

Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ТРАНСПОРТЕ**

Курс лекций

Хабаровск
ДВЮИ МВД России
2021

УДК 342.5
ББК 67.621
А 437

Издается по решению редакционно-издательского совета
Дальневосточного юридического института МВД России

Рецензенты:

С.Н. Котарев, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина;
А.А. Уженцев, заместитель начальника полиции Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу

А 437 **Актуальные** вопросы деятельности подразделений по обеспечению безопасности на транспорте : курс лекций / сост. В.П. Тепляков, В.В. Волженин, Ю.А. Бойко ; Дальневост. юрид. ин-т МВД России. – Хабаровск : РИО ДВЮИ МВД России, 2021. – 108 с. ISBN 978-5-9753-0335-6

Структурно курс лекций состоит из двух разделов, объединяющих пятнадцать тем, изучение которых направлено на формирование необходимых общекультурных и профессиональных компетенций в сфере деятельности подразделений полиции по обеспечению безопасности на транспорте.

Предназначен для слушателей факультета профессиональной подготовки образовательных организаций системы МВД России, обучающихся по основной программе профессионального обучения (профессиональной подготовки) лиц рядового состава и младшего начальствующего состава, впервые принятых на службу в органы внутренних дел Российской Федерации, по должности служащего «Полицейский».

УДК 342.5
ББК 67.621

СОДЕРЖАНИЕ

От составителей.....	4
Раздел 1. Объекты транспортной инфраструктуры в зоне обслуживания полиции.....	5
Тема 1. Единая транспортная система	5
Тема 2. Железнодорожный транспорт и его особенности	10
Тема 3. Водный транспорт и его особенности.....	15
Тема 4. Воздушный транспорт и его особенности.....	21
Тема 5. Правовое регулирование деятельности органов внутренних дел на транспорте	25
Раздел 2. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.....	31
Тема 6. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта	31
Тема 7. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта.....	41
Тема 8. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах водного транспорта.....	44
Тема 9. Правовые и организационные основы деятельности органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта.....	51
Тема 10. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений против личности.....	60
Тема 11. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений против собственности, экономической и коррупционной направленности.....	69
Тема 12. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений, связанных с незаконной перевозкой наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, оружия, боеприпасов и взрывчатых материалов.....	76
Тема 13. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений террористического характера и экстремистской направленности.....	82
Тема 14. Организация работы органов внутренних дел на транспорте по приему, регистрации и рассмотрению обращений граждан	89
Тема 15. Порядок подготовки и оформления служебной и управленческой документации.....	96
Заключение.....	101
Список источников.....	102

От составителей

Транспортный комплекс Российской Федерации представляет собой многоотраслевую сферу деятельности, включающую различные виды железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного, промышленного и городского транспорта и обслуживающие их объекты транспортной инфраструктуры.

Транспорт образно называют кровеносной системой страны и ее экономики, обеспечивающей взаимодействие всех субъектов единого народнохозяйственного комплекса.

Транспорт обеспечивает потребности народного хозяйства в перевозках грузов и людей, объединяет регионы страны, является связующим звеном между производителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого функционирование рынка и рыночные отношения невозможны. В этом состоит его огромное социально-экономическое значение для государства и общества в целом. Именно поэтому нарушения в работе транспортного комплекса могут привести к серьезным негативным последствиям для экономической и иных сфер безопасности страны. Повышенная общественная опасность актов незаконного вмешательства, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, отражается в факте признания их преступлениями международного характера.

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, и органы внутренних дел на транспорте принимают непосредственное участие в достижении указанных целей.

Раздел 1

Объекты транспортной инфраструктуры в зоне обслуживания полиции

Тема 1. Единая транспортная система

Транспортный комплекс Российской Федерации является определяющим фактором функционирования для многих отраслей экономики, оказывает непосредственное влияние на экономические, цифровые, инновационные стандарты.

Единая транспортная система (ЕТС) представляет собой совокупность эффективно взаимодействующих независимо от формы собственности и ведомственной подчиненности видов транспорта – путей сообщения транспортных средств, обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку людей и грузов с использованием современных прогрессивных технологий в целях наилучшего удовлетворения спроса населения и грузовладельцев на транспортные услуги.

Структуру транспортной системы представляет собой комплекс железнодорожных, автодорожных, водных, трубопроводных, воздушных путей сообщения.

В транспортный комплекс страны входят также предприятия транспортного машиностроения, строительства, транспортно-экспедиторские фирмы, структуры по подготовке и переподготовке кадров. Каждый вид транспорта занимает определенную долю в общей структуре перевозок, величина которой определяется спросом на перевозки, зависит от качества, надежности и регулярности.

Ни один из видов транспорта нельзя полностью признать монопольным, т.к. он в определенных пунктах своей сети стыкуется с другими видами транспорта, которые продолжают процесс перевозки до пункта назначения.

Главной задачей ЕТС должно стать наилучшее удовлетворение потребностей транспортных услуг на основе эффективного взаимодействия всех элементов внутренней среды транспортного комплекса с учетом экологичности, надежности, безопасности и социальной справедливости транспортного обслуживания внешней среды. Однако в настоящее время, несмотря на определенные достижения, из-за недостаточности развития транспортных ресурсов и несовершенства экономических и юридических механизмов взаимодействия видов транспорта, единство транспортного комплекса России в полной мере не обеспечено.

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека – потребность в перемещении. Но практически ни один вид транспорта (кроме, пожалуй, автомобильного, и то не всегда) не может самостоятельно обеспечить полный цикл перемещения по схеме

«от двери до двери» или «от дома до дома». Такое перемещение возможно лишь при четком взаимодействии отдельных частей транспортного комплекса.

Организация работы такого комплекса, как ЕТС России, является одновременно и сложной задачей, и насущной для экономики страны потребностью, которая соответствует интеграционным тенденциям социально-экономического развития человечества, достижениям научно-технического прогресса и стратегическим интересам России.

При этом единство транспортной системы России не должно означать ее обособленности от путей сообщения сопредельных государств и территорий, особенно стран СНГ, развитие и функционирование которых в течение столетий осуществлялось в едином комплексе.

Высокой эффективности транспортного обслуживания производства можно достичь только в том случае, если проектировать и оптимизировать не отдельные виды сообщений, а всю транспортную сеть, рассматриваемую как единое целое, состоящее из разнородных звеньев, различающихся своими функциями и возможностями.

Единый подход позволяет значительно сократить расходы всех ресурсов, в том числе и временные, а также обеспечить рациональное соотношение между всеми видами транспорта на всевозможных направлениях перевозок и предотвратить необоснованное дублирование линий различными видами транспорта, что практически неизбежно при изолированном анализе отдельных транспортных систем.

На заседании Правительства РФ 26 марта 2020 г. одобрен проект Транспортной стратегии до 2035 года. Исходя из необходимости достижения национальных целей развития сформулированы цели Транспортной стратегии, а именно: обеспечение транспортной связанности территории страны, организация эффективной перевозки грузов, а также доступных и качественных перевозок пассажиров, встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть и обеспечение безопасности транспортного комплекса. Определены также конкретные задачи для достижения каждой из целей стратегии. Решение задач подтверждается показателями, которые установлены для горизонта 2024, 2030 и 2035 гг.

Обеспечение связанности территории страны – *первая цель*, она напрямую влияет на достижение национальной цели по вхождению нашей страны в пятерку крупнейших экономик мира и обеспечению темпов роста выше мировых, а также созданию в базовых отраслях экспортно ориентированного сектора.

Крупнейшие экономики обладают современной транспортной инфраструктурой, составляющей основу развития страны, обеспечивающей потребности отраслей, реализацию инвестиционных проектов, экономический рост.

Масштабная модернизация инфраструктуры – эффективная мера для запуска экономики в трудные времена. Многие страны – и в исторической перспективе, и совсем недавно – преодолевали спад именно за счёт инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и выходили на траекторию устойчивого роста.

В рамках достижения первой цели до 2024 г. запланированы строительство и реконструкция участков автомобильных и железных дорог, входящих в международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад». Это Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали (Восточный полигон), а также автодорожный маршрут Европа – Западный Китай. За этот период будет построено и реконструировано 3,5 тыс. км федеральных автодорог и 33 автодорожных моста. В результате все мосты на сети федеральных дорог к 2024 году будут приведены в нормативное состояние. В четверти существующих аэропортовых комплексов будут модернизированы и построены взлетные полосы и другие обеспечивающие объекты, увеличена их пропускная способность. Более половины региональных трасс будут приведены в нормативное состояние и поддерживаться в таковом. В семь раз уменьшится протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность. Достигнет 85 % доля качественной и безопасной дорожной сети в 104 крупнейших городских агломерациях.

Второй целью является обеспечение экономически эффективных перевозок грузов, ускорение доставки и снижение транспортных издержек, возможность выбора грузоотправителем наиболее оптимальных маршрутов, использование цифровых сервисов – это то, что необходимо для роста отечественной экономики и достижения национальных целей.

В рамках второй цели будут внедрены технологии электронного документооборота, предоставляющие возможность заказа услуг и контроля за обработкой и перевозкой грузов в режиме онлайн, обеспечивающие мультимодальную перевозку грузов. Помимо удобства и экономической выгоды для бизнеса, внедрение таких технологий позволяет выровнять условия конкуренции между разными видами транспорта, обеспечить бесшовную их стыковку. Становятся прозрачными дисбалансы в налоговых, тарифных и ценовых режимах по всей цепочке поставки. Для владельца инфраструктуры такие подходы позволяют оптимизировать, перераспределять загрузку, в полной мере задействовать пропускные способности.

Третья цель стратегии направлена на обеспечение перевозок людей качественно, безопасно и доступно по цене. От объема таких услуг зависит, насколько человек может реализовать свои социальные, трудовые и культурные потребности. Показателем доступности и востребованности таких услуг является транспортная подвижность

населения, ее уровень у нас примерно в два раза ниже по сравнению с другими странами. В рамках достижения третьей цели стратегии планируется сократить это отставание, предоставить людям возможность вести более мобильный образ жизни. Достигнуть этого результата возможно путем решения целого ряда задач. В частности, это замена устаревшего подвижного состава на современный, в том числе автобусов, троллейбусов и трамваев, в региональных центрах и крупных городских агломерациях.

Важно также обеспечить доступность транспорта для маломобильных групп населения. Поставлена масштабная задача – обеспечить к 2035 г. полную доступность инфраструктуры, всех видов транспорта для маломобильных граждан.

Четвертая цель – встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть. Это окажет существенное влияние на достижение другими отраслями экономики таких национальных целей, как вхождение в пятерку крупнейших экономик и создание в базовых отраслях экспортно ориентированного сектора.

Необходимо повысить скорость доставки грузов по маршрутам международных транспортных коридоров. Это будет обеспечено за счет увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к портам, увеличения объемов производственной мощности самих портов, строительства и модернизации наиболее загруженных пунктов пропуска через государственную границу. Отрасль должна внести существенный вклад в рост выручки от экспорта транспортных услуг. На его долю к 2024 г. должно приходиться около 30 % всего несырьевого экспорта, это около 25 млрд дол.

Приоритетной задачей развития транспортной системы является повышение защищенности объектов инфраструктуры и транспортных средств от угроз незаконного вмешательства, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, обеспечение безопасности пассажиров, снижение уровня травматизма.

Основным инструментом решения задач в этой сфере является комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, в том числе ее информационная составляющая. Так, в настоящее время функционирует Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, которая развернута во всех федеральных округах. К ней подключено более 8,5 тыс. перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры всех видов транспорта из 137 стран. С ее помощью обеспечен сбор и обработка более 5 млрд записей о пассажирах в целях предотвращения актов незаконного вмешательства на транспорте.

Продолжает успешно развиваться Государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС». Общее количество автомобилей, оснащенных устройствами системы, в 2019 г.

превысило отметку 3 млн, обработано более 2,5 млн экстренных вызовов, 32 тыс. из которых потребовали вызова экстренных оперативных служб.

Развитие отрасли сегодня невозможно представить без сквозных цифровых технологий, беспилотных транспортных средств и применения искусственного интеллекта.

Правительством России было поддержано предложение Минтранса о разработке ведомственного проекта по цифровизации транспорта и логистики, в рамках которого будет создано единое доверенное защищенное пространство на основе внедрения экосистемы цифровых платформ. Реализация проекта позволит трансформировать рынок перевозок грузов и пассажиров, изменить подходы к управлению инфраструктурой и обеспечению безопасности на транспорте, внедрить беспилотные технологии, обеспечить интеграцию с цифровым пространством стран ЕАЭС. Работа по этим направлениям будет базироваться на передовых отечественных технологиях. При этом «приватизация» и неправомерное блокирование данных о транспортном комплексе будут исключены. Всем заинтересованным участникам рынка будет гарантирован недискриминационный доступ к этим данным. Это позволит сохранить национальный суверенитет над информационными потоками в транспортном комплексе. Создание Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» должно стать центром компетенций по цифровой трансформации транспортного комплекса. Участниками Ассоциации стали ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», госкомпания «Автодор» и другие ведущие компании – лидеры цифровой трансформации. Завершить переход своей деятельности на новый технологический уклад транспортный комплекс страны планирует к 2024 г.

Инновационный транспорт требует формирования новых компетенций при подготовке кадров для транспортной отрасли. Координатором работы по развитию образования определен Российский университет транспорта. Создаваемый на его базе многофункциональный технологический кластер «Образцово» будет полигоном для решения инновационных технических задач развития транспортного комплекса.

Поставленные перед транспортным комплексом задачи социальной и экономической направленности могут быть решены только путем концентрации усилий всех ветвей власти, общества и бизнеса.

Следует отметить, что при подготовке Транспортной стратегии была проделана большая работа по увязке направлений развития транспортной системы с развитием других базовых отраслей, промышленного блока, топливно-энергетического, агропромышленного комплекса.

Тема 2. Железнодорожный транспорт и его особенности

Железнодорожный транспорт, обладая высокой провозной способностью, универсальностью, непрерывностью, другими качествами, занимает доминирующее положение преимущественно в междугородных перевозках грузов и пассажиров.

В общем грузообороте доля перевозок железнодорожным транспортом – более 80 %. По железным дорогам доставляются основные массы угля и кокса, нефтепродуктов, руды, металла, леса, химических и минерных удобрений, стройматериалов, цемента, продукции машиностроения, грузов сельскохозяйственного производства и многих других. Именно поэтому все крупные производящие и перерабатывающие предприятия промышленности, строительной индустрии, энергетики, а также элеваторы, холодильники, склады, торговые базы, морские, речные и авиационные порты имеют собственные подъездные железнодорожные пути, связывающие их с магистральной сетью железных дорог.

В перевозке пассажиров услуги железнодорожного транспорта также занимают лидирующие позиции. Так, по данным Министерства транспорта Российской Федерации за январь–сентябрь 2019 г. железнодорожным транспортом осуществлена перевозка 899,5 млн чел., пассажирооборот железнодорожного транспорта составил 104,7 млрд пассажиро-километров.

Пассажирские железнодорожные сообщения, обеспечивающие связи между различными городами и районами страны, подразделяются на прямое сообщение – в пределах двух и более дорог; местное сообщение – в пределах одной дороги; пригородное сообщение – в пределах пригородного участка.

Категории поездов: дальние, следующие на расстояние более 700 км; местные, следующие на расстояние до 700 км; пригородные, следующие на расстояние до 150 км.

В свою очередь, дальние и местные поезда делятся на скорые и пассажирские. Скорые поезда формируются из вагонов повышенной комфортабельности и имеют меньший вес и населенность поезда, следует с более высокими скоростями, проследуют безостановочно 200–300 км, а время остановок является минимальным.

Динамика пассажирооборота, как правило, имеет сезонный характер и значительно увеличивается с июня по сентябрь.

Следует отметить тесное взаимодействие железнодорожного транспорта с автомобильным, т.к. со всех крупных, средних и малых станций автомобилями вывозятся и доставляются получателям относительно небольшие партии грузов и подвозятся к железным дорогам грузы для погрузки в вагоны.

На так называемых наливных станциях, взаимодействуя с трубопроводным транспортом, железные дороги осуществляют вывоз цистернами значительных масс нефтепродуктов для доставки их большому числу потребителей. В меньших масштабах железные дороги взаимодействуют с воздушным транспортом: доставляют ему горючее, вывозят прибывшие самолетами грузы.

Динамика коммерческого грузооборота немного отличается от пассажирского и наибольшую активность проявляет с марта по май, а также с июля по сентябрь.

Основу техники, или технического оснащения железнодорожного транспорта, составляют путь с искусственными сооружениями, станции и другие отдельные пункты с пассажирскими, грузовыми и экипировочными устройствами, подвижной состав, депо, устройства энергоснабжения, специальные средства для регулирования движением и управления эксплуатационной работой, средства связи.

Железнодорожный путь – это земляное полотно строго определенных размеров в виде насыпи или выемки, на верхнюю двускатную поверхность которого помещается балластная призма обычно из щебня, гравия или песка. На балластную призму по определенной эюре укладываются железобетонные, деревянные или металлические (за рубежом) шпалы, а к ним с помощью особых креплений прикрепляются стальные рельсы.

К искусственным сооружениям железных дорог относят мосты, тоннели, пассажирские и грузовые платформы, подпорные стенки, водопропускные трубы и т.п. Все эти сооружения строятся с соблюдением так называемого путевого габарита, или габарита приближения строений. Этот габарит представляет собой предельное очертание, внутрь которого не может входить ни одна часть постоянных сооружений. На железных дорогах основной сети максимальная высота этого габарита составляет 6400 мм, а ширина 4900 мм. Путевой габарит обеспечивает безопасное движение по железной дороге всех видов подвижного состава, для которого существует свой габарит с максимальной высотой 5300 мм и шириной 3600 мм, что предопределяет необходимое расстояние между указанными габаритами.

Для текущего обслуживания и ремонта пути содержится большой парк разнообразных путевых машин.

Станции и другие отдельные пункты делят железнодорожный путь на отрезки, которые носят название перегонов. Вместе с тем станции считаются основными производственными единицами железнодорожного транспорта и в большей степени определяют объем и качество его работы. Различают 5 основных типов станций: промежуточные, участковые, сортировочные, пассажирские и грузовые.

Пассажирские станции сооружаются в крупных городах и предназначены главным образом или почти исключительно для об-

служивания пассажиров. Эти станции имеют большое путевое развитие, специальный вокзал с комплексом помещений и оборудования, локомотивное хозяйство для обслуживания пассажирских поездов локомотивами, вагонное хозяйство с экипировочной и ремонтной базой, соответствующие устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и устройства связи. На пассажирских станциях обычно не производятся грузовые операции, за исключением обработки пассажирского багажа.

Грузовые станции, в противоположность пассажирским, предназначены в основном для погрузки и выгрузки грузов в крупных масштабах. Обычно грузовые станции располагают соответствующим локомотивным депо.

В состав оснащения грузовых станций входит комплекс из погрузо-разгрузочного оборудования, а также службы, обеспечивающие коммерческое оформление приема, погрузки, выгрузки и выдачи грузов.

Кроме станций, которые выполняют в том или ином объеме не только технические, но и коммерческие операции, существуют отдельные пункты, несущие только технические функции. К числу их относятся разъезды на однопутных линиях, где осуществляются «скрещения» встречных поездов, и обгонные пункты на двухпутных линиях, которые предназначены для обгона поездов меньшей скорости поездами большей скорости.

Подвижной состав железных дорог включает локомотивы и самодвижущиеся единицы и вагоны.

Локомотив представляет собой основную активную единицу, обеспечивающую непосредственное передвижение вагонов.

Локомотивы разделяются на пассажирские (с высокой скоростью движения), грузовые (с большой силой тяги) и маневровые. Основную работу в грузовом и пассажирском движении выполняют электровозы и тепловозы, на которые падает более 99 % общего грузооборота и пассажирооборота. Паровозы были изъяты в послевоенный период ввиду их малой экономичности, трудностей обслуживания и других недостатков.

Вагоны – основные перевозочные средства железных дорог. Различают грузовые, пассажирские и специальные вагоны. Сумму вагонов называют парком.

Грузовой вагонный парк включает 5 основных типов или родов вагонов, а именно:

- крытые, предназначенные для перевозки широкой номенклатуры грузов, требующих защиты от атмосферных осадков;
- платформы, вагоны с низкими бортами или безбортные, используемые для перевозки преимущественно леса, рельсов, труб и других длинномерных и громоздких грузов и, в частности, машин,

агрегатов и т.п.; полувагоны (с высокими бортами и без крыши), используемые, как правило, для перевозки топливных, рудных, строительных и других навалочных грузов;

– цистерны, предназначенные для перевозки массовых жидких грузов, по преимуществу нефти и нефтепродуктов, а также химических (например, кислот), пищевых (растительное масло, молоко и др.) и других грузов;

– изотермические, вагоны (рефрижераторы) со специальным термоизолированным кузовом и устройствами, обеспечивающими стабильность заданных отрицательных (летом) или положительных (зимой) температур для перевозки скоропортящихся грузов (овощи, фрукты, напитки и пр.).

Парк пассажирских вагонов состоит из собственно пассажирских вагонов с мягкими и жесткими местами в виде купейных (в том числе более комфортабельных спальных вагонов) и открытых некупейных вагонов, а также вагонов-ресторанов, почтовых и багажных.

К специальным относятся вагоны-мастерские, весовые (для проверки вагонных весов), пожарные, подъемные краны, вагоны-магазины и многие другие.

Средства регулирования, движения и управления эксплуатационной работой включают комплекс устройств автоматики, телемеханики, электротехники, электроники и связи. Основу этих средств составляют устройства сигнализации, централизации и блокировки, коротко называемые устройствами СЦБ.

К категории устройств сигнализации относятся светофоры, semaфоры, сигнальные щиты, маршрутные указатели и др. Наиболее эффективной системой регулирования является так называемая диспетчерская централизация (ДЦ), сочетающая в себе свойства автоблокировки и ЭЦ. Эта система позволяет одному человеку – дежурному диспетчеру управлять движением всех поездов в пределах целых участков протяженностью 100–250 км.

Средства связи на железнодорожном транспорте представляют собой сложный комплекс обособленных (от общегосударственной связи) устройств, предназначенных для управления эксплуатационной работой на всех уровнях организационной структуры.

Все системы связи являются автономными, и в их цепи не могут быть подключены какие-либо другие, «посторонние» абоненты. Указанные системы связи выполняются либо в виде радио, либо в виде проводной связи.

Помимо перечисленных основных видов технического оснащения железнодорожный транспорт имеет большое вспомогательное хозяйство, в том числе различные ремонтные, шпалопропиточные заводы, щебеночные и песчаные карьеры с соответствующими системами механизации работ и др.

