субъектов уголовного правонарушения, предусмотренного ст. 351 УК РК. Поэтому действия виновного лица не могут квалифицироваться по совокупности преступлений, предусмотренных статьями 351 и 347 УК РК. В этой связи упоминание о ст. 351 УК РК из п. 11 нормативного постановления Верховного Суда РК следует исключить.

Таковы недостатки нормативного постановления Верховного Суда РК от 29 июня 2011 г., скорейшее устранение которых обеспечит правильное и единообразное применение уголовно-правовых норм об ответственности за автотранспортные преступления и назначение справедливого наказания виновным, повысит эффективность профилактики нарушений правил дорожного движения.

Библиографический список

1. Global status report on road safety 2018. URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ URL: (дата обращения: 12.01.20).
2. О дорожно-транспортных происшествиях, повлекших гибель или ранение людей: статистический отчет Комитета по правовой статистике и специальным учетам при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. URL: <http://service.pravstat.kz/portal/page/portal/POPageGroup/Services/Pravstat> (дата обращения: 12.01.20).
3. Национальный план мероприятий по реализации Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждения травматизма на 2011–2020 годы. URL: <http://niito.kz/nacionalnyj-plan-po-realizaczii-meropriyatij-na-2011-2020-gg>. (дата обращения: 12.01.20).
4. Сулейменова Г. Ж. Роль и значение нормативных постановлений Верховного суда РК // Судебная власть в Республике Казахстан: история и перспективы : сб. научных трудов. Караганда, 2003.
5. Юрченко Р. Н. О практике применения судами уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Комментарий к нормативному постановлению Верховного суда Республики Казахстан № 3 от 29 июня 2011 года. URL: https://tengrinews.kz/zakon/verhovnyiy_sud_respubliki_kazahstan/sudopporozhdstvo/id-T1100000003/.
6. Бакишев К. А. О нормативном постановлении Верховного суда Республики Казахстан «О практике применения судами уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 года // Российский судья. 2012. № 9.
7. Бакишев К. А. Система Транспортных правонарушений в новом УК Республики Казахстан // Lex russica (Русский закон). 2015. Т. 101. № 4.
8. О внесении изменений и дополнений в некоторые нормативные постановления Верховного суда Республики Казахстан по уголовному и уголовно-процессуальному законодательству. Нормативное постановление Верховного суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года. URL: <https://sud.gov.kz/rus/legislation/CAT01/79695/2018> (дата обращения: 14.01.20).
9. Рарог А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2002.
10. Обобщение судебной практики рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 346 УК Республики Казахстан. URL: <http://office.sud.kz/forumTaldau/forum.xhtml> (дата обращения: 13.10.19).
11. Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М., 2018.
12. Обобщение судебной практики рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 351 УК. URL: <http://office.sud.kz/forumTaldau/forum.xhtml?content>. (дата обращения: 15.10.19).
13. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003.

14. Петров С. А. Уголовно-правовая характеристика участников движения при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта // Российский следователь. 2016. № 7.

УДК 343.34
ББК 67.408.135

КИБЕРТЕРРОРИЗМ В РОССИИ И СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

А. С. Соколов, А. Ю. Поволотцкий

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

В статье рассмотрены понятие и признаки кибертерроризма. Проводится отграничение данного термина от других подобных понятий. Дается оценка случаев террористических атак на информационные ресурсы. Проанализированы основные способы совершения кибертерроризма. Показан вред, который может быть причинен актами кибертерроризма. Указаны отдельные причины, обуславливающие кибертерроризм.

Ключевые слова: терроризм, киберпреступность, кибертерроризм, информационный терроризм, компьютерный шпионаж, компьютерные вирусы, информационная безопасность, кибератака.

CYBER TERRORISM IN RUSSIA AND THE CENTRAL ASIAN COUNTRIES

A. S. Sokolov, A. Y. Povolotsky

Altai State University (Barnaul, Russia)

The article discusses the concept and signs of cyber terrorism. This term is distinguished from other concepts of concepts. An assessment of cases of terrorist attacks on information resources is given. The main ways of committing cyber terrorism are analyzed. The harm that can be caused by acts of cyber terrorism is shown. Some reasons for cyber terrorism are indicated.

Keywords: terrorism, cybercrime, cyber terrorism, information terrorism, computer espionage, computer viruses, information security, cyber attack.

Doi: [https://doi.org/10.14258/ralj\(2020\)2.10](https://doi.org/10.14258/ralj(2020)2.10)

Исключительно быстрое развитие современных информационных и телекоммуникационных технологий достигает с каждым днем все новых и новых уровней, о чем свидетельствует их активное внедрение во все без исключения сферы жизнедеятельности человека. Информационные сети, глобальная сеть Интернет позволяют обмениваться информацией в считанные секунды. Внедрение компьютерных систем привело к автоматизации различных производственных и управленческих процессов. Современное общество уже не представляет себе существования и нормального функционирования без информационного обмена в информационно-телекоммуникационных системах.

Однако особенностью компьютерной сферы является то, что безошибочных программ в ней не бывает. Если в другой отрасли любой проект можно выполнить с большим запасом надежности, то в информационных технологиях и программах такая надежность весьма условна, а во многих случаях почти недостижима. Это, в свою очередь, привело к появлению нового вида правонарушений — компьютерной преступности.