В ближайшей перспективе будут реализованы мероприятия, направленные на сокращение времени доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны, рост скорости и объемов транзитных перевозок. Время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западных границ составит 8 дней.

Сегодня транспортная система не может существовать без современных транспортно-логистических центров, позволяющих обеспечить ускоренную обработку грузов, снизить затраты на их доставку, реализовать экспортный и транзитный потенциал нашей страны.

ОАО «РЖД» активно занимается продвижением технологий строительства на мировом рынке, реализуя на территории иностранных государств инфраструктурные проекты. В Сербии холдинг завершил работы на двух участках скоростной железнодорожной магистрали Белград – Будапешт, был дан старт проекту по электрификации линии в Иране.

Для обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для населения осуществляются меры его комплексной государственной поддержки. Меры государственного регулирования, в том числе принятые налоговые льготы позволяют существенным образом снизить нагрузку на региональные бюджеты и практически решить вопросы финансирования пригородных перевозок.

Учитывая достаточно сложную структуру железнодорожного транспорта, органы внутренних дел на транспорте являются необходимым и специфическим звеном в общегосударственной системе обеспечения общественного порядка, личной и общественной безопасности, задачи которых в рассматриваемой сфере во многом определяются особенностями функционирования производственно-технического комплекса федерального железнодорожного транспорта. Они сосредоточены главным образом на защите жизни, здоровья, законных прав и интересов участников перевозочного процесса от противоправных посягательств, на деятельности по предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений, на организации и осуществлении иных мероприятий, направленных на укрепление общественного порядка и безопасности на объектах транспортного комплекса страны, отнесенных к компетенции органов внутренних дел.

Комплексный подход к формированию организационных основ обеспечения общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте предполагает своевременное реагирование служб и подразделений органов внутренних дел на изменения оперативной обстановки на участках обслуживания, основанное на высокой мобильности и слаженности действий органов внутренних дел на транспорте и иных правоохранительных органов.

Тема 3. Водный транспорт и его особенности

Речной (внутренний водный) транспорт – один из старейших видов транспорта, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям: как по естественным (реки, озера), так и по искусственным (каналы, водохранилища).

В настоящее время эксплуатируемая сеть внутренних водных путей Российской Федерации (далее – внутренние водные пути) составляет 101,7 тыс. км. На внутренних водных путях расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения, находящихся в федеральной собственности.

На реках функционируют более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных 828 береговыми и 247 плавающими кранами. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов.

В то же время на долю внутреннего водного транспорта в России приходится менее 2 % общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта.

В настоящее время отмечается снижение объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом, в том числе на социально значимых маршрутах, недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг для снабжения регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт нередко является безальтернативным и жизнеобеспечивающим.

Речной транспорт, как и морской, имеет сложную инфраструктуру, которая включает в себя не только суда, но и все сооружения речного порта со всеми береговыми сооружениями, складами, хранилищами, базами обслуживания, прибрежными пунктами (пристань, остановочный пункт). Порт состоит из трех основных частей: портовой территории, акватории и причального фронта.

На портовой территории размещаются подъездные пути, перегрузочное оборудование, склады, вокзалы, мастерские, гаражи и другие сооружения.

Акватория представляет собой водную площадь, прилегающую к береговой полосе порта. Она служит для подхода и стоянки судов у причалов и устройства рейдов, на которых суда ожидают грузовой обработки или отправления в рейс, а также специальных рейдов для выполнения перегрузочных, водоотливных, уборочных и других работ на плаву.

Причальный фронт – участок береговой линии (причальная набережная) с соответствующим оборудованием (отбойными устройствами) предназначен для швартовки и стоянки судов. В качестве швартовных концов применяют причальные тумбы, рымы и кнехты.

Большинство рек на территории России характеризуется незначительным уклоном в среднем и нижнем течении, что создает благоприятные условия для использования их в целях судоходства. Основное направление течения рек – меридиональное. Для рек определенных районов характерны временные ограничения навигационного периода, например, в южных регионах страны он составляет 9–10 мес., в регионе Крайнего Севера – менее 4 мес. Имеются реки, которые используются в качестве водных путей в течение короткого паводкового периода для экспедиционного завоза грузов.

Основными технико-экономическими особенностями, определяющими преимущества речного транспорта, являются:

- большая провозная способность на глубоководных реках. Крупнейшими судоходными реками России являются Волга, Лена, Обь, Амур, Енисей, Дон;

- сравнительно низкая себестоимость перевозок. На реках Европейской части России она примерно на 30 % меньше, чем на железных дорогах, и в несколько раз меньше по сравнению с автомобильным транспортом;

- относительно малые капитальные затраты. Затраты на организацию судоходства по естественным магистральным водным путям с пропускной способностью 80–100 млн т в год в несколько раз меньше, чем на строительство железной дороги (с подвижным составом), и в 3–4 раза меньше, чем на сооружение автомобильной дороги с твердым покрытием.

К недостаткам использования речного транспорта относятся низкая географическая доступность водного транспорта, низкая скорость доставки грузов, сезонность водного транспорта, зависимость от навигационных условий, ограниченность доставки к пунктам потребления.

Речной транспорт осуществляет перевозку пассажиров между населенными пунктами, расположенными по берегам рек, а также туристские и экскурсионные перевозки. Крупные пассажирские речные суда в наши дни используются в основном для перевозки туристов (речные круизы), а также для перевозки пассажиров в труднодоступные районы, с которыми отсутствует автомобильное и железнодорожное сообщение. Они отличаются низкой по современным меркам скоростью (не более 25 км/ч) и не могут конкурировать на равных с автомобильным и железнодорожным транспортом. Так, за январь – сентябрь 2019 г. перевозки пассажиров внутренним водным транспортом составили 9,36 млн чел., пассажирооборот внутреннего водного транспорта составил 0,53 млрд пассажиро-километров.

Внутренний водный (речной) транспорт используется также для перевозки грузов в районах, где нет других видов транспорта, и между пунктами производства и потребления, расположенными на одних

и тех же речных путях; для перевозки в смешанных сообщениях на направлениях, где они эффективнее по сравнению с перевозками одним видом транспорта. В общем объеме перевозки грузов транспорта отраслей Минтранса России (2181,9 млн т) внутренним водным транспортом перевезено 85,3 млн т.

По внутренним водным путям перевозят в основном грузы, не требующие быстрой доставки, – стройматериалы (например, песок), уголь, кокс, зерно и т.п., а также нефть и нефтепродукты. Существуют также суда, перевозящие грузовые автомобили вместе с их грузом, и речные суда-контейнеровозы.

Для грузовых перевозок используют либо самоходные суда, либо толкаемые буксиром баржи. Баржи используются в основном для насыпных грузов. Самые крупные грузовые речные суда могут иметь длину более 100 м и брать на борт около 5000 т грузов. Особенно актуален вопрос с грузоперевозками в районы с неблагоприятными климатическими условиями, например в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

С учетом современного состояния водного транспорта, проблем и возможностей развития его как структурного элемента транспортной системы России, на основе приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года определены основные цели развития внутреннего транспорта, а именно:

- создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы;
- обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей;
- обеспечение функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров;
- повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта.

Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта.

Реализация Стратегии будет способствовать повышению производственного потенциала, в том числе улучшению качественных параметров внутренних водных путей, технического состояния судоходных гидротехнических сооружений; повышению конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности предприятий отрасли, повышению уровня доступности и качества транспортных услуг для снабжения регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Восто-

ка, увеличению объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом, в том числе на социально значимых маршрутах, развитию перевозок внешнеторговых грузов и транзита по внутренним водным путям.

Россия – великая морская, океанская держава. Территория государства расположена вдоль берегов трех океанов Северного Ледовитого, Тихого и Атлантического – через Балтийское, Средиземное моря. Развитие военно-морского флота является одним из ключевых приоритетов государства. Сильный флот является индикатором сильных политических позиций в мире и фактором промышленного и научного развития государства.

Крупнейшие судостроительные мощности представлены Адмиралтейскими верфями в Санкт-Петербурге, одним из старейших судостроительных предприятий в стране, а также в Северодвинске, в Большом Камне. Общая численность судов морского транспортного флота под российским флагом, по состоянию на 15 января 2019 г., в соответствии с данными Системы регистрации судов составила 3863 ед. суммарным дедвейтом около 4,7 млн т. Средний возраст судов – 35 лет.

Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года утверждена распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. №2205-р. Стратегия направлена на обеспечение интересов Российской Федерации в Мировом океане, предусмотренных в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года, повышение эффективности основных видов морской деятельности, поддержание сбалансированности специализированного флота, а также на развитие морской деятельности в целом. Стратегия сформирована с учетом определенных Морской доктриной критериев эффективности национальной морской политики – степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики, степени реализации торговым, рыбопромысловым, научно-исследовательским флотом и другим специализированным флотом суверенных прав Российской Федерации в ее исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, свобод открытого моря в районах Мирового океана, способности военной составляющей морского потенциала России во взаимодействии с видами Вооруженных сил Российской Федерации, другими войсками и воинскими формированиями обеспечить защиту интересов и безопасность Российской Федерации.

Реализация Стратегии осуществляется в рамках государственных программ, включающих в себя федеральные целевые программы и подпрограммы, содержащие в том числе ведомственные целевые программы и отдельные мероприятия органов государственной власти, что позволит к 2030 г. укрепить позиции России в ряду ведущих

морских держав, добиться устойчивого развития основных направлений морской деятельности. Так, например, в рамках федерального проекта «Морские порты России» «Росморпорт» осуществит строительство 9 ледоколов для эксплуатации в различных акваториях; в рамках федерального проекта «Северный морской путь» будет построено 11 судов для несения аварийно-спасательной готовности в акватории Северного морского пути, в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» – 121 судно для поддержания гарантированных глубин, сбора, очистки и переработки нефтесодержащих вод, промерных работ внутренних водных путей и др.

В части развития морской индустрии немаловажное значение имеет кибербезопасность. Объектами кибератак могут стать суда, буровые установки, навигационные системы, спутниковые каналы связи, обмен данными и т.п. В результате подобных действий логистические компании несут огромные финансовые потери, срываются поставки грузов, происходят сбои в работе портов.

Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры РФ» указывает на то, что морские суда и прочие объекты морской инфраструктуры могут быть классифицированы как объекты КИИ (Критическая информационная инфраструктура) и на них должна быть обеспечена кибербезопасность, в том числе с применением специализированных программно-аппаратных средств. Должна быть исключена коммерческая составляющая в сфере безопасности мореплавания и организована работа лоцманской службы и других элементов системы современной цифровой безопасной навигации.

Таким образом, морской транспорт играет важную роль в транспортной системе РФ: он стоит на третьем месте по грузообороту после железнодорожного и трубопроводного транспорта. В отличие от других видов транспорта, морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы. Внешние перевозки грузов преобладают.

Зависимость морского транспорта от природных условий, необходимость создания на морских побережьях сложного и дорогостоящего портового хозяйства, удаленность от морских побережий основных экономических районов и центров страны, относительно слабые экономические и внешнеторговые связи со странами, расположенными за пределами Европы, делает его достаточно уязвимым для преступных посягательств.

В условиях действующей угрозы пиратства, возможных актов незаконного вмешательства на водных коммуникациях, террористических, диверсионных угроз, в целях предупреждения чрезвычайных происшествий в районах с наиболее ценными природными ресурсами особенно остро стоит вопрос обеспечения общественной безопасности

и охраны общественного порядка на акваториях морских портов России.

Учитывая достаточно сложную структуру водного транспорта, органы внутренних дел на транспорте являются необходимым элементом в общегосударственной системе обеспечения общественного порядка, личной и общественной безопасности производственно-технического комплекса водного транспорта. Они выполняют задачи на защите жизни, здоровья, законных прав и интересов участников перевозочного процесса от противоправных посягательств, по предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений, организации и осуществлению иных мероприятий, направленных на укрепление общественного порядка и безопасности на объектах водного транспорта, отнесенных к компетенции органов внутренних дел.

Тема 4. Воздушный транспорт и его особенности

Авиационный транспорт – наиболее совершенный вид транспорта, выполняющий различные функции. Основными технико-экономическими особенностями воздушного транспорта относительно пассажирских перевозок является:

- 1) высокая скорость;
- 2) маневренность в организации пассажирских перевозок;
- 3) организация сквозных беспосадочных сообщений;
- 4) сокращение расстояний воздушных маршрутов по сравнению с другими видами транспорта (на отдельных направлениях они на 25 % короче, чем на железнодорожном транспорте, и на 50 % – чем на морском и речном). Воздушный транспорт постоянно технически совершенствуется, в эксплуатацию вводятся самолеты большей грузоподъемности.

Воздушный транспорт перевозит относительно небольшой объем груза, такой, который нуждается в особенно быстрой доставке, – медикаменты, гуманитарная помощь, ценные металлы, почта, а также продовольственные и промышленные товары для труднодоступных районов. В районах Дальнего Востока и на севере Сибири, в труднодоступных горных районах авиация нередко служит единственным транспортным средством.

Использование данного вида транспорта не ограничивается только транспортными целями, авиация широко применяется в сельском хозяйстве, в борьбе с лесными пожарами, в строительстве, монтажных, геологоразведочных, поисковых работах, в метеорологии и т.п.

По состоянию на 25 мая 2020 г., перечень эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок в Российской Федерации составляет 108 ед. Из них наиболее крупными являются «АЗУР Эйр», «Алроса», «Аэрофлот», «Россия», «Северный Ветер», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «Якутия» и др.

Воздушным транспортом за январь – сентябрь 2019 г. осуществлена перевозка 99,14 млн чел., пассажирооборот составил 248,1 млрд пассажиро-километров, из них на внутренние перевозки приходится 104,9 млрд пассажиро-километров. Всего за 2019 год объем регулярных и нерегулярных перевозок составил 220 891 207 чел. Несмотря на значительное увеличение роста цен на топливо и, как следствие, повышение транспортных тарифов, спрос на пассажирские перевозки не прекращается, хотя и преимущественно носит сезонный характер, значительно возрастает в период летних отпусков и зимних каникул.

Воздушный транспорт в основном предназначен для перевозки пассажиров, но, тем не менее, объем перевозки грузов за январь –

сентябрь 2019 г. составил 0,822 млн т, что значительно меньше в сравнении, например, с перевозкой грузов автомобильным транспортом (4182,5 млн т). Грузооборот воздушного транспорта за указанный период времени составил 5,36 млрд т/км в общем объеме транспорта отраслей Минтранса России (2235,9 млрд т/км).

В целях развития воздушного транспорта действует ряд федеральных и ведомственных целевых программ, например: «Медицинское обеспечение авиационного персонала гражданской авиации», «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»», «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте», «Развитие транспортной системы России» (подпрограмма «Гражданская авиация»).

Большое значение для воздушного транспорта имеет система управления безопасностью полетов (СУБП), представляющая собой системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

Под безопасностью полетов понимается состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Начиная с 2001 г., положения об управлении безопасностью полетов постепенно включались в различные приложения к Конвенции о международной гражданской авиации.

В 2013 г. приняты Международные стандарты и Рекомендуемая практика «Управление безопасностью полетов» (Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации).

В Российской Федерации системный подход к управлению безопасностью полетов обеспечивается посредством:

- структуры и функций федеральных органов исполнительной власти;
- Воздушного кодекса Российской Федерации, часть 1 ст. 24.1 которого устанавливает, что реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации;
- Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена

ими, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 18 ноября 2014 г. № 1215 (далее – Правила разработки и применения СУБП).

Дальнейшее развитие требований Воздушного кодекса Российской Федерации и Правил разработки и применения СУБП содержится в подзаконных нормативно-правовых актах, например, в п. 5.5–5.8, 5.12 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128; в Федеральных авиационных правилах «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 13 августа 2015 г. № 246, и др.

Приказом Минтранса № 104 от 25 июля 2007 г. «Об утверждении правил поведения предполетного и послеполетного досмотров» утвержден перечень предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах.

В целях обеспечения безопасности полетов сотрудники транспортной полиции во взаимодействии с сотрудниками служб авиационной безопасности принимают все необходимые меры, начиная от 100% досмотра всех лиц, входящих в здание аэровокзала, до выхода пассажиров на посадку. Предполетный досмотр пассажиров, багажа и вещей, находящихся при них, проводится с применением технических и специальных средств досмотра (рентгенотелевизионные интроскопы, стационарные металлодетекторы и т.д.).

Рамка стационарного металлодетектора предназначена для обнаружения наличия определенного количества металла у человека, проходящего через нее. Они имеют несколько уровней чувствительности – горизонтальную шкалу, показывающую количество металла и вертикальную, показывающую примерное местонахождение металла.

В крупных аэропортах при обследовании багажа и ручной клади, в том числе находящихся в камерах хранения, используются служебно-розыскные собаки, натренированные на поиск наркотиков и взрывчатых веществ. Такая система пропуска пассажиров позволяет своевременно выявлять правонарушения или составы преступлений, изымать огнестрельное оружие, боеприпасы, холодное оружие, оружие самообороны, наркотические средства, психотропные вещества, другие вещества и предметы, запрещенные к обороту на территории Российской Федерации и к перевозке на борту воздушного судна.

Полиция на воздушном транспорте выполняет свои задачи на достаточно ограниченной территории. Это позволяет принимать пре-

вентивные меры и отрабатывать пассажиропотоки с помощью методов личного сыска. В этих целях формируются специальные оперативно-поисковые группы для выявления лиц, находящихся в розыске, вынашивающих замысел захвата самолета, незаконного провоза наркотиков, оружия, боеприпасов, взрывчатых или иных запрещенных к перевозке предметов и веществ.

Основные усилия ОВД на воздушном транспорте направлены на организацию мер обеспечения безопасности пассажиров, членов экипажей воздушных судов и наземного персонала авиапредприятий, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

Для координации действий при возникновении чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в Федеральном агентстве воздушного транспорта создан межведомственный оперативный штаб. Режим безопасности аэропорта поддерживается путем патрулирования нарядами полиции периметра его территории.

При осложнении оперативной обстановки силы ОВДТ используются для усиления охраны объектов жизнеобеспечения авиапредприятий (хранилищ ГСМ, объектов управления воздушным движением и др.).

Нарушители общественного порядка на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, как правило, привлекаются к административной или уголовной ответственности в зависимости от объективной стороны своих действий. Чаще всего это появление гражданина на борту самолета в состоянии алкогольного опьянения, что приводит к угрозе безопасности полета всего воздушного судна.

В 2020 г. воздушный транспорт претерпел значительные кризисные изменения по причине распространения вируса COVID-19. Спрос на пассажирские перевозки резко упал, многие авиакомпании вынуждены были сокращать количество рейсов, а международные перевозки на несколько месяцев вообще были отменены. В результате воздействия пандемии российские авиакомпании понесли миллиардные убытки. Правительство РФ поддержало авиакомпании и аэропорты, выделив из бюджета около 30 млрд руб. По оценкам экспертов, восстановление нормальной ситуации в авиасекторе может произойти к началу 2023 г.

Тема 5. Правовое регулирование деятельности органов внутренних дел на транспорте

Транспорт играет огромную роль в экономической деятельности любого государства, в связи с этим неотъемлемым требованием к транспортной инфраструктуре является способность противостоять любым видам преступных посягательств. Протяженность территории Российской Федерации и важность обеспечения безопасности транспортных коммуникаций во все времена вызывали необходимость наличия соответствующих силовых структур и нормативно-правовой базы, которые обеспечивали бы транспортную безопасность.

В настоящее время безопасность на объектах транспортной инфраструктуры обеспечивает Министерство внутренних дел, в составе которого функционирует Главное управление на транспорте (далее – ГУТ).

Основными нормативными-правовыми актами, на основании которых органы внутренних дел на транспорте (далее – ОВДт) осуществляют свою деятельность, являются:

1. *Конституция Российской Федерации.*

2. *Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»*, в соответствии с которым деятельность ОВДт осуществляется по следующим основным направлениям:

1) защита личности, общества, государства от противоправных посягательств;

2) предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений;

3) выявление и раскрытие преступлений, производство дознания по уголовным делам;

4) розыск лиц;

5) производство по делам об административных правонарушениях, исполнение административных наказаний;

6) обеспечение правопорядка в общественных местах;

7) государственная защита потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства, судей, прокуроров, следователей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов, а также других защищаемых лиц;

8) осуществление экспертно-криминалистической деятельности.

3. *Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»* регулирует правоотношения, связанные с поступлением на службу в органы внутренних дел, ее прохождением и прекращением, а также с определением правового положения (статуса) сотрудника органов внутренних дел.

4. *Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»* предусматривает, что обеспечение общественного порядка на железнодорожном транспорте общего пользования и борьба с преступностью осуществляются ОВДт (ст. 23).

5. *Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности»* определяет понятие транспортной безопасности, объекты транспортной инфраструктуры, порядок обеспечения и уровни транспортной безопасности.

6. *Воздушный кодекс Российской Федерации* регулирует порядок проведения предполетного и послеполетного досмотров. Так, в целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом «О полиции» подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта. Досмотр осуществляется сотрудниками службы авиационной безопасности совместно с сотрудниками ОВДт.

7. *Указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации»* утверждает Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и структуру центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, в состав которого входит ГУТ. Определены также виды территориальных органов Министерства (окружные, межрегиональные, региональные, районные).

8. *Указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 250 «Вопросы организации полиции»* устанавливает, что в состав полиции входят подразделения, организации и службы, на которые возлагаются ряд обязанностей для выполнения задач, стоящих перед полицией.

9. *Приказ МВД РФ от 16 июня 2011 г. № 680* утверждает Положение о ГУТ, определяет его основные задачи и функции.

10. *Приказ МВД РФ от 15 июня 2011 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте»* определяет основные полномочия и организация деятельности линейного отдела Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

11. *Приказ МВД РФ от 31 декабря 2013 г. т.№ 1040 «Вопросы оценки деятельности территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации»* утверждает Инструкцию по оценке деятельности управлений на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по федеральным округам, Восточ-

но-Сибирского и Забайкальского линейных управлений Министерства внутренних дел Российской Федерации на транспорте, министерств внутренних дел по республикам, главных управлений, управлений Министерства внутренних дел Российской Федерации по иным субъектам Российской Федерации.

Следует отметить, что законодательная база обеспечения безопасности на транспорте включает в себя также уголовно-правовые и административно-правовые меры. В Уголовный кодекс России включена специальная глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена». В Кодексе РФ об административных правонарушениях также имеется соответствующая глава 11 «Административные правонарушения на транспорте».

Реализация указанных правовых норм позволяет обеспечить транспортную безопасность как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.

Таким образом, в своей деятельности органы внутренних дел на транспорте руководствуются теми же нормативными правовыми актами, которыми руководствуются территориальные органы внутренних дел. Однако, в связи с особенностями обслуживаемой ими территории имеется ряд правовых актов, которые предназначены только для органов внутренних дел на транспорте.

Систему органов внутренних дел на транспорте можно представить в виде трех уровней:

- 1) Главное управление на транспорте МВД России;
- 2) управления на транспорте по федеральным округам;
- 3) линейные управления (отделы) на железнодорожном, воздушном, водном транспорте и входящие в их состав линейные пункты полиции, а также подчиненные им подразделения и учреждения.

Каждый уровень имеет определенное различие в содержании задач и объеме выполняемых функций.

Главное управление на транспорте (ГУТ) выполняет функции головного подразделения Министерства по организации деятельности органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, координации в установленном порядке деятельности органов, организаций и подразделений системы МВД России по обеспечению безопасности населения на транспорте.

Главное управление осуществляет организационно-методическое обеспечение деятельности федерального казенного учреждения «Главный центр специальных перевозок Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Основными задачами Главного управления на транспорте являются:

- организация и участие в формировании основных направлений государственной политики в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта;
- обеспечение совершенствования нормативно-правового регулирования в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта;
- организация в пределах своих полномочий противодействия преступности, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта;
- участие в пределах своих полномочий в реализации мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства на объектах транспорта;
- обеспечение в пределах своих полномочий межведомственного взаимодействия по вопросам транспортной безопасности;
- организационно-методическое обеспечение деятельности органов внутренних дел на транспорте, а по вопросам транспортной безопасности – органов внутренних дел, обеспечивающих правопорядок и общественную безопасность на территориях (объектах) метрополитенов.

В состав ГУТ МВД России входит четыре управления:

- 1) Оперативно-розыскное управление;
- 2) Организационно-контрольное управление;
- 3) Управление организации борьбы с преступностью на транспорте;
- 4) Управление организации охраны общественного порядка.

Также в состав ГУТ МВД России входит 4 отдела, которые выполняют обеспечивающие функции.

Второй уровень органов внутренних дел на транспорте. В августе 2010 г. вместо 20 управлений внутренних дел на транспорте были созданы 8 управлений на транспорте МВД России по федеральным округам (УТ МВД России по ФО):

- 1) Управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу;
- 2) Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу;
- 3) Управление на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу;
- 4) Управление на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу;
- 5) Управление на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу;
- 6) Управление на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу;

7) Управление на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу;

8) Управление на транспорте МВД России по Южному федеральному округу,

а также два линейных управления УМВД России на транспорте (ЛУ) с прямым подчинением ГУТ: Восточно-Сибирское и Забайкальское.

После присоединения полуострова Крым к территории Российской Федерации приказом МВД России от 25 марта 2014 г. № 175 «О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России» был создан Симферопольский линейный отдел МВД России на транспорте с прямым подчинением ГУТ МВД России.

Третий уровень органов внутренних дел на транспорте. Линейные управления (отделы) на транспорте представляют третий уровень системы органов внутренних дел на транспорте. Они создаются, как правило, в масштабе железной дороги, пароходства, управления (авиакомпания) и дислоцируются в местах расположения органов управления ими.

Задачи и функции управлений на транспорте почти те же, что и территориальных органов внутренних дел, но отличаются характером и спецификой выполняемых обязанностей.

В составе управлений на транспорте имеются отделы (отделения) охраны общественного порядка, которые осуществляют свою деятельность в пределах железных дорог, авиакомпаний, пароходств. Они анализируют состояние общественного порядка и безопасности, обеспечивают взаимодействие с администрацией транспортных предприятий и учреждений и другими организациями по вопросам охраны общественного порядка и обеспечения безопасности.

Так, в состав Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу входят:

– три крупных линейных управления МВД России на транспорте: Северо-Восточное, Владивостокское и Хабаровское;

– семь линейных отделов МВД России на транспорте: Комсомольский, Сахалинский, Ванинский, Тындинский, Находкинский, Камчатский и линейный отдел на ст. Усурийск.

В состав этих подразделений входят 12 линейных отделов полиции, 7 линейных отделений полиции и 66 линейных пунктов полиции. Более 3 тыс. сотрудников транспортной полиции несут службу и обеспечивают транспортную безопасность Дальнего Востока.

Основные объекты транспорта на территории Дальнего Востока, выполняют транзитные функции и имеют большое значение не только в региональном, но и общероссийском и международном плане. Обслуживаемые УТ МВД России по ДФО объекты расположены на территории девяти субъектов Российской Федерации. Это Республика

Саха (Якутия), Еврейская автономная область, Приморский, Хабаровский, Камчатский края, Амурская, Сахалинская и Магаданская области, Чукотский автономный округ.

Общая эксплуатационная длина железных дорог, которые находятся в зоне оперативного обслуживания Управления на транспорте МВД России по ДФО, составляет 7 154 км. Сотрудники Управления обслуживают 123 железнодорожных вокзала и 409 станций. В среднем по участку обслуживания в сутки курсируют около 700 поездов дальнего следования и пригородного сообщения, а также грузовых составов.

В зону оперативного обслуживания Управления входят 46 аэропортов, в том числе 8 международного значения, которые расположены в городах: Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Южно-Сахалинск, Провиденция, Анадырь, Якутск.

Воздушный транспорт, в силу ряда объективных причин, имеет особое значение для Дальнего Востока, как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских перевозок. В удаленных труднодоступных районах Крайнего Севера он является безальтернативным видом круглогодичного транспорта.

Сотрудники транспортной полиции несут службу в 27 морских портах, которые обеспечивают пятую часть от всего грузооборота морских портов России.

Линейные управления (отделы) внутренних дел создаются на крупных транспортных узлах, железнодорожных станциях, в авиационных, морских, речных портах в зависимости от штатной численности личного состава, характеристики обслуживаемых ими объектов транспорта, с учетом уровня преступности и других факторов, влияющих на состояние криминогенной обстановки.

Линорган является территориальным органом Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне и подчинен соответствующему Управлению на транспорте МВД России по федеральному округу или линейному управлению МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Таким образом, свои задачи органы внутренних дел выполняют в пределах установленных границ обслуживания во взаимодействии с территориальными органами внутренних дел, другими правоохранительными органами, а также предприятиями, учреждениями, организациями и общественными объединениями.

Раздел 2

Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры

Тема 6. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта

Специальное понятие «обеспечение общественного порядка и безопасности» на железнодорожном транспорте в юридической литературе понимается как осуществление системы комплексных мер экономического, социально-культурного, организационного, правового и иного характера, адекватных угрозам безопасности функционирования объектов железнодорожного транспорта и направленных на поддержание общественного порядка, защиту прав и законных интересов граждан, участников перевозочного процесса, транспортных предприятий от преступных и других противоправных посягательств.

Вопросы обеспечения правопорядка на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах железнодорожного транспорта регламентируют межведомственные и ведомственные нормативные правовые акты МВД России.

Совместным приказом МВД России и Минтранса России от 27 декабря 2013 г. № 1022/487 утверждена Инструкция по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном, воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения.

В соответствии с данной инструкцией сопровождение пассажирских поездов нарядами полиции осуществляется в целях охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности, предупреждения, выявления и пресечения преступлений и административных правонарушений, обеспечения безопасных условий для проезда пассажиров и деятельности работников локомотивных и поездных бригад.

Перечень пассажирских поездов, сопровождаемых нарядами полиции, утверждается руководителями Управлений на транспорте МВД России по федеральным округам, Восточно-Сибирского и Забайкальского линейных управлений МВД России на транспорте, согласовывается с субъектами транспортной инфраструктуры, осуществляющими перевозку пассажиров на железнодорожном транспорте, и корректируется в зависимости от складывающейся оперативной обстановки. Копия перечня направляется перевозчику не позже 50 суток до отправления первого из пассажирских поездов.

Пассажирские поезда сопровождаются нарядами в соответствии с месячным графиком сопровождения пассажирских поездов, который утверждается начальником линейного управления (отдела). Под сопровождение берутся поезда, в которых наиболее часто совершаются преступления и административные правонарушения.

Сопровождение нарядами поездов может осуществляться следующими способами:

- 1) сквозным – одним нарядом от пункта формирования поезда до пункта его назначения в пределах Российской Федерации;
- 2) эстафетным – несколькими нарядами в пределах участков своего обслуживания;
- 3) по участку – одним нарядом в пределах участка своего обслуживания.

Между сопредельными ЛУ (ЛО) в соответствии с графиками организуется обмен информацией о сопровождении поездов по участкам оперативного обслуживания сквозным, эстафетным либо по участку способами, определяются станции пересадок (при эстафетном сопровождении), а также обеспечивается контроль ответственных руководителей за передачей информации по сопровождению поездов и несением службы нарядами сопровождения.

На каждый маршрут (участок) сопровождения составляется карточка маршрута, в которой указываются:

- маршрут сопровождения;
- железнодорожные станции, на которых дислоцируются ЛУ (ЛО), их структурные подразделения;
- участки, требующие особого внимания;
- порядок отработки поезда в пути следования и во время стоянок;
- особенности несения службы в пассажирском поезде;
- должностные обязанности наряда, выполняемые в составе поезда, на прилегающей территории остановочных пунктов, на станции оборота, а также при возникновении чрезвычайных ситуаций;
- порядок взаимодействия нарядов с работниками локомотивных и поездных бригад, представителями пригородных пассажирских компаний, на которых возложены функции по контролю наличия проездных документов (билетов) у пассажиров, и другими подразделениями полиции на железнодорожных станциях по маршруту следования;
- порядок связи и передачи экстренных сообщений в ЛУ (ЛО);
- порядок доклада в дежурные части ЛУ (ЛО) о результатах несения службы в пути следования и на станции оборота.

Карточка маршрута оформляется в двух экземплярах. Первый экземпляр хранится совместно с планом комплексного использования сил и средств органов внутренних дел по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах.

Второй экземпляр находится в дежурной части ЛУ (ЛО) и выдается старшему наряду сопровождения на инструктаже перед заступлением на службу.

Состав наряда сопровождения определяется начальником (заместителем начальника) ЛУ (ЛО) в количестве не менее двух сотрудников при нахождении в пути в обоих направлениях до 12 часов, а при следовании более 12 часов – не менее трех сотрудников. Наряд сопровождения возглавляет старший наряда, назначаемый из числа наиболее опытных сотрудников.

Сотрудники нарядов сопровождения несут службу в форменной одежде и должны быть обеспечены табельным оружием, специальными средствами, снаряжением, средствами связи, служебной документацией и универсальными вагонными спецключами.

Сотрудники, назначенные в наряд сопровождения, за один час до отправления в рейс прибывают в дежурную часть ЛУ (ЛО).

Оперативный дежурный по ЛУ (ЛО) отмечает прибывших в постовой ведомости, осматривает их внешний вид, выдает и проверяет наличие положенных предметов вооружения, снаряжения и экипировки, опрашивает о состоянии здоровья, знакомит с ориентировками о совершенных преступлениях, приметами разыскиваемых лиц, похищенного имущества и другими сообщениями, контролирует запись сведений в служебных книжках, оформляет и выдает маршрутный лист.

Маршрутный лист выдается только наряду сопровождения поезда дальнего следования.

Маршрутный лист заполняется машинописным или разборчивым рукописным текстом, подписывается начальником (заместителем начальника) ЛУ (ЛО), заместителем начальника полиции (по охране общественного порядка) ЛУ (ЛО) или ответственным от руководства ЛУ (ЛО) и заверяется круглой печатью с наименованием органа внутренних дел.

При обнаружении недостатков в вопросах подготовки наряда сопровождения к несению службы оперативный дежурный по ЛУ (ЛО) принимает меры к их устранению и докладывает ответственному от руководства ЛУ (ЛО) о готовности наряда к несению службы.

Ответственный от руководства ЛУ (ЛО) с участием оперативно-дежурного по ЛУ (ЛО) доводит оперативную обстановку, проверяет знание нарядом сопровождения своих прав и обязанностей, положений нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, а также положений названной Инструкции, ставит конкретные задачи и инструктирует о порядке их выполнения.

Приступая к несению службы, старший наряда сопровождения не позднее чем за 30 минут до отправления:

– поезда дальнего следования: устанавливает взаимодействие с дежурным по вокзалу, представляется начальнику поезда дальнего следования, предъявляет ему служебное удостоверение и маршрутный лист, выясняет обстановку, согласовывает порядок работы на перроне при посадке пассажиров и во время отправления поезда с таким расчетом, чтобы обслуживаемый поезд с обеих сторон находился под постоянным наблюдением сотрудников наряда;

– поезда пригородного сообщения: представляется машинисту поезда пригородного сообщения и представителю пригородной пассажирской компании, предъявляет им служебное удостоверение, выясняет обстановку, согласовывает порядок работы в поезде и способ экстренной связи.

В поезде дальнего следования начальник поезда вносит в рейсовый журнал фамилии и инициалы сотрудников наряда сопровождения, номера их служебных удостоверений и номер маршрутного листа с указанием участка сопровождения. В случае нахождения в составе специального вагона информирует об этом наряд сопровождения.

В поезде пригородного сообщения машинист поезда вносит в маршрутный лист поезда, а представитель пригородной пассажирской компании в график-рапорт фамилии и инициалы сотрудников наряда сопровождения, время начала и окончания сопровождения, участок сопровождения.

Наряды сопровождения несут службу во взаимодействии с работниками железнодорожного транспорта, работниками частных охранных организаций, охраняющими транспортные средства субъектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, членами общественных объединений правоохранной направленности и гражданами.

В поезде дальнего следования для разбирательства с правонарушителями, составления соответствующих документов, а также отдыха наряду при сопровождении поезда сквозным, эстафетным либо по участку способами предоставляется выделенное купе вагона в соответствии с утвержденным графиком на основании месячной заявки ЛУ (ЛО) на выделение мест для наряда, сопровождающего конкретный пассажирский поезд, места исключаются из продажи. График может корректироваться в зависимости от складывающейся оперативной обстановки и в обязательном порядке согласовывается с перевозчиком.

Запрещается нахождение в предоставленном наряду сопровождения купе посторонних лиц, за исключением сотрудников ЛУ (ЛО), входящих в состав следственно-оперативных групп. Наряду сопро-

вождения запрещается принимать, передавать и перевозить посылки и другие отправления, за исключением служебной документации.

После отправления пассажирского поезда наряд сопровождения обходит состав, устанавливает взаимодействие с проводниками вагонов, другими работниками поездной бригады, работниками вагон-ресторана (буфета), информирует их о порядке связи с нарядом в пути следования, разъясняет задачи по обеспечению правопорядка.

В пути следования наряд сопровождения несет службу путем патрулирования, находясь в движении по составу в целях постоянного контроля за обстановкой и оперативного реагирования на ее изменение.

На остановочных пунктах старший наряда устанавливает взаимодействие с сотрудниками ЛУ (ЛО), совместно с посадочными группами участвует в отработке пассажиропотока при стоянке и отправлении поезда.

Оперативные дежурные по ЛУ (ЛО), расположенным на маршруте следования сопровождаемых нарядами пассажирских поездов, обеспечивают с ними постоянный обмен информацией об изменениях оперативной обстановки, взаимодействие во время стоянок поездов, а также осуществляют в установленном порядке контроль за несением нарядами службы, независимо от их подчиненности.

Сотрудники наряда могут оставить сопровождаемый пассажирский поезд только в случаях:

- пресечения преступлений и доставления лиц, подозреваемых в совершении преступлений, в дежурные части ЛУ (ЛО);
- осуществления преследования скрывающихся преступников;
- оказания содействия работникам железнодорожного транспорта и сотрудникам полиции, работающим на станциях, в пресечении преступлений;
- оказания помощи пострадавшим при происшествиях и несчастных случаях на железнодорожном транспорте.

Распоряжение об оставлении пассажирского поезда дает оперативный дежурный по ЛУ (ЛО), по участку обслуживания которого следует поезд, после доклада старшего наряда сопровождения о причинах, по которым необходимо оставить маршрут сопровождения.

Перед оставлением поезда дальнего следования сотрудники наряда сопровождения должны проинформировать начальника поезда о причинах оставления поезда, за исключением случаев преследования скрывающихся преступников, и сделать отметку в служебных документах начальника поезда с указанием станции оставления поезда.

При оставлении поезда пригородного сообщения наряд сопровождения должен проинформировать машиниста поезда по внутрисалонной системе «пассажир – машинист» или «полиция».

Порядок дальнейшего следования наряда сопровождения (отдельных сотрудников наряда) определяется начальником (заместителем начальника) ЛУ (ЛО), на участке обслуживания которых возникли обстоятельства, указанные в настоящем пункте. По возвращении к постоянному месту службы старший наряда сопровождения докладывает рапортом начальнику ЛУ (ЛО) о причинах оставления сотрудниками наряда сопровождаемого пассажирского поезда.

При сопровождении поезда дальнего следования эстафетным способом старший наряда, передающий поезд для дальнейшего сопровождения другому наряду, информирует его об оперативной обстановке, лицах, вызывающих подозрение, находящихся в пассажирском поезде.

В служебные документы начальника поезда старшим наряда сопровождения вносится запись о передаче поезда под сопровождение новому наряду, которая заверяется подписями передающей и принимающей сторон (старших нарядов).

При сопровождении поезда пригородного сообщения в пределах участка своего обслуживания наряда делает посадку в головной вагон состава и представляется машинисту поезда и представителю пригородной пассажирской компании.

При посадке сотрудников СОГ ЛУ (ЛО) в пассажирский поезд, сопровождаемый нарядом, старший наряда сопровождения должен занести в служебную книжку установочные данные старшего СОГ, проинформировать его об обстановке в поезде и при необходимости оказывать практическую помощь в выполнении служебных задач.

Сотрудники, не входящие в наряда сопровождения, при посадке в пассажирский поезд обязаны предъявить документы, предоставляющие им право проезда на железнодорожном транспорте.

По прибытии на вокзал (станцию) пересадки, на котором (которой) нет ЛУ (ЛО), старший наряда сопровождения устанавливает взаимодействие с руководителем смены на вокзале (станции), делает у дежурного по вокзалу (станции) отметку в маршрутном листе и обеспечивает правопорядок на территории вокзала (станции) до прибытия пассажирского поезда, подлежащего сопровождению.

При нахождении поезда дальнего следования на станции оборота старший наряда сопровождения во взаимодействии с работниками поезда бригады принимает меры по обеспечению правопорядка в поезде дальнего следования и вдоль него на прилегающей территории.

Несение службы нарядами сопровождения имеет следующие особенности. Нарядами сопровождения осуществляются:

– обеспечение безопасности пассажиров, представителей пригородных пассажирских компаний, работников локомотивных и поездных бригад и общественного порядка в поезде;

– принятие совместно с работниками железнодорожного транспорта (дежурными по станции, вокзалу, посадке, начальниками поездов, проводниками вагонов, представителями пригородной пассажирской компании), частных охранных организаций мер по недопущению посадки и высадки пассажиров на ходу пассажирского поезда, проезда граждан на подножках, сцепках, крышах и в нерабочих тамбурах вагонов;

– проведение осмотра вагонов по прибытии состава на конечную станцию, недопущение нахождения посторонних лиц, предметов и вещей в составе поезда;

– проведение осмотра технологических ниш и пустот вагонов в присутствии начальника поезда и (или) работников локомотивной и поездной бригад, мест вероятной установки взрывных устройств;

– передача в установленном порядке оперативному дежурному по ЛУ (ЛО) обнаруженных при осмотре поезда бесхозных вещей, ценностей, документов, оружия, боеприпасов, предметов и веществ, а также изъятых из гражданского оборота, находящихся у граждан без специального разрешения;

– удаление в установленном порядке пассажира из поезда, если он при посадке в поезд или в пути следования нарушает правила проезда, общественный порядок и мешает спокойствию других пассажиров.

О каждом удалении пассажира из пассажирского поезда старший наряда докладывает рапортом начальнику ЛУ (ЛО) с указанием даты, времени, места и оснований удаления.

Отдельно следует сказать о взаимодействии работников железнодорожного транспорта с нарядами сопровождения по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения.

Так, в поезде дальнего следования начальник поезда и проводники вагонов должны регулярно, не реже двух раз в сутки, информировать пассажиров о соблюдении мер личной безопасности, сопровождении поезда нарядом, порядке связи с ним, его местонахождении. Во время стоянки поезда на станциях не допускать в вагоны посторонних лиц, а после отправления поезда убедиться в их отсутствии в вагонах.

При обнаружении посторонних лиц работники поездной бригады должны принять меры к их удалению и поставить в известность начальника поезда и наряд сопровождения.

Начальник поезда организует работу дежурных проводников вагонов. При дежурстве, особенно в ночное время, проводники контролируют все передвижения пассажиров по вагону и пассажирскому поезду, регулярно проверяют свободные купе, служебные и технические помещения (коридоры, тамбуры, туалеты). При выявлении подозри-

тельных лиц, предметов и бесхозных вещей проводники информируют начальника поезда и наряд сопровождения.

В поезде пригородного сообщения машинист поезда информирует не менее двух раз за время поездки в одном направлении пассажиров о сопровождении поезда нарядом, порядке связи с ним и о местах нахождения наряда.

При обнаружении противоправных действий или обращении пассажиров о совершении в поезде дальнего следования по отношению к ним противоправных действий проводники вагона немедленно сообщают об этом начальнику поезда и наряду сопровождения.

Начальник поезда совместно с нарядом сопровождения в корректной форме проводит опрос пострадавших пассажиров и возможных свидетелей происшествия (с их согласия).

При поступлении обращений пассажиров поезда пригородного сообщения по внутрисалонной системе «пассажир – машинист» о противоправных действиях машинист поезда немедленно вызывает по громкоговорящей связи наряд сопровождения к месту происшествия.

При отсутствии в пассажирском поезде наряда сопровождения:
– начальник поезда:

1) с использованием имеющихся у него средств связи сообщает о происшествии в дежурную часть ближайшего ЛУ (ЛО) по маршруту следования, ситуационный центр перевозчика и руководителям по месту формирования поезда: название станции (участок следования пассажирского поезда), где имело место происшествие, номер поезда, номер вагона, анкетные данные обратившегося пассажира или работника поезда бригады, время происшествия, суть происшествия;

2) информирует локомотивную бригаду о происшествии;
– представитель пригородной пассажирской компании:

1) по внутрисалонной системе «пассажир – машинист» или «полиция» информирует машиниста поезда о происшествии на станции (участке следования поезда пригородного сообщения), где имело место происшествие, сообщает номер вагона, время, суть происшествия;

2) с использованием имеющихся средств связи информирует о происшествии руководителя пригородной пассажирской компании.

Локомотивная бригада (машинист поезда) информирует о происшествии дежурного ближайшей станции или поездного диспетчера и действует по его указаниям.

Дежурный по станции или поездной диспетчер в установленном порядке информирует о происшествии дежурную часть ближайшего ЛУ (ЛО).

По всем случаям выявления или получения информации о противоправных действиях в пути следования начальником поезда составляется информационный лист в двух экземплярах.

Один экземпляр информационного листа передается начальником поезда старшему наряду сопровождения, а при отсутствии наряда сопровождения – на ближайшей станции в дежурную часть ЛУ (ЛО).

Второй экземпляр информационного листа, подписанный старшим наряда сопровождения, дежурным ЛУ (ЛО) или старшим СОГ, с протоколом оперативного разбора, подробным рапортом, имеющимися документами по факту совершения противоправных действий и объяснениями проводников вагона, где произошло правонарушение, передается начальником поезда руководителю транспортной организации по месту формирования поезда для разбора и принятия мер.

Руководитель транспортной организации по месту формирования поезда направляет информационный лист с материалами разбора руководству вышестоящей организации (перевозчику).

При посадке в пассажирский поезд СОГ начальник поезда и поездная бригада оказывают содействие в проведении процессуальных действий и оперативно-разыскных мероприятий.

При необходимости начальник поезда информирует ЛУ (ЛО) о ходе выполнения служебных обязанностей нарядами сопровождения, вносит через транспортные организации по месту формирования поезда предложения в ЛУ (ЛО) о принятии дополнительных мер по обеспечению правопорядка, личной и имущественной безопасности пассажиров и работников поездных бригад.

По прибытии на конечный пункт маршрута пассажирского поезда старший наряда сопровождения докладывает рапортом оперативному дежурному по ЛУ (ЛО) о состоянии правопорядка в поезде. При нахождении пассажирского поезда на станции оборота свыше трех часов на время, не связанное с обеспечением правопорядка в составе поезда, табельное оружие сдается сотрудниками наряда сопровождения на временное хранение в дежурную часть ЛУ (ЛО).

Оперативный дежурный по ЛУ (ЛО) записывает в рабочую тетрадь сведения о составе прибывших нарядов сопровождения, времени их прибытия, номерах сопровождаемых и подлежащих сопровождению пассажирских поездов, наличии оружия и специальных средств, определяет способ связи с нарядами при нахождении их на станциях оборота.

Перед отправлением наряда сопровождения в обратный путь оперативный дежурный по ЛУ (ЛО) проводит его инструктаж.

В случаях грубого нарушения сотрудниками наряда сопровождения требований Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном, и воздушном транспорте лица, на которых возложен контроль за работой наряда, отстраняют их от дальнейшего несения службы. Информация об этом незамедлительно направляется в ЛУ (ЛО).

По возвращении из поездки наряд сопровождения докладывает о выполнении служебного задания оперативному дежурному по ЛУ (ЛО), сдает ему карточку маршрута, заполненный маршрутный лист и рапорт о результатах работы.

Оперативный дежурный по ЛУ (ЛО) докладывает о результатах работы нарядов сопровождения за сутки начальнику (заместителю начальника) ЛУ (ЛО) и передает ему на рассмотрение маршрутные листы и рапорт.

Таким образом, высокая эффективность деятельности нарядов сопровождения достигается путем целенаправленного их использования, дифференцированной расстановки сил и оперативного управления нарядами на основе тщательного и всестороннего анализа общественных отношений, определения направлений, поездов и станций, где наиболее часто допускаются нарушения общественного порядка и безопасности на объектах железнодорожного транспорта, разрабатываются варианты маршрутов сопровождения, схемы и карточки маршрутов.

Работа наряда сопровождения строится на непрерывном взаимодействии с другими участниками охраны общественного порядка, работниками железнодорожного транспорта, транспортной прокуратуры и другими субъектами государственной системы обеспечения общественного порядка и безопасности. При этом организация взаимодействия на объектах железнодорожного транспорта между субъектами охраны общественного порядка и безопасности осуществляется посредством правовых и организационных форм (по характеру действий). Сущность такого взаимодействия заключается в согласованности целенаправленных действий по времени, месту и взаимной помощи при осуществлении мероприятий по обеспечению общественного порядка и безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Тема 7. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта

Особенности охраны общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта обусловлены рядом факторов: относительной ограниченностью обслуживаемой территории; высокой концентрацией людей на малых площадях (например, в аэровокзалах) и интенсивной их миграцией; сосредоточением больших материальных ценностей; использованием самолетов преступниками для перемещения и т.п.

Ранее полномочия полиции по обеспечению авиационной безопасности в области гражданской авиации в общем виде были предусмотрены гл. 12 Воздушного кодекса РФ и конкретизированы приказом Минтранса России от 25 июля 2007 г. № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров». Но с января 2018 г. внесены изменения в указанные и другие по направлению деятельности нормативно-правовые акты, предполагающие разграничение полномочий полиции и службы авиационной безопасности при работе в аэропортах.

В настоящее время авиационную безопасность может обеспечивать только служба авиабезопасности аэропортов, подразделения ведомственной охраны и другие уполномоченные органы, которые наделены этим правом федеральными законами. В соответствии с Воздушным кодексом РФ к этим службам не относятся полицейские, но в случае возникновения проблем их могут привлечь, чтобы разобраться с нарушителями. Таким образом, законодателем устранено противоречие, существовавшее между Воздушным кодексом РФ и Федеральным законом «О полиции», который наделял соответствующими полномочиями сотрудников органов внутренних дел.

Кроме того, закон определяет конкретные случаи проведения послеполетного досмотра граждан и бортов самолетов. Досмотр проводится в случае получения оператором аэропорта информации от уполномоченных лиц служб авиационной безопасности об угрозе совершения актов незаконного вмешательства. Проведение послеполетного досмотра может предусматривать возможность досмотра при осуществлении оперативно-розыскной деятельности уполномоченными лицами. Уточняется, что в случае отказа пассажира от предполетного досмотра договор о воздушной перевозке расторгается.

Хотя указанное противоречие устранено, однако с точки зрения правоприменения создана конфликтная ситуация. Она выражается в том, что сотрудники службы авиабезопасности аэропортов, подразделения ведомственной охраны и другие уполномоченные органы, не наделены административными полномочиями, в случае совершения лицом правонарушения или преступления, они вынуждены ожидать

прибытия сотрудников полиции для процессуального оформления документов, задерживать лиц в качестве подозреваемых или административно задержанных они также не имеют права. Не ясна сама формулировка «другие уполномоченные органы», это позволяет расширительно толковать круг субъектов – участников досмотра. Также формулировка о том, «что в случае возникновения проблем полицейских могут привлечь к досмотру» свидетельствует не об обязанности, а о праве службы авиабезопасности.

Логично напрашивается вопрос: имеется ли тогда альтернатива в лице каких-либо уполномоченных органов на проведение административно-процессуальных или уголовно-процессуальных действий? Однозначные выводы по данному вопросу сложно делать, так как необходимо посмотреть, как будет складываться практика правоприменения.

Федеральным законом от 2 декабря 2019 г. № 415-ФЗ «О внесении изменений в статью 12.3 Федерального закона "О транспортной безопасности"» транспортным полицейским предоставлено право применения электрошокеров и искровых разрядников, произведенных в РФ. Работники подразделений транспортной безопасности вправе будут применять специальные средства на объектах транспортной инфраструктуры для их защиты от актов незаконного вмешательства в случаях отражения нападения на эти объекты и на работников подразделений транспортной безопасности, а также задержания лиц, совершающих преступления или правонарушения. При этом устанавливается запрет на применение электрошоковых устройств и искровых разрядников в отношении женщин с видимыми признаками беременности, лиц с явными признаками инвалидности и малолетних, за исключением случаев, если указанные лица оказывают вооруженное сопротивление, совершают нападение, угрожающее жизни или здоровью работников транспортной полиции и людей, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры.

Работники подразделений транспортной безопасности при применении электрошоковых устройств и искровых разрядников будут обязаны стремиться в зависимости от характера и степени опасности преступления или правонарушения к тому, чтобы любой вред, причиняемый при этом, был минимальным, а также предупредить о намерении применить их. Вместе с тем прописывается обязанность обеспечить лицам, получившим телесные повреждения в результате применения электрошокеров, оказание первой помощи.

На руководителей подразделений транспортной безопасности возлагается обязанность незамедлительно уведомить орган внутренних дел и прокурора о каждом случае ранения или смерти в результате применения электрошоковых устройств и искровых разрядников.

Транспортная безопасность – это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В качестве потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств выделяют: угрозу захвата объектов транспортной инфраструктуры, угрозу взрыва и угрозу попытки размещения взрывных устройств на объектах транспортных средств.

Таким образом, сотрудниками подразделений ОВД на транспорте осуществляется планомерная работа по предотвращению перечисленных угроз, а также в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, предотвращению совершения преступлений и правонарушений, обеспечению общественной безопасности и общественного порядка.

Тема 8. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах водного транспорта

Обеспечение безопасности общества и личности является одной из приоритетных функций любого государства. Именно от состояния защищенности указанных элементов зависит во многом благополучное и перспективное развитие государства. Таким образом, безопасность выступает необходимым условием развития общественных отношений, гарантией существования и жизни населения.

Обеспечение безопасности невозможно без наличия соответствующих правовых и организационных мер. Рассмотрение организационно-правовых основ деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности на водном транспорте целесообразно начинать с понятийного аппарата.

Единое универсальное понятие «безопасность» в отечественном законодательстве отсутствует. В Федеральном законе «О безопасности» определяется лишь содержание деятельности по обеспечению безопасности. В перечень таких действий входят: прогнозирование, выявление, анализ и оценка угроз безопасности; определение основных направлений государственной политики в этой сфере.

Слово «безопасность» означает состояние, при котором не угрожает опасность, т.е. защита от опасности. Как видим, оно используется в качестве антонима понятию «опасность», и его никак нельзя взять за основу рассматриваемой дефиниции.

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 10 ст. 1). При этом обеспечение транспортной безопасности определяется как реализация государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства (п. 4 ст. 1).

Органы внутренних дел являются ключевым элементом системы обеспечения транспортной безопасности. Они обладают обширной компетенцией в части борьбы с преступностью на транспорте.

В соответствии с осуществляемыми направлениями деятельности основные силы ОВД на транспорте состоят из личного состава подразделений полиции по оперативной работе и полиции по охране общественного порядка.

Органы внутренних дел на морском и речном транспорте решают общие задачи, аналогичные задачам ОВД на железнодорожном и воздушном транспорте. Вместе с тем они детализируются применительно к специфическим условиям их деятельности. В частности, на

органы внутренних дел на водном транспорте возложено обеспечение следующих функций:

- обеспечение общественного порядка при проведении водно-спортивных мероприятий и праздников на воде;
- предупреждение несчастных случаев и спасение людей, терпящих бедствие на воде;
- санитарно-профилактическая охрана отдельных закрытых водных бассейнов;
- содействие пограничным войскам в поддержании пограничного режима;
- оказание содействия органам рыбоохраны;
- оказание содействия подразделениям Государственной инспекции по маломерным судам;
- оказание содействия природоохранительным организациям.

ОВД на водном транспорте для охраны общественного порядка на подведомственных объектах используют преимущественно патрульно-постовую службу. В организации этой деятельности принимают участие сотрудники полиции по охране общественного порядка, дежурные части и в ряде случаев оперативный состав.

Расстановка сил и средств производится с учетом специфических особенностей водного транспорта, таких как географическое положение обслуживаемой акватории; виды нарядов, профиль их работы и специализация; график движения судов; профиль водного пути; график стоянок и продолжительность отстоев судов; интенсивность грузоперевозок и пассажирских рейсов; сезонность работы, сроки навигации; планируемые перевозки грузов и т. д.

Для территорий оперативного обслуживания ОВД на речном транспорте характерно несовпадение их с административно-территориальным делением, прохождение границ по территории нескольких субъектов Российской Федерации и многих органов местного самоуправления.

Объекты обслуживания морского и речного транспорта имеют свои различия. Так, к объектам обслуживания ОВД на морском транспорте относятся:

1. Морские порты, причалы, пристани.
2. Гидротехнические сооружения с земельными отводами и средства навигационной обстановки, подведомственные Минтрансу России, в пределах судоходной части морских портов.
3. Суда и другие плавательные средства, независимо от портов приписки, находящиеся у причалов и в акватории портов, вокзалов и других гидротехнических сооружений, стоящих на рейдах акватории морских портов.
4. Находящиеся на территории портов предприятия, учреждения и организации, а также судоходная часть акватории морских портов.

5. Склады, ангары, предназначенные для хранения грузов, помещения для переработки грузов на территории портов, вокзалов, причалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности.

6. Здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории порта и предназначенные для государственного контроля и надзора в порту.

7. Пункты специализированного отстоя и ремонта плавательных средств, судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных.

8. Морские терминалы.

К объектам обслуживания ОВД на речном транспорте относятся:

1. Речные порты, пассажирские терминалы, причалы и пристани по обслуживанию грузовых и пассажирских судов.

2. Внутренние водные пути Российской Федерации в пределах их границ при наличии ОВДт.

3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров и грузов, плавательные средства, находящиеся на главном судовом ходу.

4. Судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных, пункты специализированного отстоя и ремонта грузовых и пассажирских судов.

5. Главный судовый ход акватории рек и каналов без учета боковых притоков при наличии ОВДт.

6. Плавучие базы отдыха, дебаркадеры.

7. Плавучие знаки судовой обстановки.

8. Острова, расположенные в водных акваториях портов, рек и прибрежных вод, на которых отсутствуют городские и сельские поселения.

Организация охраны общественного порядка на водном транспорте имеет свою специфику, обусловленную интенсивным пассажиропотоком. При этом пассажиры, следующие транзитом, проживают, как правило, вне зон оперативного обслуживания ОВД на транспорте, что требует быстрого реагирования, срочного выявления и общения со свидетелями и другими очевидцами, немедленного принятия мер по задержанию правонарушителей, которые, используя транспорт, могут быстро скрываться и больше не появляться в этих местах.

В таких случаях решения принимаются, как правило, в весьма сложных ситуациях, при отсутствии полной и достоверной информации. Лица без определенного места жительства и несовершеннолетние посещают объекты транспорта, как правило, с целью «путешествий», а также для совершения правонарушений.

Эти и другие обстоятельства учитываются при организации охраны общественного порядка и обеспечении общественной безопасности на водном транспорте, выставления нарядов полиции в зданиях морских и речных вокзалов, на пристанях и других объектах

перевозок водного транспорта; сопровождения нарядами полиции судов; усиления охраны на подступах к крупным населенным пунктам за счет заслонов и других оперативно-маневренных групп.

Выставление нарядов на вокзалах и других объектах транспорта преследует цель – обеспечить порядок в местах скопления пассажиров (при входе и выходе, у билетных касс, в местах посадки и высадки, у торговых точек, мест отдыха и развлечений); выявить лиц, ведущих антиобщественный и паразитический образ жизни, совершающих кражи, другие преступления и правонарушения.

Для работы личным сыском наряд несет службу в гражданской форме одежды. Эта форма работы создает тактический эффект непрерывности охраны, способствует предупреждению и пресечению правонарушения, а также задержанию с поличным.

На водном транспорте перевозка пассажиров осуществляется морскими и речными судами различной скорости и вместимости. Как свидетельствует практика, в летний период на водном транспорте на первый план выдвигается проблема организации борьбы с преступностью и охраны общественного порядка на прогулочных судах пригородных линий.

Высокой эффективности деятельности нарядов на крупных транспортных узлах способствует организация работы специальных строевых подразделений по сопровождению таких судов путем целесообразного их использования, дифференцированной расстановки и оперативного управления.

Для этого в каждом ОВДт тщательно и всесторонне анализируется обстановка, где и в каких местах наиболее часто допускаются нарушения общественного порядка. Затем, с учетом расписания движения судов и потока пассажиров, по каждому направлению пригородной зоны разрабатываются варианты маршрутов сопровождения, им присваиваются постоянные номера, что позволяет быстро реагировать на изменения оперативной обстановки. Один экземпляр карточки маршрута выдается старшему наряда полиции, второй находится в дежурной части для организации работы, а третий – хранится в отделе охраны общественного порядка для осуществления контроля за работой нарядов и дежурной части.

Одним из наиболее популярных методов организации охраны общественного порядка на объектах водного транспорта является метод зонально-челночного сопровождения судов. С помощью данного способа обеспечивается максимальное привлечение сотрудников служб ОВД и периодическая концентрация их на определенных участках – зонах, которые могут обслуживаться несколькими ОВДт, и оказание практической помощи силовым структурам и патрульно-постовой службе Управлений МВД на транспорте.

Необходимость рационального использования сил и средств ОВДт и маневрирования ими вызвала использование такой формы охраны общественного порядка в часы «пик» перевозки пассажиров, в выходные и праздничные дни, в местах массовых гуляний граждан, как работа «посадочных групп», в состав которых входят работники транспорта, члены добровольной народной дружины и служб безопасности предприятия.

Тактика работы нарядов по сопровождению судов существенно отличается от несения службы на вокзалах и пристанях, поскольку требует умений и навыков работы, а также обеспечения личной безопасности в пути следования судна, без помощи других нарядов полиции. Такой наряд должен уметь выявлять правонарушения и оформлять материалы об административном правонарушении (взять правильно объяснения, составить рапорт, выявить и обеспечить факты доказательствами, свидетелями, потерпевшими); принимать меры по сохранению следов, а при необходимости и изъятию вещей и предметов, на которых они обнаружены; определять угрозы обеспечения безопасности на транспорте, связанные с провозом ручной кладью огнеопасных, легковоспламеняющихся, отравляющих, взрывчатых и ядовитых веществ, предметов и материалов. Поэтому наряды сопровождения судов назначаются их наиболее опытных полицейских (при необходимости сотрудников криминальной полиции) в составе не менее двух человек. Как и при осуществлении охраны общественного порядка на других объектах, они имеют графики и маршрутные карты с указанием особенностей охраны объекта.

Заступление на службу по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности сил органов внутренних дел на водном транспорте осуществляется в соответствии с Уставом патрульно-постовой службы полиции, при соблюдении некоторой специфики.

Так, после получения табельного оружия и спецсредств, проездных (командировочных) и других служебных документов, инструктажа наряд по прибытии на судно устанавливает связь с его капитаном, выясняет обстановку и определяет порядок своей работы на причале при посадке пассажиров и во время отправления судна. В дальнейшем работа наряда строится так, чтобы сопровождаемое судно на стоянках и во время отправления находилось под постоянным наблюдением.

Кроме того, наряд должен выбрать из числа пассажиров граждан, которые могут и способны при осложнении оперативной обстановки оказать ему помощь. Тем более, что предупреждение пьянства, хулиганства и других правонарушений невозможно без тесной связи и опоры на общественность, добровольные народные дружины и другие формирования.

Розыск лиц, скрывающихся от суда и следствия, совершивших побег, а также после совершения преступления значительно усложняется, если неизвестно, с какого судна и когда преступник сошел (сел). При этом проходит длительное время до того момента, когда о преступлении становится известно ОВДт и начинается розыск преступников. Поэтому сотрудники, сопровождающие суда, должны иметь способности по выявлению правонарушений и уметь работать по приметам преступников.

Частыми преступлениями на судах являются завладения имуществом, деньгами, другими ценностями пассажиров, для чего преступники заводят знакомства, выбирают время сна пассажиров, или, когда последние оставляют имущество без присмотра. Преступники часто присматриваются к пассажирам на палубе, в буфете, ресторане, общаются и заводят знакомства с работниками транспорта и при удобном месте и времени совершают преступления, особенно в момент скопления людей во время посадки и высадки.

В пути следования наряд осматривает места возможного укрытия правонарушителей (туалеты, трюмы и др.), устанавливает связь с работниками палубной команды и другим персоналом теплохода и разъясняет им задачи по поддержанию общественного порядка, а в необходимых случаях и по наблюдению за отдельными лицами, вызывающими подозрение своим поведением. Наряд передвигается так, чтобы иметь возможность поддержания общественного порядка, предотвращения и пресечения правонарушений. На остановках он взаимодействует с работниками транспорта и сотрудниками территориальных ОВД.

Нередко бывают и особые задачи наряда по сопровождению судна (поездка особых категорий граждан и должностных лиц органов власти, сопровождения груза, багажа и др.), при которых ему запрещается покидать судно до момента его прибытия или смены другим нарядом. В таких случаях может меняться график работы наряда, маршрут его сопровождения, состав наряда и другие условия.

Сотрудники наряда, находясь на значительных расстояниях от места дислокации ОВДт, требуют непрерывного контроля за их работой со стороны дежурной части и руководства подразделения. Они обязаны периодически докладывать о своем месте нахождения, состоянии охраны общественного порядка и ходе работы по сопровождению судна, выполнению профилактических и розыскных мероприятий, используя средства телефонной или радиосвязи.

ОВД на транспорте выполняют функции по охране общественного порядка, обеспечению общественной безопасности во взаимодействии прежде всего с администрацией транспортных ведомств, общественностью и с территориальными органами внутренних дел. Особенно актуально взаимодействие и проведение совместных про-

филактических мероприятий с Государственной инспекцией по маломерным судам, Федеральным агентством по рыболовству в паводковый и нерестовый периоды, когда своевременный обмен информацией между представителями силовых структур и надзорных ведомств позволяет оперативно реагировать на возможное осложнение ситуации.

С целью поддержания правопорядка в области рыболовства и безопасности людей на водных объектах, полицейские вместе с представителями рыбоохраны и МЧС проводят профилактические рейды с использованием маломерных судов. В ходе совместных дежурств, полицейские и инспекторы отдела госконтроля, охраны биоресурсов пресекают незаконный вылов рыбы, водных биоресурсов в нерестовый период.

При ловле рыбы разрешенным способом необходимо соблюдать минимальный размер вылавливаемой рыбы и суточные нормы добычи, а также следует помнить о запрете на вылов определенных видов рыб и об административной ответственности за нарушение правил, регламентирующих рыболовство (ч. 2 ст.8.37 КоАП РФ), а также об уголовной ответственности, предусмотренной ст. 256 УК РФ (Незаконная добыча водных биоресурсов)

Вместе с полицейскими в профилактических мероприятиях и рейдах на водоемах принимают участие представители общественности: добровольных народных дружин и Общественного совета.

В результате постоянной напряженной работы, несмотря на небольшие штаты служб, сотрудники подразделений ОВД на водном транспорте вносят значительный вклад в дело борьбы с преступностью и охраны общественного порядка на территории России и особенно в приграничных районах.

Тема 9. Правовые и организационные основы деятельности органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта

«Профилактика» представляет собой особый вид правоохранительной деятельности, существующий наряду с деятельностью по выявлению, раскрытию, расследованию преступлений, розыску лиц, скрывшихся от органов дознания, следствия и суда, осуществлению правосудия, исполнению уголовного наказания, устранению негативных последствий преступлений.

Содержание этой деятельности составляет недопущение преступлений путем выявления, устранения или нейтрализации причин, условий и обстоятельств, способствующих их совершению, оказания профилактического воздействия на лиц с противоправным поведением или лиц, от которых можно ожидать совершения преступления, в том числе на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта. В этом смысле предупреждение и профилактика правонарушений (как вид правоохранительной деятельности) органами внутренних дел на транспорте могут использоваться как синонимы. Такая позиция во многом согласуется и с официальной трактовкой деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений.

Пресечение правонарушений выступает частью общей системы предупреждения правонарушений на уголовно-правовых стадиях приготовления к преступлению и покушения на преступление. Однако данное понятие выходит за рамки предупреждения (профилактики) правонарушений ОВД (иными правоохранительными органами), поскольку представляет собой недопущение негативных последствий начатых (на стадиях приготовления к преступлению, покушения на преступление) либо длящихся преступлений, которые реализуются в рамках иных видов правоохранительной деятельности (выявления и раскрытия преступлений).

При этом пресечение приготовления к преступлениям небольшой и средней тяжести имеет непосредственное отношение к предупредительной (профилактической) деятельности органов внутренних дел, а пресечение приготовления к тяжким и особо тяжким преступлениям представляет деятельность по выявлению и раскрытию преступлений.

Предотвращение преступлений выступает частью предупреждения преступлений как вида правоохранительной деятельности, т.к. предполагает воздействие на лицо, у которого возник замысел совершения преступления, формируется механизм преступного поведения.

Частью системы предупреждения правонарушений выступает уголовно-правовое и административное принуждение. В этом одно-

временно выражается сущность принципа неотвратимости наказания за совершенное правонарушение. Здесь следует отметить, что меры уголовно-правовой и административно-правовой общей и частной превенции, будучи частью системы предупреждения преступлений, реализуются в рамках различных видов правоохранительной деятельности, за рамками профилактической (в узком смысле предупредительной) деятельности.

В общем процессе борьбы с преступностью криминологическое предупреждение преступлений в большей мере реализуется посредством деятельности специальных субъектов, ориентированных на профилактику, обнаружение, пресечение и раскрытие преступлений.

Основными объектами предупреждения преступлений и административных правонарушений выступают:

1. Причины и условия, способствующие совершению конкретных преступлений.

2. Юридические лица и граждане, в отношении которых в соответствии с законодательством принимаются меры с целью обеспечения соблюдения ими установленных ограничений и правил.

3. Лица, от которых возможно ожидать совершения правонарушений в силу их негативных характеристик или окружающей их микросреды.

4. Лица, подготавливающие или совершающие покушение на преступления или иные правонарушения.

5. Лица, в отношении которых ОВД осуществляют контроль за соблюдением установленных для них ограничений (находящиеся под административным надзором, освобожденные из мест лишения свободы, и т.п.).

6. Лица, неоднократно привлекаемые к ответственности за совершение преступлений и административных правонарушений (семейные дебоширы и т.п.).

7. Потенциальные жертвы преступления вследствие своего поведения или образа жизни: (проститутки, наркоманы, алкоголики, бродяги, женщины, пенсионеры, несовершеннолетние, инвалиды и др.).

Субъектов предупреждения преступлений следует разделять на две составляющие: субъекты государственной системы предупреждения преступлений и негосударственные субъекты.

К субъектам государственной системы предупреждения преступлений относятся:

1. Органы власти общей компетенции и органы власти, для которых вопросы предупреждения правонарушений не являются основными направлениями деятельности: Президент РФ, органы государственной власти, органы местного самоуправления.

2. Органы власти специальной компетенции, для которых вопросы предупреждения правонарушений являются основными направлениями деятельности: правоохранительные органы; комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав; межведомственные комиссии по предупреждению преступлений.

К негосударственным субъектам системы предупреждения преступлений относятся: общественные организации, объединения, в том числе религиозные; юридические лица, в том числе частные охранные организации; средства массовой информации; граждане, их коллективы и группы, в том числе частные детективы.

Непосредственной правовой основой деятельности органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений на объектах транспорта выступают:

1. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», статья 2 которого в качестве основных направлений деятельности полиции предусматривает предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений. Данное направление деятельности конкретизировано в ст. 12, в которой предусмотрены обязанности полиции:

- выявление причин преступлений и административных правонарушений и условий, способствующих их совершению, принятие в пределах полномочий мер по их устранению;

- выявление лиц, имеющих намерение совершить преступление, и проведение с ними индивидуальной профилактической работы;

- участие в профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних;

- надзор за соблюдением установленных ограничений лицами, освобожденными из мест лишения свободы.

Статья 13 закрепляет права полиции:

- применять меры наблюдения за ходом социальной реабилитации лиц, освобожденных из мест лишения свободы;

- вносить должностным лицам организаций обязательные для исполнения представления об устранении причин и условий, способствующих совершению правонарушений.

Законом предусмотрен ряд иных полномочий ОВД:

- прибывать незамедлительно на место происшествия, пресекать противоправные деяния, устранять угрозы безопасности граждан и общественной безопасности;

- обеспечивать безопасность граждан и общественный порядок в общественных местах, в том числе при проведении массовых мероприятий;

- осуществлять оперативно-розыскную деятельность в целях выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений;

- пресекать административные правонарушения;

- осуществлять розыск лиц, совершивших преступления или подозреваемых и обвиняемых в их совершении;
- принимать в соответствии с федеральным законом меры, направленные на предупреждение, выявление и пресечение экстремистской деятельности;
- осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- осуществлять в установленном порядке прием, хранение и уничтожение изъятого, добровольно сданного и найденного оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывных устройств, взрывчатых веществ, наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров;
- требовать от граждан и должностных лиц прекращения противоправных действий;
- проверять документы, удостоверяющие личность граждан, если имеются данные, дающие основания подозревать их в совершении преступления или полагать, что они находятся в розыске, либо если имеется повод к возбуждению в отношении этих граждан дела об административном правонарушении, а равно, если имеются основания для их задержания;
- патрулировать населенные пункты и общественные места, оборудовать при необходимости контрольные и контрольно-пропускные пункты;
- доставлять граждан, находящихся в общественных местах в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и утративших способность самостоятельно передвигаться или ориентироваться в окружающей обстановке, в медицинские организации;
- доставлять несовершеннолетних, совершивших правонарушения или антиобщественные действия, а также безнадзорных и беспризорных в центры временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей органов внутренних дел, в специализированные учреждения для несовершеннолетних, нуждающихся в социальной реабилитации, либо в служебное помещение территориального органа или подразделения полиции;
- осуществлять в целях обеспечения безопасности граждан и общественного порядка совместно с организаторами публичных и массовых мероприятий личный осмотр граждан, находящихся при них вещей при проходе на территории сооружений, на участки местности либо в общественные места, где проводятся такие мероприятия; и др.

2. Федеральный закон от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» закрепляет правовую основу деятельности подразделений по делам несовершеннолетних и Центров временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей ОВД.

3. Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 64-ФЗ «Об административном надзоре за лицами, освобожденными из мест лишения свободы», которым определяются полномочия ОВД по наблюдению за соблюдением лицами, освобожденными из мест лишения свободы, установленных судом временных ограничений их прав и свобод.

4. Федеральный закон от 12 августа 1995 г. №144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» в ст. 2 предусматривает в качестве задачи оперативно-розыскной деятельности предупреждение преступлений. Соответственно, органы внутренних дел, являясь субъектом, осуществляющим оперативно-розыскную деятельность, должны решать указанную задачу.

5. Указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 249 «Об утверждении типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» определяет полномочия ОВД в области предупреждения правонарушений.

6. Указ Президента РФ от 18 апреля 1996 г. № 567 «О координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью» утверждает Положение о координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью. В числе правоохранительных органов, координация которых предусмотрена указом, центральное место занимают органы внутренних дел.

7. Постановление Правительства РФ от 28 марта 2008 г. № 216 «О Правительственной комиссии по профилактике правонарушений». МВД России на постоянной основе участвует в деятельности комиссии и осуществляет организационно-техническое обеспечение ее деятельности. Постановления, принятые комиссией, обязательны для исполнения органами внутренних дел. Последние обязаны сообщать комиссии о мерах, принятых по исполнению ее постановлений, в указанный в них срок.

8. Постановление Правительства РФ от 6 мая 2006 г. № 272 «О Правительственной комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав». Правительственная комиссия является координационным органом. Состав Комиссии утверждается Правительством Российской Федерации, в который входят представители МВД России. Последние обязаны сообщать комиссии о мерах, принятых по исполнению ее постановлений, в указанный в них срок.

9. Постановление Правительства РФ от 6 ноября 2013 г. № 995 «Об утверждении Примерного положения о комиссиях по делам несо-

вершеннолетних и защите их прав». Постановления, принятые комиссией, обязательны для исполнения органами внутренних дел. Последние обязаны сообщать комиссии о мерах, принятых по исполнению ее постановлений, в указанный в них срок.

10. Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности"». Ответственным исполнителем программы выступает МВД России. Программа нацелена на повышение качества функционирования системы МВД России, в том числе в сфере предупреждения правонарушений.

Министерство внутренних дел Российской Федерации также издает ведомственные нормативные акты, в которых конкретизируются задачи и методы предупредительной работы. К таким актам относятся две группы: совместные приказы в сфере предупреждения правонарушений ОВД и иных органов исполнительной власти и непосредственно приказы ОВД.

К первой группе относятся:

1. Приказ Минздрава РФ и МВД РФ от 30 апреля 1997 г. №269/133, «О мерах по предупреждению общественно опасных действий лиц, страдающих психическими расстройствами» утверждает Инструкцию об организации взаимодействия по предупреждению общественно опасных действий лиц, страдающих психическими расстройствами.

2. Приказ Генпрокуратуры России, МВД России, ФСБ России, СК России, ФСКН России, ФТС России, ФСИН России от 14 мая 2013 г. № 192/420/279/15/229/1071/293 «Об утверждении положения об организации межведомственного взаимодействия по противодействию преступлениям, совершаемым организованными группами и преступными сообществами (преступными организациями)».

3. Приказ Минюста России и МВД России от 4 октября 2012 г. №190/912 «Об утверждении Регламента взаимодействия ФСИН России и МВД России по предупреждению совершения лицами, состоящими на учете уголовно-исполнительных инспекций, преступлений и других правонарушений» регламентирует организацию взаимодействия уголовно-исполнительных инспекций и органов внутренних дел по предупреждению рецидивной преступности.

Ко второй группе относятся собственно приказы МВД России:

1. Приказ МВД России от 17 января 2006 г. №19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» утверждает Инструкцию о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений, которая является основным документом, определяющим содержание деятельности ОВД по предупреждению преступлений и регламентирующим деятельность оперативных

штабов, основная задача которых состоит в координации деятельности подразделений ОВД по предупреждению правонарушений, а также по обеспечению общественной безопасности при проведении массовых мероприятий.

2. Приказ МВД России от 7 сентября 2020 г. № 630 «Об организации планирования в органах внутренних дел Российской Федерации» определяет планирование деятельности ОВД, в том числе по предупреждению правонарушений.

3. Приказ МВД России от 29 января 2008 г. № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности», который к основным задачам и функциям строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции, помимо прочего, относит предупреждение преступлений и административных правонарушений на постах и маршрутах патрулирования.

4. Приказ МВД России от 2 сентября 2009 г. № 684 «Об утверждении Регламента взаимодействия Министерства внутренних дел Российской Федерации с федеральными органами исполнительной власти» определяет организационные и правовые основы взаимодействия МВД РФ с другими федеральными органами исполнительной власти, в том числе по вопросам предупреждения правонарушений.

5. Приказ МВД России от 8 июля 2011 г. № 818 «О порядке осуществления административного надзора за лицами, освобожденными из мест лишения свободы» регулирует осуществляемое ОВД наблюдение за соблюдением лицами, освобожденными из мест лишения свободы, установленных судом административных ограничений их прав и свобод.

6. Приказ МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации» устанавливает порядок деятельности указанных подразделений по профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних.

Следует отметить, что в деятельности органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений ряд ведомственных нормативных правовых актов не применяется. Связано это с отсутствием в структуре данных органов некоторых подразделений, например, подразделений участковых уполномоченных полиции, подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

Основными задачами органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений на объектах транспортной инфраструктуры являются:

- выявление и анализ причин и условий, способствующих совершению преступлений, принятие мер по их устранению;

- выявление и постановка на профилактические учеты лиц, имеющих намерение совершить преступление;
- установление лиц, осуществляющих приготовление к преступлению и (или) покушение на преступление, и принятие мер по пресечению их противоправной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- привлечение к работе по предупреждению преступлений общественных объединений правоохранительной направленности и граждан;
- предупреждение безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних.

Предупреждению преступлений ОВД предшествует анализ и прогнозирование криминогенной обстановки, под которой следует понимать совокупность факторов, способствующих сохранению или росту преступности, отдельных ее родов или видов на определенной территории.

Предупредительная деятельность осуществляется с помощью ряда методов. Под методами предупреждения правонарушений понимаются приемы и способы его осуществления. В соответствии с характером воздействия на лиц выделяют две группы методов предупреждения правонарушений:

1. Метод убеждения – комплекс воспитательных и разъяснительных мероприятий, осуществляемых в целях изменения антиобщественной направленности лица, закрепления его положительной социальной ориентации (беседы, обсуждение поведения лица, установление шефства, стимулирование участия в общественно-полезной деятельности).

2. Метод принуждения – предполагает применение к лицу помимо его воли различных мер воздействия, предусмотренных законом (гражданско-правовые меры: ограничение дееспособности; административно-правовые: административный надзор; уголовно-правовые: меры принудительного воспитательного воздействия; иные).

ОВД как ведущий субъект предупреждения преступлений в рамках общесоциального предупреждения не реализуют каких-либо мероприятий, однако на основе анализа криминогенной обстановки на обслуживаемой территории, причин, условий и обстоятельств совершения правонарушений должны информировать органы государственной власти и органы местного самоуправления о необходимости принятия предупредительных мер на общесоциальном уровне в целях устранения криминогенных факторов этого уровня, которые в наибольшей степени негативно влияют на криминологическую обстановку.

Общегосударственный уровень предусматривает решение крупных социальных, экономических и иных проблем жизнедеятельности общества. Решения, принимаемые на этом уровне, касаются деятель-

ности органов внутренних дел и требуют необходимого криминологического обоснования.

Региональный уровень предполагает решение проблемы предупреждения правонарушений на территории конкретного региона. Реализация этих задач возложена на региональные органы власти и правоохранительные органы регионального уровня. Данный уровень предполагает решение проблем в различных сферах общественной жизни, имеющих региональную специфику, входящих в компетенцию региональных властей. Здесь реализуются и решения, принимаемые на общегосударственном уровне.

Местный уровень связан с реализацией предупредительных мер на уровне муниципальных образований: городов, районов и т.п. Данный уровень предполагает нейтрализацию криминогенных факторов конкретных административных территорий муниципальных образований: криминогенные общественные места, улицы, кварталы, учебные заведения, досуговые места. Здесь предполагается работа на микроуровне: обеспечение охраны помещений, порядка в общественных местах, учебных заведениях, во дворах и т.п.

Общее предупреждение преступлений состоит в оказании профилактического воздействия в отношении неограниченного круга лиц или на различные социальные группы и коллективы (профессиональные и учебные коллективы, группы виктимологического риска и т.п.).

Направлениями общего предупреждения преступлений являются:

- размещение информационных материалов виктимологического характера, а также материалов о фактах привлечения к уголовной ответственности и вынесения приговоров виновным в совершении преступлений лицам в радиальных, печатных, телевизионных и электронных средствах массовой информации;

- размещение информационных материалов наглядной агитации виктимологического характера;

- распространение раздаточного материала виктимологического и справочного характера (буклеты, памятки и т.п.);

- проведение бесед, лекций, семинаров с коллективами и группами населения (школьники, студенты, пенсионеры и т.д.).

Индивидуальное предупреждение состоит в воспитательной работе с конкретным человеком. В отношении лиц, не поддающихся коррекции поведения, требуется организация контроля над их поведением, создание условий невыгодности совершения противоправных деяний.

Тема 10. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений против личности

Преступления против личности - это совокупность преступлений, посягающих на жизнь и здоровье, половую неприкосновенность, права и свободы личности, зарегистрированные в определенных пространственно-временных границах, и делятся они на следующие группы:

1) преступления против жизни и здоровья – глава 16 УК РФ (ст. 105–125);

2) преступления против свободы, чести и достоинства личности – глава 17 УК РФ (ст. 126–128.1);

3) преступления против половой неприкосновенности и половой свободы личности – глава 18 УК РФ (ст. 131 – 135);

4) преступления против конституционных прав и свобод человека и гражданина – глава 19 УК РФ (ст. 136–149);

5) преступления против семьи и несовершеннолетних – глава 20 УК РФ (ст. 150–157).

Уголовный кодекс РФ предусматривает три вида преступлений против жизни: убийство (ст. 105–108); причинение смерти по неосторожности (ст. 109); доведение до самоубийства (ст. 110).

Под убийством действующее уголовное законодательство понимает умышленное причинение смерти другому человеку. Правильное определение момента начала и окончания жизни важно для отграничения убийства от таких преступных посягательств, как незаконное производство аборта (ст. 123 УК РФ), заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни состоянии (ст. 125 УК РФ), покушение на негодный объект.

С объективной стороны убийство может быть совершено как путем активного воздействия на жертву, так и путем бездействия. Первое может осуществляться физическим воздействием (нанесение ранений, дача отравляющих веществ, удушение и т. п.) либо психическим путем (угрозы, испуг, умышленное сообщение сведений, вызвавших инфаркт).

Общественно опасное последствие – смерть потерпевшего – обязательный признак объективной стороны убийства. Из этого следует, что состав данного преступления по конструкции материальный. Необходимо также устанавливать причинную связь между деянием и наступившим последствием.

С субъективной стороны убийство может быть только умышленным. Умысел может быть как прямым, так и косвенным. Покушение на убийство может быть только с прямым умыслом.

В число обстоятельств, характеризующих субъективную сторону убийства, входят также мотив, цель, эмоциональное состояние.

Они могут выступать в качестве обязательных признаков состава убийства (п. «б», «з», «к», «л», «м» ч. 2 ст. 105, ст. 107 УК РФ) либо учитываться при индивидуализации наказания.

Субъект убийства по ст. 105 УК РФ – физическое, вменяемое на момент совершения преступления лицо, достигшее к этому времени 14-летнего возраста. Возраст субъекта других преступлений против жизни – 16 лет. Уголовный закон дифференцирует ответственность за убийства в зависимости от степени общественной опасности на следующие виды: простые (ч. 1 ст. 105); квалифицированные (ч. 2 ст. 105); привилегированные (ст. 106–108).

Убийство при превышении пределов необходимой обороны (ч.1. ст. 38) УК РФ) будет в том случае, когда действия виновного явно не соответствовали характеру и степени общественной опасности посягательства, т.е. когда лицо прибегнуло к защите такими средствами и методами, применение которых явно не вызывалось ни характером и опасностью посягательства, ни реальной обстановкой, и без необходимости лишил потерпевшего жизни. С субъективной стороны рассматриваемое убийство совершается как с прямым, так и с косвенным умыслом. Кроме того, виновный должен сознавать указанную выше явность.

Что же касается ч. 2 ст. 38 УК РФ, то превышением мер, необходимых для задержания лица, совершившего преступление, признается их явное несоответствие характеру и степени общественной опасности совершенного задерживаемым лицом преступления и обстоятельствам задержания, когда лицу без необходимости причиняется явно чрезмерный, не вызываемый обстановкой вред.

Причинение смерти по неосторожности (ст. 109 УК РФ) – результат грубой недисциплинированности, невнимательности, неосмотрительности виновного. Субъективная сторона этого преступления характеризуется неосторожной виной в виде легкомыслия или небрежности. Часть 2 настоящей статьи предусматривает отягчающее обстоятельство – ненадлежащее исполнение лицом своих профессиональных обязанностей.

К преступлениям против здоровья человека в узком смысле относятся: причинение вреда здоровью различной степени тяжести (ст.111–115, 118 УК РФ), побои (ст. 116 УК РФ), истязания (ст. 117 УК РФ), заражение венерической болезнью (ст. 121 УК РФ), заражение ВИЧ-инфекцией (ч. 2–4 ст.122 УК РФ).

В качестве видового объекта этой группы преступлений является здоровье человека. Под вредом здоровью понимают либо телесные повреждения, т.е. нарушение анатомической целостности органов и тканей или их физиологических функций, либо заболевания или патологические состояния, возникшие в результате воздействия различных

факторов внешней среды: механических, физических, химических, биологических, психических.

Факультативные признаки объективной стороны в основных составах не обозначены. В некоторых квалифицированных составах преступлений данной главы они переходят в обязательные (п. «д» ч. 2 ст. 117, п. «в» ч. 2 ст. 111, п. «в» ч. 2 ст. 112 УК РФ). Преступления, ставящие в опасное для жизни и здоровье состояние сформулированы по типу формальных.

Субъективная сторона большинства рассматриваемых преступлений характеризуется умыслом. Неосторожная форма вины предусмотрена лишь в ст. 118 и ч. 4 ст. 122 УК РФ.

Специальные субъекты: находящиеся в состоянии аффекта (ст. 113 УК РФ); обороняющиеся или задерживающие преступника (ст. 114 УК РФ); страдающие венерическими заболеваниями (ст. 121 УК РФ); зараженные ВИЧ-инфекцией (ст. 122 УК РФ); обязанные оказать помощь (ст. 124 УК РФ).

Итак, преступления против здоровья – это умышленные или по неосторожности совершенные деяния, посягающие на здоровье другого человека и причиняющие телесные повреждения либо вызывающие заболевания и патологические состояния, а также деяния ставящие потерпевшего в опасное для жизни и здоровья состояние.

Признаки причинения тяжкого вреда здоровью – причинение вреда здоровью, опасного для жизни человека или повлекшего за собой потерю зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрату органом его функций, прерывание беременности, психическое расстройство, заболевание наркоманией либо токсикоманией, или выжившего в неизгладимом обезображивании лица, или вызвавшего значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть или заведомо для виновного полную утрату профессиональной трудоспособности.

Важнейшим признаком тяжкого вреда здоровью является опасность для жизни. Опасным для жизни признается такое причинение вреда здоровью, которое при обычном его течении, при отсутствии медицинской помощи заканчивается смертью потерпевшего.

Субъективная сторона ст. 111 УК РФ выражена прямым и косвенным умыслом. При неконкретизированном умысле виновный несет ответственность в соответствии с фактически наступившими последствиями. Субъект общий.

Признаки причинения средней тяжести вреда здоровью – причинение вреда здоровью, не опасного для жизни человека и не повлекшего последствий, указанных в ст. 111 УК РФ, но вызвавшего длительное расстройство здоровья (более 21 дня) или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее, чем на одну треть.

К вреду средней тяжести, в частности, относят потерю слуха на одно ухо, пальца руки или ноги, трещины и переломы мелких костей, грудины, одного-трех ребер на одной стороне, мелкие закрытые переломы костей, вывихи в мелких суставах и т.д.

Признаками легкого вреда, причиненного здоровью, являются: кратковременность и незначительная стойкая утрата трудоспособности (до 21 дня включительно). Под незначительной стойкой утратой трудоспособности подразумевается продолжительная (может быть на всю жизнь) утрата общей трудоспособности менее 10 %. К легкому вреду судебная практика относит множественные ссадины, кровоподтеки, потерю пальца на одной руке (кроме указательного и большого) и т.д.

Вопросы предупреждения органами внутренних дел преступлений против личности целесообразно рассматривать совместно с профилактикой административных правонарушений против личности, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Административные правонарушения против личности – это совокупность противоправных виновных действий (бездействия) физических или юридических лиц, посягающих на здоровье, конституционные права и свободы личности, за совершение которых законодательством предусмотрена административная ответственность.

Правовой основой деятельности ОВД по предупреждению преступлений и административных правонарушений против личности являются: УК РФ (ст. 105–157), Кодекс РФ об административных правонарушениях, Уголовно-процессуальный кодекс РФ (ч. 2 ст. 158), Федеральный закон «О полиции», приказ МВД РФ от 17 января 2006 г. № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» и др.

Объектами профилактической деятельности ОВД на транспорте являются: административные правонарушения против личности; преступления против личности; лица, склонные к совершению преступлений; лица, находящиеся в трудной жизненной ситуации; лица, совершившие административные правонарушения и преступления против личности; причины и условия, способствующие совершению преступлений против личности.

Субъектами предупреждения преступлений и административных правонарушений против личности среди подразделений ОВД являются в основном: ППС полиции, наряды полиции по сопровождению пассажирских поездов, инспекторы подразделений охраны общественного порядка, подразделений по делам несовершеннолетних, сотрудники подразделений уголовного розыска, подразделений ЭБиПК, отдела по борьбе с преступными посягательствами на грузы и др.

Тактические основы предупреждения органами внутренних дел преступлений и административных правонарушений против лич-

ности – это совокупность методов (приемов и операций), предпринимаемых для оказания воздействия на объекты предупреждения преступности.

Методами общей профилактики являются: подготовка ОВД сведений о преступности и ее анализ, информирование о работе по предупреждению преступности на конкретной территории, осуществление взаимодействия с общественностью. К методам общей профилактики относят: проведение комплексных операций, рейдов, смотров, целевых проверок и тому подобных мероприятий, направленных на выявление и устранение обстоятельств, которые могут способствовать совершению преступлений; систематическое обследование расположенных на территории объектов транспорта и транспортной инфраструктуры. Эффективность указанных мероприятий повышается, если они осуществляются в сочетании с оперативно-розыскными мероприятиями и мерами принуждения. Профилактическими методами предупреждения преступности являются также правовое воспитание, например, уроки правового воспитания в школе, лекции, беседы на правовые темы, правовая пропаганда, просмотр кинофильмов, распространение буклетов пропагандисткой направленности, специальные программы по телевидению и др.

Под индивидуальным предупреждением понимается деятельность по выявлению лиц, от которых, судя по фактам их противоправного, а иногда и другого антиобщественного поведения, можно ожидать совершения преступлений и принятие в отношении таких лиц мер воспитательного и иного воздействия с целью недопущения с их стороны уголовно наказуемых деяний.

Обращаясь к индивидуальной профилактике преступлений против личности, следует отметить, что основными ее методами являются убеждение, оказание помощи и принуждение.

В рамках метода убеждения используются разные приемы с целью оказать влияние на антиобщественные взгляды, мотивы, привычки и наклонности конкретных лиц. Сюда можно отнести: разъяснение, опровержение, приемы моральной поддержки и др.

Оказание помощи может выражаться в материальной помощи, помощи в трудоустройстве, в организации благотворительных столовых, в психологической помощи, помещении в приют, в смене места жительства, паспортных данных, работы, в изменении внешности и др.

К мерам принуждения можно отнести меры административной ответственности, дисциплинарной ответственности.

Мерами непосредственного предупреждения являются: уголовно-правовые, уголовно-процессуальные, административные и оперативно-розыскные мероприятия, которые проводятся после совершения преступлений.

Основными уголовно-правовыми мерами предупреждения преступлений против личности являются: назначение наказания в виде штрафа, обязательных работ и т.п.; помещение в специальные учебно-воспитательные учреждения закрытого типа несовершеннолетних насильственных преступников, освобожденных от наказания; применение к насильственным преступникам принудительных мер медицинского характера (лечение у психиатра, в психиатрическом стационаре); конфискация имущества за ряд преступлений.

К уголовно-процессуальным мерам относятся меры процессуального принуждения: задержание подозреваемого ст. 91–96 УПК РФ, домашний арест, заключение под стражу (ст. 99–110 УПК РФ), подписка о невыезде и иные меры пресечения, закрепленные в ст. 98 УПК РФ.

К административным мерам предупреждения правонарушений против личности законодатель, согласно ст. 5.1–5.53, 6.1–6.10 КоАП РФ, относит меры административного пресечения, административно-восстановительные меры, меры административного наказания (административный штраф) и меры административно-процессуального принуждения.

К оперативно-розыскным мерам предупреждения правонарушений против личности, согласно ст. 6 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности», относятся: опрос, наведение справок, наблюдение, отождествление личности, обследование помещений, зданий и др.

Согласно п. 6.2. Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений является одним из основных направлений деятельности линейного органа внутренних дел. В связи с этим сотрудники органов внутренних дел на транспорте:

- разрабатывают и принимают в пределах своей компетенции меры по предупреждению преступлений и административных правонарушений, выявлению и устранению причин и условий, способствующих их совершению;

- осуществляют в пределах компетенции контроль (надзор) за соблюдением лицами, освобожденными из мест лишения свободы, установленных для них судом в соответствии с федеральным законом запретов и ограничений;

- участвуют в осуществлении контроля за соблюдением гражданами РФ и должностными лицами государственных органов, органов местного самоуправления, общественных объединений и организаций порядка регистрации и снятия граждан РФ с регистрационного учета по месту пребывания и по месту жительства в пределах Российской Федерации, а также за соблюдением иностранными гражданами и ли-

цами без гражданства порядка временного или постоянного проживания, временного пребывания в РФ, въезда, выезда и транзитного проезда через территорию Российской Федерации;

- участвуют в мероприятиях по противодействию терроризму, в обеспечении правового режима контртеррористической операции, в обеспечении защиты потенциальных объектов террористических посягательств и мест массового пребывания граждан, а также в проведении экспертной оценки состояния антитеррористической защищенности и безопасности объектов транспорта;

- анализируют и прогнозируют состояние преступности, охраны общественного порядка и собственности, обеспечения общественной безопасности, вырабатывают на их основе меры по укреплению правопорядка;

- участвуют в реализации региональных программ в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта, а также в разработке и реализации муниципальных программ;

- принимают участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожном, водном или воздушном транспорте, либо осуществляют такой досмотр самостоятельно в целях изъятия вещей и предметов, запрещенных для перевозки транспортными средствами;

- проводят при осуществлении контроля за обеспечением авиационной безопасности в области гражданской авиации проверки соблюдения правил предполетного досмотра, пропускного и внутриобъектового режимов; при наличии информации о возможном нарушении требований авиационной безопасности на воздушном судне сопровождают его во время полета; задерживают багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к перевозке воздушными судами;

- организуют прием граждан, своевременное и полное рассмотрение обращений граждан;

- оказывают содействие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям в обеспечении защиты прав и свобод граждан, соблюдения законности и правопорядка, а также оказывают поддержку развитию гражданских инициатив в сфере предупреждения правонарушений и обеспечения правопорядка на объектах транспорта.

Основные направления деятельности сотрудников патрульно-постовой службы полиции линейных органов внутренних дел на транспорте по предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений против личности регламентированы Уставом патрульно-постовой службы полиции, утвержденным прика-

зом МВД России от 29 января 2008 г. № 80. Так, сотрудники патрульно-постовой службы полиции:

- проверяют на маршрутах патрулирования места наиболее вероятного совершения преступлений, укрытия лиц, склонных к совершению преступлений, с целью предупреждения совершения с их стороны общественно опасных деяний, а также места концентрации криминогенного элемента несовершеннолетних, в том числе групп несовершеннолетних;

- пресекают случаи распития гражданами спиртных напитков, употребления наркотических средств и психотропных веществ в общественных местах, факты совершения ими мелкого хулиганства, других нарушений общественного порядка;

- выявляют заблудившихся детей и подростков, безнадзорных и беспризорных несовершеннолетних, находящихся в социально опасном положении, а также несовершеннолетних правонарушителей;

- выявляют и задерживают в ходе несения службы лиц, находящихся в розыске за совершение преступлений, скрывающихся от дознания, следствия, суда, отбывания наказания, без вести пропавших;

- оказывают необходимую помощь гражданам, находящимся в беспомощном и опасном для их жизни и здоровья состоянии;

- взаимодействуют с сотрудниками других подразделений органов внутренних дел по вопросам предупреждения и раскрытия преступлений;

- принимают все необходимые меры, направленные на предупреждение совершения террористических актов в местах массового пребывания граждан;

- осуществляют мероприятия по проверке документов в целях выявления лиц, подозреваемых в принадлежности к террористическим и экстремистским организациям, а также незаконно перевозящих оружие, боеприпасы, взрывные устройства, взрывчатые, зажигательные, химические, сильнодействующие ядовитые вещества, наркотические средства и психотропные вещества, террористическую и экстремистскую литературу;

- контролируют в общественных местах соблюдение лицами, освобожденными из мест лишения свободы, установленных для них в соответствии с законом ограничений;

- осуществляют разъяснительную работу среди граждан по соблюдению ими общественного порядка.

В работе по профилактике преступлений и административных правонарушений против личности не менее важна деятельность сотрудников подразделений уголовного розыска.

Согласно п. 15–15.9 приказа МВД России № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений», сотрудники подразделений уголовного розыска на транспорте:

– выявляют при проведении оперативно-розыскных мероприятий причины и условия, способствующие совершению преступлений, принимают меры к их устранению;

– проводят оперативно-розыскные мероприятия по выявлению лиц, занимающихся приготовлением или покушением на преступление, принимают к ним меры, предусмотренные законодательством Российской Федерации;

– поддерживают взаимодействие с участковыми уполномоченными полиции, сотрудниками подразделений по делам несовершеннолетних, направленное на выявление преступлений, совершаемых несовершеннолетними, лицами, ранее судимыми, и лицами, ведущими аморальный образ жизни. Принимают участие в проведении совместных комплексных оперативно-профилактических мероприятий;

– осуществляют в ходе оперативно-розыскной деятельности мероприятия, направленные на выявление и предупреждение преступлений, совершаемых несовершеннолетними;

– осуществляют розыск преступников, скрывшихся от органов дознания, следствия и суда, без вести пропавших и несовершеннолетних, занимающихся бродяжничеством;

– участвуют в осуществлении мероприятий по предупреждению преступлений террористического характера и экстремистской направленности;

– осуществляют оперативно-розыскные мероприятия в отношении лиц, осужденных к наказаниям, не связанным с лишением свободы, и представляющих оперативный интерес.

Таким образом, органами внутренних дел на транспорте уделяется особое внимание предупреждению тяжких преступлений против жизни и здоровья как наиболее общественно опасных преступных деяний, покушающихся на самое драгоценное достояние человека – его жизнь. Комплексный подход к содержанию профилактики преступлений против личности предполагает активизацию человеческого фактора в сфере личной безопасности, повышение качества социальной профилактики правонарушений и в целом правового воспитания граждан, а также совершенствование деятельности линейных органов внутренних дел на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, включающую в себя разработку и реализацию планов по предупреждению правонарушений и преступлений против личности и повышение профессионального мастерства сотрудников органов внутренних дел.

Тема 11. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений против собственности, экономической и коррупционной направленности

В деятельности органов внутренних дел на транспорте по профилактике преступлений против собственности, преступлений экономической и коррупционной направленности принято выделять два вида профилактики: общую и индивидуальную.

Общая профилактика преступлений – это деятельность, смысл которой заключается в соответствующем общепредупредительном воздействии на членов общества.

Общая профилактика направлена на устранение очевидных выявленных причин и условий, способствующих совершению преступлений, как в целом, так и в отдельных сферах, отраслях и регионах. Для решения задач *общей профилактики* преступлений органы внутренних дел, в частности, оперативные подразделения ЭБиПК и БППГ (подразделения по борьбе с преступными посягательствами на грузы) должны осуществлять следующие основные мероприятия:

- анализировать данные о совершенных преступлениях и иных правонарушениях;
- систематически обследовать расположенные на обслуживаемой территории объекты, где наиболее часто совершаются правонарушения;
- изучать соответствующие материалы печати, сообщения должностных лиц, представителей общественности, письма и заявления граждан;
- поддерживать повседневную связь с общественными формированиями предприятий и организаций;
- самостоятельно осуществлять в пределах своей компетенции меры, непосредственно направленные на устранение выявленных обстоятельств, способствующих совершению преступлений и других правонарушений;
- подготавливать сообщения на предприятия и в учреждения по вопросам укрепления общественного порядка и борьбы с преступностью;
- проводить работу по использованию возможностей учреждений культуры, кино, печати, радио, телевидения;
- в установленном законом порядке принимать меры воздействия в отношении должностных лиц, не выполняющих возложенные на них обязанности по охране государственного и общественного имущества.

Важная роль в профилактике преступлений отводится средствам массовой информации. Опыт показывает, что СМИ в общем предупреждении (профилактике) преступлений, в том числе в сфере пасса-

жирских перевозок, могут быть использованы по следующим направлениям:

- помощь правоохрнительным органам в устранении, блокировании либо нейтрализации обстоятельств, способствующих совершению преступлений;

- выявление и разъяснение причин, порождающих преступления, а также условий, способствующих их совершению, с тем чтобы довести до сознания людей правильное понимание истоков этих явлений и вызвать соответствующее противодействие;

- воспитание активности населения в борьбе с преступлениями;

- предупреждение преступных проявлений путем информирования граждан о способах совершения преступлений и лицах, их совершивших;

- демонстрация неотвратимости наказания за совершенное преступление;

- формирование общественного мнения с целью создания обстановки нетерпимости и осуждения в отношении лиц, нарушающих правопорядок, и тех, кто им попустительствует;

- правовое воспитание граждан;

- обеспечение благоприятного морально-психологического климата среди населения с целью создания оптимальных условий для деятельности правоохрнительных органов и общественности в предупреждении преступлений.

Индивидуальная профилактика заключается в непосредственной работе с конкретным лицом либо группой лиц и направлена на недопущение совершения ими преступных действий.

Предупредительное воздействие на конкретную социальную среду включает меры позитивного регулирования элементов материального и духовного порядка, оздоравливающие условия среды ближайшего окружения профилактируемого лица. Воздействуя на неблагоприятные условия, меры индивидуального предупреждения обеспечивают устранение либо нейтрализацию источников вредного влияния на личность.

Основным методом индивидуально-профилактической работы является убеждение. Задачи индивидуальной профилактики решаются и путем выявления и устранения объективных (внешних) условий, способствующих совершению преступлений, в частности, путем оказания профилактируемым лицам социальной помощи в решении вопросов жизненного устройства.

Наконец, в случаях, предусмотренных законом, в качестве вспомогательного метода индивидуальной профилактики используется принуждение.

Если методы индивидуальной профилактики, как это уже видно из ее названия, полностью подчинены задаче предупреждения, недо-

пушения совершения конкретных преступлений определенными лицами, то методы общей профилактики применяются в более широких целях - для воздействия на обстоятельства, которые могут породить, продуцировать преступность в относительно массовых масштабах, способствовать совершению многих преступлений. Не ставя перед собой задачи подробно рассматривать вопросы общей профилактики, следует более детально остановиться на вопросах *оперативно-розыскной, или специальной профилактики*.

В теории оперативно-розыскной деятельности наиболее полное определение оперативно-розыскной профилактики преступлений сформулировал С.С. Галахов, который определяет ее как нормативно урегулированную систему комплексных оперативно-розыскных мер индивидуально-профилактического воздействия и контроля в отношении лиц, состоящих на оперативно-розыскных и профилактических учетах органов внутренних дел, с целью изучения и своевременной нейтрализации факторов, влияющих на их криминальную активность.

Термин «специальная профилактика», по-другому «специально-криминологическая», впервые был упомянут в работах Г.А. Аванесова, Н.Ф. Кузнецовой. Специальная профилактика представляет собой конкретизацию общесоциальных (в том числе моральных и правовых) мер профилактики. Для ее специального осуществления нужны и специальные методы, приемы и средства. Особенно это касается профилактической деятельности органов внутренних дел. Имеется в виду деятельность органов так называемого особо специального назначения.

Однако специальная профилактика называется таковой не только потому, что непосредственно направлена на достижение определенных целей с помощью методов, присущих специальным органам, но и потому, что требует специальных профессиональных познаний. В данном случае это познания, связанные с оперативно-розыскной деятельностью.

Оперативно-розыскная деятельность является в большинстве случаев практически единственным каналом получения информации о причинах и условиях преступлений, других криминологически значимых явлениях и процессах. В частности, это в значительной мере характерно для познания некоторых аспектов маскируемых форм противоправной деятельности.

На основании изложенного специальную профилактику можно определить как одно из направлений предупреждения преступности, осуществляемое специально на то уполномоченными органами негласно либо зашифровано, контролируемое и регулируемое нормами права с помощью мер оперативно-розыскной деятельности в целях недопущения преступлений, а также для выявления причин и условий, способствующих совершению преступлений.

Таким образом, оперативные подразделения ЭБиПК вправе применять следующие профилактические меры воздействия к лицам, склонным к совершению хищений, должностных и других экономических преступлений в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте:

1. Ограничение возможностей владения и распоряжения материальными ценностями.

2. Создание условий, способствующих отстранению от должности, связанной с владением, пользованием и распоряжением денежными и материальными ценностями.

3. Применение непосредственно оперативными подразделениями ЭБиПК мер оперативно-розыскного и воспитательного воздействия.

4. Побуждение администрации обслуживаемых объектов на осуществление дополнительного документального контроля.

5. Метод «потенциализации» – демонстрация возможностей использования техники в целях контроля.

6. Создание конфликтной ситуации между участниками преступлений.

7. Проведение оперативно-экономического анализа.

Особое внимание следует обратить на программно-технический комплекс «Розыск-магистраль» как способ предупреждения и раскрытия преступлений не только экономической направленности. Сам программно-технический комплекс «Розыск-магистраль» внедрялся в систему оперативно-справочных учетов для осуществления розыска лиц, скрывающихся от органов дознания, следствия, суда, а также поиска лиц, пропавших без вести. Но по прошествии нескольких лет с его помощью стали выявляться преступления экономической направленности и, в частности, в сфере пассажирских перевозок как на железнодорожном, так и на авиационном транспорте.

Следует учитывать, что оперативные возможности оперативных подразделений ЭБиПК в устранении причин и условий преступлений значительно уже, чем в их выявлении.

Комплексный характер предупредительной работы предполагает участие в ней всех заинтересованных сторон во всех регионах одновременно. Выпадение из системы хотя бы одного звена снижает эффективность оперативно-профилактических мероприятий.

Эффективность предупреждения преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте зависит не только от работы соответствующих подразделений УТ МВД, но и от тех профилактических мер, которые принимаются ими совместно с другими государственными органами. Так, органы УИС представляют в УТ МВД сведения о лицах: освобождающихся из мест лишения свободы, отбывших наказание за преступления, совершенные на объектах же-

лезнодорожного транспорта, находящихся в местах лишения свободы (бывших железнодорожниках, ранее проживавших в местах компактного проживания работников железнодорожного транспорта).

Следует отметить, что эффективность предупреждения незаконной предпринимательской деятельности может быть достигнута только при налаживании эффективного взаимодействия с территориальными ОВД, органами ФНС и ФТС России, так как большинство, в том числе лицензионных, приемных пунктов лома черных и цветных металлов, работающих в арендованных у администраций транспорта (преимущественно железных дорог) помещениях, представляют собой подставные фирмы-однодневки (зарегистрированные по поддельным или утраченным документам на фиктивных лиц), которые при начале проведения проверки, как правило, бесследно исчезают, и установление фактических владельцев и их местонахождения занимает значительное время. При этом к проведению подобных проверок целесообразно привлекать специалистов организаций, ответственных за обеспечение безопасного функционирования объектов сферы ТЭК (технадзор, пожарная инспекция и др.).

Так, для профилактики преступлений, связанных с кражами цветных металлов на объектах железнодорожного транспорта, предлагается проведение следующего комплекса организационных и технических мер:

- комплексный анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий и маневровой работы промышленных железнодорожных районов и магистральных станций;
- создание специализированных групп военизированной охраны и транспортной полиции по предупреждению хищений цветных и черных металлов с объектов оперативного обслуживания;
- экспертная оценка объемов и характера перевозимой продукции металлургического комплекса для установления источников хищений и мест сбыта продукции;
- определение перечня станций для размещения подвижного состава, резерва и запаса МПС с учетом дислокации подразделений военизированной охраны для предупреждения краж изделий из цветного металла непосредственно с вагонов;
- создание базы данных УТ МВД о фирмах и индивидуальных предпринимателях, работающих с цветными металлами.

Специальное предупреждение корыстных преступлений против собственности пассажиров должно производиться в трех формах: 1) профилактические мероприятия, заключающиеся в устранении причин и условий исследуемых преступлений; 2) оперативно-розыскные мероприятия, направленные на выявление замышляемых и подготавливаемых преступлений, на их пресечение и привлечение к ответ-

ственности виновных в их совершении; 3) виктимологическая профилактика.

Центральным звеном в системе специального предупреждения корыстных преступлений против собственности пассажиров железнодорожного транспорта должна стать деятельность сотрудников патрульно-постовой службы и подразделений уголовного розыска.

Так, сотрудники патрульно-постовой службы осуществляют сопровождение пассажирских и электропоездов, в ходе которого обязаны взаимодействовать с локомотивными и поездными бригадами в вопросах охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности.

Проведение ОРМ, направленных на выявление замышляемых и подготавливаемых преступлений, на их пресечение и привлечение к ответственности виновных в их совершении производится сотрудниками подразделений уголовного розыска.

В каждом подразделении уголовного розыска ЛУ МВД (ЛОП) существуют должности оперативных уполномоченных по линии борьбы с хищениями в пассажирских поездах, в обязанности которых входит предупреждение, пресечение и выявление корыстных преступлений против собственности пассажиров.

Выполняя свои должностные обязанности, вышеуказанные сотрудники в составе поисковых групп проводят профилактические мероприятия.

К числу наиболее распространенных относится сопровождение на участке оперативного обслуживания подразделения тех пассажирских поездов, в которых существует повышенная вероятность совершения корыстных преступлений против собственности пассажиров. Вместе с тем, данных мероприятий явно недостаточно, чтобы на качественно высоком уровне предупреждать указанные преступления.

В целях предупреждения корыстных преступлений против собственности пассажиров наряду с проводимыми целесообразно осуществлять также следующие мероприятия:

1) производить обработку совместной группой сотрудников ППС и оперативников суточного наряда пассажирских поездов по прибытии на железнодорожную станцию с целью выявления совершенных правонарушений и преступлений не только путем опроса начальника поезда, но и путем опроса проводников и пассажиров;

2) на территории обслуживания организовать сопровождение нарядом ППС пассажирских поездов, в которых существует повышенная вероятность совершения корыстных преступлений против собственности пассажиров, с целью проведения профилактических мероприятий по недопущению данных деяний;

3) организовать выборочное сопровождение пассажирских поездов оперативно-поисковыми группами в составе сотрудников кри-

минальной полиции и полиции общественной безопасности с целью выявления лиц, совершающих в пути следования преступления, а также выявления безбилетных пассажиров;

4) взаимодействовать с различными подразделениями УТ МВД в сфере раскрытия и расследования преступлений против собственности, а также обмениваться информацией между ЛУ МВД (ЛОП) и РОВД (ГОВД) о предполагаемом местонахождении преступников, совершивших корыстные преступления против собственности пассажиров;

5) в ходе инструктажей проводников зачитывать сводки и представления о совершенных в поездах корыстных преступлениях против собственности пассажиров, о выявленных фактах провоза безбилетных пассажиров, обращать внимание на способы недопущения данных противоправных деяний;

6) организовать совместные учения между сотрудниками ЛУ МВД (ЛОВДТ), ревизорским аппаратом железной дороги и поездными бригадами, в ходе которых отрабатывать алгоритм действий при получении сообщения о совершенном корыстном преступлении против собственности пассажиров;

7) обеспечить поездные бригады каждого пассажирского поезда для периодического вещания в радиозэфире носителями с информацией о правилах поведения в ходе поездки в пассажирском поезде, делать акцент на виктимологической профилактике корыстных преступлений: не оставлять вещи без присмотра в вагоне, не доверять незнакомым или малознакомым лицам, обращать внимание на поведение пассажиров из других вагонов, не играть в азартные игры со случайными попутчиками, не употреблять с ними спиртные напитки.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что меры профилактики должны быть направлены на нейтрализацию или ослабление явлений и процессов, способствующих объединению и совместной преступной деятельности лиц, представляющих оперативный интерес, на разных объектах, относящихся к одной сфере.

Тема 12. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений, связанных с незаконной перевозкой наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, оружия, боеприпасов и взрывчатых материалов

Составной частью государственной работы, связанной с предупреждением незаконного оборота наркотиков и оружия, является целенаправленная деятельность служб и подразделений органов внутренних дел путем проведения мероприятий, направленных на выявление, устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, связанных с наркотиками и оружием, злоупотреблению ими; обеспечение оперативно-профилактического наблюдения за лицами, склонными к совершению таких правонарушений; осуществление контроля над процессом законного производства, хранения, транспортировки, реализации и использования наркотиков и оружия.

Общая профилактика органами внутренних дел преступлений и административных правонарушений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ, заключается в выявлении специфических криминогенных обстоятельств, способствующих вовлечению населения в немедицинский прием наркотических средств, и проведении мероприятий по прекращению или уменьшению влияния этих факторов, по сокращению незаконного оборота наркотиков и оружия в целом.

Задача такой деятельности – формирование у населения устойчивого общественного мнения о неприятии наркотических средств и психотропных веществ, а выявление причин и условий, способствующих развитию спроса на наркотики и совершению связанных с их приемом преступлений, достигается специальным изучением, кропотливой аналитической работой, позволяющей выделить типичные криминологические факторы.

Такая деятельность правоохранительных и иных государственных органов и негосударственных структур обеспечивает информационную базу для последующих общепрофилактических мероприятий экономического, социального, воспитательного, правового, психолого-педагогического и собственно предупредительного характера.

Органы внутренних дел на транспорте в пределах установленной компетенции самостоятельно и во взаимных контактах принимают непосредственное участие в реализации следующих мер:

– выявляют, предупреждают и пресекают деятельность международных центров наркобизнеса, осуществляющих операции по незаконному перемещению наркотических средств и психотропных веществ на территорию России, а также деятельность российских преступных сообществ, занимающихся незаконным оборотом наркотиков

и оружия на территорию РФ, в том числе поддерживающих связи с подобными зарубежными организациями;

- устанавливают и отслеживают каналы контрабанды наркотических средств и оружия, ликвидируют их;

- выясняют связи российских преступных сообществ с наркоцентрами, действующими в странах ближнего и дальнего зарубежья, с представителями органов государственной власти и управления РФ;

- пресекают попытки «отмывания» денег, полученных в результате незаконного оборота наркотиков и оружия;

- принимают участие в разработке и реализации государственной программы по борьбе с незаконным оборотом наркотиков и оружия, а также оказывают содействие и практическую помощь в реализации международных программ по борьбе с наркобизнесом;

- проводят активные мероприятия против преступников из иностранных государств на каналах незаконного оборота наркотиков и оружия;

- обеспечивают собственную безопасность подразделений, решающих задачи борьбы с незаконным оборотом наркотиков и оружия, путем противодействия попыткам проникновения в оперативный и кадровый аппарат правоохранительных структур.

Механизм организации работы органов внутренних дел по общему предупреждению преступлений и правонарушений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, заключается в предоставлении информации в органы государственной власти, различные ведомства, общественные организации; обследованиях, проверках, рейдах и других массовых мероприятиях по устранению негативных явлений в сфере экономики, культуры и быта; правовоспитательной работе; в совместном участии с другими структурами правоохранительных органов, научных и культурно-воспитательных учреждений; применении правовых форм воздействия на лиц, попустительствующих преступлениям, устранении причин и условий, способствующих преступлениям; правовоспитательном воздействии средств массовой информации.

Сотрудники органов внутренних дел, как и другие представители правоохранительных органов, участвуют в работе комиссий по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, действующих в субъектах Российской Федерации. Постоянно вносятся предложения в органы законодательной и исполнительной власти по устранению причин и условий, способствующих наркомании и токсикомании в среде несовершеннолетних, в том числе о расширении сети медико-психологических и реабилитационных центров анонимного тестирования несовершеннолетних на предмет употребления наркотических средств и психотропных веществ и оказания им наркологической помощи.

Кроме того, с целью комплексного использования сил и средств, участвующих в противодействии распространению наркотиков и наркомании, обеспечиваются преемственность в работе и надлежащее взаимодействие всех субъектов антинаркотической деятельности, осуществляются доработка и внедрение межведомственных планов, которые развивают мероприятия федеральной, региональных и муниципальных программ; проводятся регулярные совещания с участием представителей ФСБ России, УИН Минюста России, Пограничной службы, ФТС России, на данных совещаниях рассматриваются вопросы обмена имеющейся оперативной информацией и организации взаимодействия при проведении комплекса совместных мероприятий в отношении организованных групп и преступных сообществ, специализирующихся на незаконном обороте наркотиков и оружия.

К противодействию вовлечению в потребление наркотиков граждан могут привлекаться общественные и религиозные организации, средства массовой информации.

В предупредительной работе органов внутренних дел ежегодно организуется и проводится оперативно-профилактическая операция «Подросток –Игла» во взаимодействии с органами управления образованием, образовательными учреждениями.

Во время проведения рейдов по местам скопления подростков и молодежи, в ходе обследования жилого сектора, подвалов, лестничных тупиков устанавливаются факты приготовления, хранения и сбыта наркотиков, удается установить притоны для употребления наркотиков, лиц, предоставляющих жилые помещения для сбора подростков, страдающих наркотической зависимостью.

При установлении противоправной деятельности лиц, занимающихся выращиванием наркотикосодержащих растений, скупкой и перепродажей наркотического сырья, вовлекающих несовершеннолетних в изготовление или потребление наркотиков, принимаются меры к устранению причин и условий, способствующих распространению наркотических средств.

МВД России совместно с сотрудниками ФТС России, УФСБ России в соответствии с совместными приказами также проводятся такие межведомственные оперативно-профилактические мероприятия, как «Мак», «Канал», «Синтез», «Прекурсор». Так, например, комплексная профилактическая операция «Мак» («Конопля») проводится в период созревания наркотикосодержащих растений и наиболее интенсивного периода их заготовки. К участию в операции привлекаются все службы и подразделения органов внутренних дел, которые выявляют незаконные посеvy наркотикосодержащих растений, уничтожают их, блокируют доступ заготовителей, выявляют сбытчиков и перевозчиков и др.

Мероприятия по перекрытию каналов (в том числе международных) поступления наркотиков и оружия в Россию осуществляются в рамках операции под названием «Канал». Данная операция реализуется совместно с органами Федеральной службы безопасности, пограничной и таможенной службами России.

Основными целями индивидуальной профилактики преступлений и административных правонарушений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ, являются принятие сотрудниками органов внутренних дел всех возможных мер, которые заставили бы профилактируемых лиц отказаться от немедицинского приема наркотиков, от совершения замышляемых, планируемых, подготавливаемых преступлений. Для достижения поставленных целей работник органов внутренних дел применяет весь арсенал имеющихся в его распоряжении сил, средств, приемов, использует гласный и негласный методы.

В целом такая деятельность органов внутренних дел реализуется в следующих направлениях.

1. Индивидуальная профилактика незаконного предложения. Осуществляется в отношении лиц, склонных к совершению незаконных действий с наркотиками и оружием.

2. Индивидуальная профилактика по сокращению спроса на наркотики (злоупотребления наркотическими средствами) и оружие. Осуществляется в отношении лиц, злоупотребляющих наркотиками, и групп риска путем проведения воспитательных, правовых, медицинских и прочих мероприятий, побуждающих их к отказу от употребления наркотиков, возвращению к здоровому образу жизни.

3. Индивидуальная (ранняя) профилактика по выявлению лиц, злоупотребляющих наркотиками и входящих в группы повышенного риска. Осуществляется в процессе повседневной работы оперативно-служебной деятельности сотрудниками ОВД (профилактической, оперативно-розыскной, следственной, административной) и направлена в первую очередь на лиц, ранее судимых, социально неустроенных, с отягченной наследственностью, страдающих психическими заболеваниями, работающих в сети аптек и химфармпредприятий, несовершеннолетних из неблагополучных семей и др.

4. Индивидуальная профилактика по содействию процессу лечения лиц, страдающих наркотической зависимостью. Осуществляется, как правило, совместно с медицинскими учреждениями.

5. Индивидуальная профилактика по содействию процессу реабилитации лиц, склонных к употреблению наркотиков. В частности, оказание помощи в обеспечении полной изоляции лица от дальнейшего общения с привычным кругом граждан, неформальной группой потребителей наркотиков.

6. Индивидуальная профилактика по устранению обстоятельств, которые привели к употреблению наркотиков. Осуществляется путем установления жесткого контроля за поведением лица в семье, быту, месте работы, учебы, сфере досуга, с помощью психологов, родственников, положительных друзей, волонтеров.

7. Индивидуальная профилактика как осуществление наблюдения за поведением и образом жизни лиц, злоупотребляющих наркотиками. Осуществляется сотрудниками органов внутренних дел постоянно с использованием как гласных, так и негласных методов сбора информации о наблюдаемом лице.

В поле индивидуально-профилактического воздействия органов внутренних дел попадают следующие категории граждан:

- освобожденные из мест лишения свободы, в отношении которых установлены ограничения в соответствии с законом;

- осужденные к мерам наказания, не связанным с лишением свободы;

- освобожденные от уголовной ответственности по реабилитирующим основаниям;

- допускающие правонарушения в сфере семейно-бытовых отношений;

- хронические алкоголики и лица, больные наркоманией, а также допускающие употребление наркотических средств и психотропных веществ без назначения врача;

- психически больные лица, представляющие непосредственную опасность для себя и окружающих, состоящие на учете в учреждениях здравоохранения;

- несовершеннолетние правонарушителями, состоящие на учете в подразделениях по профилактике правонарушений несовершеннолетних.

Для осуществления всех форм успешной индивидуальной профилактики сотрудники полиции ведут поиск лиц, склонных к совершению наркопреступлений и употребляющих наркотики без назначения врача, среди лиц ранее судимых, маргинальных слоев населения, проституток, этнических диаспор (группировок), занимающихся торговлей на рынках, водителей автотранспорта, часто выезжающих в другие регионы, проводников на железнодорожном транспорте, медицинских работников, служащих химфармпредприятий и др.

Непосредственное воздействие на таких лиц может быть как зашифрованным, так и прямым. Так, например, проверяемый посещается по месту жительства, работы, учебы, проведения досуга.

В ходе бесед с ним выясняются его настроения, связи, доводится правовая информация, оказывается воздействие на него через родственников, друзей, коллег по работе, соседей и т.д. Методы убеждения и воспитания профилактируемых лиц должны сочетаться с мето-

дами медицинского, правового и социального воздействия. Способы такой работы различны, например:

- регулярные встречи и беседы с различными группами населения специалистов, осуществляющих противодействие распространению наркотиков, борьбу с этим социальным злом, обеспечивающих лечение наркоманов;

- специализированные теле- и радиопрограммы, рубрики, выступления в средствах массовой информации о вреде незаконного оборота и употребления наркотических средств;

- распространение разнообразных предметов агитационного характера (буклетов, листовок и т.п.);

- проведение направленной предупредительной работы с отдельными категориями граждан, находящимися в зоне риска (несовершеннолетние, молодежь, маргиналы и др.);

- обеспечение согласованных усилий субъектов, на которых возложена обязанность противодействовать незаконному обороту наркотиков и бороться с наркопреступностью;

- устранение источников и сырьевых возможностей для незаконного изготовления и распространения наркотических средств и их прекурсоров.

Уровень осведомленности сотрудников органов внутренних дел о правонарушителях во многом зависит от личного контакта и взаимодействия с администрацией предприятий, жилищных организаций, учебных заведений, культурно-зрелищных учреждений, активом общественности. Выявлению таких лиц способствует внутренняя информация (учеты, жалобы и заявления, материалы об административных правонарушениях и т.п.). Кроме того, эффективной формой выявления таких лиц, особенно в условиях городов, транспортных узлов, является проведение комплексных специализированных операций и рейдов, осуществления личного сыска, обмен информацией между органами внутренних дел.

В пределах своей компетенции, на основаниях и в порядке, предусмотренных законом, сотрудники полиции непосредственно принимают административно-правовые меры принуждения, играющие определенную роль в предупреждении преступлений. Карающая функция этих мер сама по себе имеет определенное воспитательно-профилактическое значение. Принуждение должно сопровождаться обоснованием его справедливости, разъяснением того, что оно является естественным последствием содеянного.

Таким образом, индивидуальная профилактическая работа продолжается до исправления профилактируемого, прекращения с его стороны нарушений общественного порядка, отказа от преступных намерений, что должно быть подтверждено объективными данными, положительно характеризующими его поведение.

Тема 13. Предупреждение органами внутренних дел на транспорте преступлений террористического характера и экстремистской направленности

Терроризм как эффективное оружие в политической борьбе применяется со времен существования первых государств.

Термин «терроризм» образован от латинского слова «террор» – устрашение. Словари иностранных слов трактуют террор как политику устрашения, подавления политических противников насильственными мерами.

К самым известным определениям терроризма можно отнести следующее: «Терроризм – это использование насилия для достижения политических целей».

Но кроме терроризма политическим насилием определяются и такие понятия, как гражданская или партизанская война, революция, государственный переворот. Поэтому дать исчерпывающее определение терроризма чрезвычайно сложно, в этом мнении сходятся почти все ученые, занимавшиеся проблемой терроризма.

Понятие же террористической деятельности законодательно определено в ст. 3 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», которым установлено, что террористическая деятельность – это деятельность, включающая в себя:

- организацию, финансирование и реализацию террористического акта;
- подстрекательство к террористическому акту;
- организацию незаконного вооруженного формирования, преступного сообщества для реализации террористического акта;
- вербовку, вооружение, обучение и использование террористов;
- пропаганду идей терроризма, призывы к осуществлению террористической деятельности.

Террористический акт – это совершение взрыва, поджога или иных действий, связанных с устрашением населения и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба, в целях противоправного воздействия на принятие решения органами государственной власти, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях.

В теории уголовного права терроризм представляет собой многообъектное преступление: это общественная безопасность, жизнь, здоровье, имущественные или иные интересы людей. Его объективная сторона выражается в совершении взрыва, поджога, иных действий, создающих опасность гибели людей, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий. Российский УК также дает понятие преступлениям тер-

рористического характера, это преступления, предусмотренные ст. 205, 206, 208, 211, 277, 278, 279 и 360.

Термин «экстремизм» образован от латинского слова «экстрим» – крайний. В толковых словарях слово «экстремизм» поясняется как приверженность к крайним взглядам, идеям и мерам.

Статьей 1 Федерального закона «О противодействии экстремистской деятельности» определено, что экстремистская деятельность (экстремизм) – это деятельность общественных или религиозных объединений либо организаций по организации и совершению действий, направленных:

- на насильственное изменение основ конституционного строя и нарушение целостности Российской Федерации;
- возбуждение расовой, национальной или религиозной розни, связанное с насилием или призывами к насилию;
- унижение национального достоинства;
- осуществление массовых беспорядков, хулиганских действий и актов вандализма по мотивам идеологической, политической, расовой, национальной или религиозной ненависти либо вражды.

К преступлениям экстремистской направленности относятся преступления, предусмотренные п. «л» ч. 2 ст. 105, п. «е» ч. 2 ст. 111, ст. 213, 214, 280, 282, 282.1, 282.2 УК РФ.

Ядро правовой основы деятельности ОВД по противодействию экстремизму и терроризму составляет Конституция РФ как документ, имеющий высшую юридическую силу. Важными для правового регулирования являются положения Основного закона, закрепляющие фундаментальные основы конституционного строя Российской Федерации:

- человек, его права и свободы являются высшей ценностью (ст.2);
- запрещение создания и деятельность общественных объединений, цели или действия которых направлены на насильственные изменения основ конституционного строя и нарушение целостности государства, подрыв его безопасности, создание вооруженных формирований, разжигание социальной, расовой, национальной и религиозной розни (ст.29);
- гарантии человеку и гражданину право на жизнь (ст.20), что требует от государства и правоохранительных органов решительной борьбы с терроризмом.

Нормы Федерального закона «О полиции» закрепляют задачи, принципы деятельности, правовой статус, организационную структуру полиции и ряд других основополагающих вопросов, касающихся борьбы с терроризмом. Среди других федеральных законов необходимо прежде всего выделить Федеральный закон «О противодействии терроризму», который определяет правовые и организационные осно-

вы противодействия терроризму. Также следует назвать Уголовный кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях; Федеральные конституционный закон «О чрезвычайном положении»; Федеральные законы «О противодействии экстремистской деятельности», «О безопасности», «О транспортной безопасности», «Об оперативно-розыскной деятельности».

Кроме федеральных законов правовую основу деятельности ОВД по противодействию терроризму составляют подзаконные и ведомственные нормативные акты, в частности такие, как:

1. Указы Президента РФ:

– от 15 февраля 2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму»;

– от 26 декабря 2015 г. № 664 «О мерах по совершенствованию государственного управления в области противодействия терроризму».

2. Постановление Правительства РФ от 4 мая 2008 г. № 333 «О компетенции федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Правительство Российской Федерации, в области противодействия терроризму».

3. Ведомственные нормативные правовые акты: приказ МВД России от 4 марта 2011 г. № 110 «О штатной численности и порядке формирования подразделений центрального аппарата МВД России». Данным приказом было определено название и утверждена штатная численность Главного управления по противодействию экстремизму (ГУПЭ МВД России).

Главное управление является головным оперативным подразделением Министерства в сфере противодействия экстремистской деятельности и терроризму. Подразделения по противодействию экстремизму и терроризму в системе органов внутренних дел также существуют на региональном уровне. Так, например, в структуру УМВД России по Хабаровскому краю входит Центр по противодействию экстремизму. В органах внутренних дел на транспорте специализированных подразделений по рассматриваемому направлению деятельности нет, однако работа по предотвращению фактов терроризма и экстремистской деятельности возлагается на одного или нескольких сотрудников оперативных подразделений.

Следует отметить, что правовое регулирование деятельности ОВД по противодействию терроризму не является прерогативой какой-либо одной отрасли права. Оно имеет комплексный характер и интегрирует нормы различных отраслей права, что обусловлено многообразием общественных отношений, возникающих в сфере противодействия терроризму.

Многие упущения в борьбе с терроризмом часто кроются в серьезных организационных просчетах, неэффективном использова-

нии сил и средств различных правоохранительных и силовых структур, нескоординированности их усилий при проведении контртеррористических операций. Превалирование ведомственных интересов различных силовых ведомств, дублирование задач и функций, отсутствие единого органа управления (хотя попытки создания неких оперативных штабов предпринимались неоднократно) особенно выпукло обозначились в период проведения многолетней контртеррористической операции на Северном Кавказе.

Все это привело к необходимости правового урегулирования этих проблем противодействия терроризму. Так, 15 февраля 2006 г. Президент РФ подписал Указ № 116 «О мерах по противодействию терроризму», в соответствии с которым образован Национальный антитеррористический комитет, являющийся органом, обеспечивающим координацию деятельности органов исполнительной власти и местного самоуправления по противодействию терроризму. Для координации указанной деятельности, а также для минимизации и ликвидации последствий его проявлений образуются антитеррористические комиссии в субъектах Российской Федерации. Основными задачами Национального антитеррористического комитета являются мониторинг состояния общегосударственной системы противодействия терроризму, а также организация и координация деятельности по противодействию терроризму. В марте 2006 г. принят Федеральный закон «О противодействии терроризму», который детально регламентирует организационные основы, разграничивает компетенцию различных федеральных и региональных органов власти в названной сфере.

Особое значение в деятельности органов внутренних дел по противодействию терроризму имеет обеспечение безопасности на транспорте, так как террористы весьма часто используют объекты морского, воздушного и железнодорожного транспорта для совершения терактов. Связано это с тем, что на данных объектах (вокзалы, аэропорты, поезда, самолеты) постоянно наблюдается скопление большого количества людей, и совершенный акт террора в таком месте всегда имеет большой общественный резонанс. В связи с этим огромное значение для предотвращения террористических актов на объектах транспорта является проведение органами внутренних дел на транспорте профилактических мероприятий в различных направлениях. К таковым мероприятиям относятся:

1. В рамках осуществления оперативно-розыскной деятельности:

- ориентирование негласного аппарата на выявление лиц, подозреваемых в подготовке к проведению террористического акта, лиц, замышляющих или подготавливающих теракты;

– выявление и пресечение каналов финансирования организаций террористической и экстремистской направленности, обеспечения их оружием и взрывчатыми веществами;

– организация и проведение оперативно-профилактических мероприятий по предупреждению террористических и экстремистских проявлений («Арсенал», «Динамит-Баланс» и др.);

– организация и проведение различных оперативно-розыскных мероприятий, направленных на выявления фактов террористической и экстремистской деятельности, проведение личного сыска.

2. В рамках осуществления мероприятий по охране общественного порядка и обеспечения безопасности на объектах транспорта:

– обследование объектов транспорта на предмет антитеррористической защищенности с внесением руководителям предприятий транспорта предложений по их укреплению;

– информирование пассажиров о необходимости повышения бдительности при нахождении на объектах транспорта, о порядке действий при обнаружении подозрительных вещей и предметов;

– использование автоматизированных информационно-поисковых систем «ИБД-Ф», «ИБД-Р», «Розыск-Магистраль», «Купол» и других с целью установления лиц, находящихся в розыске за совершение преступлений, в том числе террористической и экстремистской направленности;

– организация взаимодействия с субъектами обеспечения безопасности на транспорте (владельцы транспортных организаций и предприятий, прокуратура, ФСБ России, МЧС России и др.) по вопросам антитеррористической защищенности объектов транспорта, устранения недостатков в требованиях, предъявляемых к объектам транспорта в области обеспечения безопасности, разработки совместных планов по вопросам предотвращения вмешательства в работу транспортных предприятий посторонних лиц;

– участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа либо осуществление досмотра самостоятельно.

Пунктом 2 ст. 85 Воздушного кодекса РФ предполетный и послеполетный досмотры проводятся в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел. Порядок проведения досмотра определен приказом Минтранса России от 25 июля 2007 г. № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров».

Предполетный досмотр пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты производится в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров,

членов экипажей воздушных судов и авиационного персонала гражданской авиации, предотвращения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте.

Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров обязательны для исполнения не только сотрудниками службы авиационной безопасности аэропорта, авиационного предприятия, эксплуатанта, но и сотрудниками ОВД на транспорте, участвующими в проведении предполетного и послеполетного досмотров. Сотрудники ОВД на транспорте, осуществляющие досмотр, как сотрудники службы авиационной безопасности имеют право:

- проверять у пассажиров при входе в пункты досмотра билеты, оформленные в установленном порядке, и документы, удостоверяющие их личность;

- проводить опрос в целях выявления потенциально опасных пассажиров, а также имеющихся у пассажиров предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;

- проводить досмотр пассажиров, багажа и вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты;

- изымать у пассажиров обнаруженные в процессе досмотра предметы и вещества, запрещенные к перевозке воздушным транспортом;

- досматривать багаж пассажиров, сдаваемый в камеру хранения.

Кроме того, сотрудники ОВД на транспорте, осуществляющие досмотр, имеют специальные права:

- проводить в случае необходимости опрос пассажиров с целью выявления опасных веществ и предметов и возможных противоправных намерений с их стороны;

- принимать решение о производстве личного досмотра пассажиров при обнаружении предметов и веществ, за изготовление, ношение и хранение которых предусмотрена уголовная или административная ответственность, и участвовать в досмотре;

- проверять у пассажиров соответствие билетов, оформленных в установленном порядке, и паспортных данных, устанавливая их подлинность, дополнительно осуществлять проверку подозрительных лиц по информационно-поисковым базам данных МВД России;

- осуществлять контроль за соблюдением порядка перевозки оружия, патронов и боеприпасов, переданных пассажирами на временное хранение на период полета;

- изымать у пассажиров обнаруженные в процессе досмотра оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, наркотические средства и их прекурсоры, а также психотропные и сильнодействующие вещества;
- проводить изъятие и документирование обнаруженных в ходе досмотров пассажиров предметов и веществ, свободный оборот которых на территории Российской Федерации запрещен, ограничен либо имеет криминальный характер;
- задерживать лиц, нарушающих требования авиационной безопасности.

Личный (индивидуальный) досмотр пассажиров проводится при:

- поступлении сообщения о готовящемся захвате либо угоне воздушного судна, выполняющего конкретный рейс или следующего в определенном направлении (выборочно);
- поступлении сообщения о наличии у пассажира оружия, боеприпасов, взрывных устройств или иных опасных предметов и веществ;
- обнаружении в вещах, находящихся при пассажирах, оружия и иных опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке;
- выявлении путем личного наблюдения признаков подозрительного поведения и действий пассажира, свидетельствующих о его преступных намерениях или вызывающих подозрение в возможном наличии у него оружия, опасных предметов или веществ, запрещенных к перевозке.

Ручной (контактный) метод досмотра проводится при поступлении сообщения о готовящемся захвате либо угоне воздушного судна, выполняющего конкретный рейс или следующего в определенном направлении, а также при отсутствии технических и специальных средств в пункте досмотра. Ручной (контактный) метод проводится при досмотре:

- пассажиров в просторной одежде, скрывающей очертания его тела;
- вещей, внутреннее содержание которых нельзя определить с помощью технических и специальных средств;
- багажа и вещей пассажира, определенного как потенциально опасного;
- всех пассажиров во время повышенной угрозы совершения акта незаконного вмешательства на воздушное судно определенного рейса.

Таким образом, обнаруженные при досмотре пассажиров и членов экипажа воздушного судна опасные предметы и вещества, находящиеся в свободной продаже, но запрещенные к перевозке на борту воздушных судов, изымаются с оформлением акта, регистрируются в журнале и передаются на хранение в специально оборудованный склад аэропорта.

Тема 14. Организация работы органов внутренних дел на транспорте по приему, регистрации и рассмотрению обращений граждан

Одним из направлений работы правоохранительных органов, в том числе и полиции, является работа с обращениями граждан. Данному направлению деятельности территориальных органов внутренних дел всегда уделяется большое внимание.

Во-первых, каждое удовлетворенное обращение гражданина – это не просто защита его нарушенного права и законного интереса, но одновременно и исправление недостатков, пресечение нарушений.

Во-вторых, обращение граждан – это необходимый элемент обратной связи между гражданами и полицией, т.к. обращения являются источником информации как о деятельности органов внутренних дел, так и о процессах, происходящих в обществе и влияющих на состояние преступности.

Согласно Федеральному закону от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации», обращение гражданина – это направленные в государственный орган, орган местного самоуправления или должностному лицу в письменной форме или в форме электронного документа предложение, заявление или жалоба, а также устное обращение гражданина в государственный орган, орган местного самоуправления.

В данном законе определены виды обращений граждан:

1. *Предложение* – рекомендация гражданина по совершенствованию законов и иных нормативных правовых актов, деятельности государственных органов и органов местного самоуправления, развитию общественных отношений, улучшению социально-экономической и иных сфер деятельности государства и общества.

2. *Заявление* – просьба гражданина о содействии в реализации его конституционных прав и свобод или конституционных прав и свобод других лиц либо сообщение о нарушении законов и иных нормативных правовых актов, недостатках в работе государственных органов, органов местного самоуправления и должностных лиц либо критика деятельности указанных органов и должностных лиц.

3. *Жалоба* – просьба гражданина о восстановлении или защите его нарушенных прав, свобод или законных интересов либо прав, свобод или законных интересов других лиц.

Согласно Инструкции об организации рассмотрения обращений граждан в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Инструкция), сотрудник территориальных органов внутренних дел, в том числе и на транспорте, обязан:

1. Обеспечить объективное, всестороннее и своевременное рассмотрение каждого обращения, в случае необходимости рассмотреть его с участием гражданина.

2. Принять меры, направленные на восстановление или защиту нарушенных прав, свобод и законных интересов каждого гражданина.

3. В обязательном порядке направить гражданину письменный ответ по существу всех поставленных в обращении вопросов.

4. Уведомить гражданина о направлении его обращения на рассмотрение в другой государственный орган, орган местного самоуправления или иному должностному лицу в соответствии с компетенцией, а также о продлении срока рассмотрения обращения.

5. Не разглашать сведения, содержащиеся в обращении, а также информацию, касающуюся частной жизни гражданина, ставшие известными при рассмотрении обращения.

6. Обеспечить сохранность и конфиденциальность документов, относящихся к предмету проверки по обращению.

Сотрудник, уполномоченный на рассмотрение обращения, вправе:

1. Направлять запросы в другие государственные органы, органы местного самоуправления и иным должностным лицам для получения необходимых документов и материалов.

2. Истребовать из территориальных органов внутренних дел документы и материалы, относящиеся к предмету проверки по обращению.

3. Знакомиться с документами и материалами, имеющими значение для рассмотрения обращения.

4. Выезжать по решению руководителя на место для проверки фактов и обстоятельств, изложенных в обращении.

5. Пользоваться в установленном порядке информационными базами (банками) данных МВД России.

Все обращения, поступившие в орган внутренних дел, подлежат обязательной регистрации в срок, не превышающий трех дней со дня их поступления, за исключением жалоб на решения и действия (бездействие) органов внутренних дел и их должностных лиц при предоставлении государственных услуг, которые регистрируются не позднее следующего рабочего дня со дня их поступления.

Обращение, содержащее информацию о преступлении или об административном правонарушении, поступившее в подразделение делопроизводства, регистрируется, учитывается, докладывается руководителю территориального органа и с его поручением передается в дежурную часть для регистрации в КУСП незамедлительно.

Сотрудник подразделения делопроизводства в установленном порядке сообщает гражданину о дате и номере регистрации его обращения в КУСП и вносит указанные сведения в учетные формы подразделения делопроизводства.

По обращению, относящемуся к компетенции органов внутренних дел, в течение семи дней со дня регистрации принимается одно из следующих решений:

1. Принять к рассмотрению по существу.

2. Направить для рассмотрения в подразделение центрального аппарата Министерства (по обращениям, зарегистрированным в ДДО МВД России), в самостоятельное подразделение (по обращениям, зарегистрированным в иных органах внутренних дел).

3. Направить для рассмотрения по существу в подчиненный территориальный орган, если в обращении или связанной с ним по смыслу учетной форме не содержится информации о результатах рассмотрения в нем обозначенных гражданином вопросов и (или) их решение не относится к исключительной компетенции данного органа внутренних дел (подразделения). Запрещается направлять в подчиненные подразделения повторные обращения, а также обращения, за рассмотрением которых осуществляется текущий контроль.

4. Приобщить аналогичное обращение к материалам проверки по первому обращению, если его рассмотрение не окончено.

5. Не проводить проверку по обращению:

– если оно признано уполномоченным должностным лицом безосновательным (неоднократное обращение, в котором гражданином не приводятся новые доводы или обстоятельства, подлежащие дополнительной проверке) и переписка по вопросам, поставленным в обращении, прекращена;

– если оно признано уполномоченным должностным лицом некорректным по изложению или форме. Обращение неясного и невразумительного содержания, а также обращение, текст которого не поддается прочтению либо написан на обрывках бумаги, плакатах и других предметах.

В резолюции по обращению в письменном виде определяются должностное лицо, ответственное за рассмотрение обращения и уполномоченное на подписание ответа, сроки, порядок рассмотрения и проведения проверочных мероприятий. Должностное лицо, ответственное за рассмотрение обращения, соответствующей резолюцией определяет непосредственного исполнителя.

Обращения, поступившие в орган внутренних дел в соответствии с его компетенцией, рассматриваются в течение 30 дней со дня их регистрации. Если срок окончания рассмотрения обращения приходится на выходной или нерабочий праздничный день, то обращение должно быть рассмотрено в предшествующий ему рабочий день. Например, если обращение было зарегистрировано 7 декабря 2020 г., то соответственно оно должно быть рассмотрено в срок до 31 декабря 2020 г., а не 6 января 2021 г.

В исключительных случаях, а также в случае направления запроса, срок рассмотрения обращения может быть продлен не более чем на 30 дней с одновременным письменным уведомлением об этом гражданина.

Анонимные обращения, содержащие сведения о подготавливаемом, совершаемом или совершенном противоправном деянии, а также о лице, его подготавливающем, совершающем или совершившем, регистрируются в порядке, установленном Инструкцией, и подлежат направлению в подразделение системы МВД России или другой государственной орган в соответствии с их компетенцией.

Анонимные заявления, содержащие информацию о совершенном или готовящемся террористическом акте, докладываются уполномоченным сотрудником подразделения делопроизводства руководителю территориального органа и в соответствии с его резолюцией передаются в дежурную часть для незамедлительной регистрации в КУСП.

При рассмотрении обращения по существу непосредственный исполнитель:

1. Внимательно и всесторонне изучает содержание обращения, необходимые сведения, документы и материалы.
2. Определяет суть заявления, предложения или жалобы.
3. Устанавливает достаточность изложенных в обращении сведений, а также имеющихся документов и материалов для выработки и принятия решения.
4. Уточняет, при необходимости, у гражданина дополнительные сведения или просит представить отсутствующие документы (по телефону, при наличии в обращении сведений об абонентском номере, или приглашает его на личную беседу).
5. Осуществляет подготовку запросов для получения необходимых сведений, документов и материалов.
6. Вносит руководителю, давшему поручение о рассмотрении обращения, предложения о выезде на место для проверки изложенных в обращении фактов.
7. Изучает и анализирует полученные сведения, документы и материалы.
8. Устанавливает факты и обстоятельства, имеющие значение для принятия решения по обращению.
9. Оценивает достоверность сведений, являющихся основанием для принятия решения по обращению.
10. Устанавливает обоснованность доводов гражданина.
11. Осуществляет подготовку заключения о результатах проверки по жалобе и представляет его на утверждение должностному лицу, уполномоченному на подписание ответа.

12. Осуществляет подготовку и представление на подпись уполномоченному должностному лицу проекта ответа гражданину.

Таким образом, сотрудники органов внутренних дел на транспорте осуществляют прием и рассмотрение обращений граждан по разным вопросам, в том числе и по вопросам неправомерных действий сотрудников полиции. Следует отметить, что работа с обращениями граждан, их рассмотрение и разрешение образуют отдельный вид делопроизводства.

Одним из важных источников информации о преступлениях и правонарушениях являются поступающие в органы внутренних дел заявления и сообщения физических и юридических лиц о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях, которые являются разновидностью обращений граждан. В связи с этим в правоохранительных органах ведомственными приказами разработан и установлен определенный порядок приема, регистрации и разрешения сообщений о происшествиях.

Круглосуточный прием заявлений и сообщений о преступлениях осуществляется оперативным дежурным дежурной части территориального органа МВД России.

Письменное сообщение о преступлении должно быть оформлено в соответствии с требованиями ст. 141–143 УПК РФ. При приеме от заявителя письменного заявления о преступлении заявитель предупреждается об уголовной ответственности за заведомо ложный донос в соответствии со ст. 306 УК РФ, о чем делается отметка, удостоверяемая подписью заявителя.

В случае, когда заявитель не может лично присутствовать при составлении протокола, его сообщение оформляется рапортом сотрудника органов внутренних дел об обнаружении признаков преступления в соответствии с ч. 5 ст. 141 и ст. 143 УПК РФ.

После регистрации заявлений и сообщений о преступлениях в КУСП оперативный дежурный дежурной части принимает меры неотложного реагирования. О принятых мерах неотложного реагирования и их результатах оперативный дежурный в течение дежурной смены докладывает руководителю (начальнику) территориального органа МВД России.

Проверку зарегистрированного заявления (сообщения) осуществляет сотрудник органов внутренних дел по соответствующему поручению руководителя (начальника) территориального органа МВД России либо его заместителя. Данную проверку могут осуществлять сотрудники различных подразделений: по делам несовершеннолетних, следствия, дознания, по охране общественного порядка. Однако на практике наибольшее количество проверок осуществляют в территориальных органах на транспорте оперуполномоченные УР, ОКОН, ЭБиПК, БППГ.

Срок рассмотрения данных заявлений и сообщений о преступлениях определен в ст. 144 УПК РФ:

- трое суток со дня их поступления;
- 10 суток по мотивированному ходатайству следователя, дознавателя, утвержденного руководителем следственного органа, начальником органа дознания соответственно;
- 30 суток при необходимости производства документальных проверок, ревизий, судебных экспертиз, исследований документов, предметов, трупов, а также проведения оперативно-розыскных мероприятий. Срок продляет руководитель следственного подразделения по ходатайству следователя, а прокурор продлевает по ходатайству дознавателя.

Для возбуждения уголовного дела требуются поводы и основание. Поводом для возбуждения уголовного дела являются прямо предусмотренные законом носители сведений о совершенном или готовящемся преступлении, поступление которых вызывает необходимость их проверки и принятия надлежащего процессуального решения.

Анонимное заявление о преступлении не является поводом для возбуждения уголовного дела.

Заявление о явке с повинной – это добровольное сообщение лица о совершенном им преступлении. В более широком понимании явка с повинной является не только поводом для возбуждения уголовного дела, но и обстоятельством, смягчающим наказание (п. «и» ч. 1 ст. 61 УК РФ). Условиями явки с повинной являются:

- а) добровольность, т.е. сообщение о преступлении должно быть сделано по инициативе самого лица, его совершившего;
- б) лицо сообщает о совершении преступления по неизвестному факту, о котором в правоохранительных органах ранее не было какой-либо информации;
- в) отсутствие угрозы привлечения к уголовной ответственности за совершенное преступление на момент явки с повинной (сообщения о совершении им преступления).

Рапорт об обнаружении признаков преступления является универсальным поводом для возбуждения уголовного дела, рапортом оформляются сообщения из иных источников.

Кроме повода для возбуждения уголовного дела необходимо основание. Основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки преступления. Как правило, это фактические данные о преступном деянии.

Успешное осуществление уголовно-процессуальной деятельности во многом зависит от эффективности ее начального этапа – стадии возбуждения уголовного дела. Центральное место в ней занимает процессуальное познание, которое обеспечивается качеством и коли-

чеством собранных сведений о наличии в происшедшем событии признаков преступления. Такое познание осуществляется уполномоченными должностными лицами при помощи способов, установленных уголовно-процессуальным законом, именуемых проверочными действиями. Сама деятельность получила название «проверка сообщения о преступлении».

Исполнитель обязан проверить сообщение о преступлении и в пределах компетенции принять по нему решение в срок, не позднее трех суток с момента его регистрации в КУСП.

Таким образом, Конституцией Российской Федерации каждому гражданину гарантируется защита его прав и свобод, в том числе и от преступлений. Одним из способов осуществления данной гарантии является обязанность государственных органов по приему, регистрации и проверки сообщений о преступлении. Указанная обязанность возлагается государством на различные правоохранительные органы, существующие в Российской Федерации, в том числе и на МВД Российской Федерации, в систему органов которых также входят органы внутренних дел на транспорте. Данная обязанность ввиду чрезвычайной важности и значимости этой деятельности является для полиции одной из основных и закреплена в ст. 12 Федерального закона «О полиции». Именно исходя из качества такой работы, граждане формируют свое мнение о деятельности полиции. Важность работы полиции прямо пропорциональна количеству рассматриваемых им обращений граждан. В настоящее время данное направление деятельности имеет четкую правовую регламентацию. Постоянный внутриведомственный контроль, надзор со стороны прокуратуры позволяет осуществлять ее в строгом соответствии с законодательством и соблюдением прав граждан.

Принятые в последние годы в ходе реформирования органов внутренних дел меры позволили до минимума снизить факты нерегистрации заявлений (сообщений) о преступлениях, тем самым обеспечив своевременное реагирование на совершаемые преступления и раскрытие их по «горячим следам».

Тема 15. Порядок подготовки и оформления служебной и управленческой документации

Делопроизводство всегда занимало и занимает особое место в работе правоохранительных органов. От его правильной организации в конечном счете зависят оперативность управления, надежность, экономичность организации управленческого труда, возможность использования документной информации в будущем.

При рациональной организации делопроизводства руководители и сотрудники правоохранительных органов освобождаются от не свойственных им операций по работе с документами, от этого повышается производительность труда и сокращаются затраты, связанные с самой деятельностью аппарата управления.

Задачи делопроизводства в органах внутренних дел:

1. Правильное и быстрое отражение в документах работы органа в целом и его подразделений в частности.
2. Обеспечение быстрого нахождения сотрудниками информации, необходимой для реализации функций управления.
3. Обеспечение в органах внутренних дел своевременного приема, учета и отправки корреспонденции.
4. Обеспечение надлежащего контроля в подразделениях ОВД за исполнением и правильным оформлением документов.
5. Обеспечение в структуре органов МВД сохранности государственной и служебной тайн, содержащихся в документах.
6. Экономия времени и сил сотрудников территориальных органов внутренних дел на составление, изготовление и поиск документов.

Виды делопроизводства:

– общее – это документирование общей управленческой деятельности, присущей любому органу государственного управления, в том числе подразделений ОВД на транспорте, и организация работы с документами, создаваемыми в процессе осуществления этой деятельности. Оно обслуживает реализацию общих и обеспечивающих функций (организационную, финансовую, хозяйственную деятельность, кадровую работу и т.п.) аппарата управления.

– специальное – обслуживает реализацию специальной (внешней) деятельности. Так, составление и оформление документов, связанных с правоприменительной практикой (уголовно-процессуальной, административно-правовой, оперативно-розыскной деятельностью) является специальным видом делопроизводства (хотя обобщенные материалы по этим видам деятельности – обзоры, аналитические справки, статистические отчеты относятся к управленческим документам);

– секретное и несекретное – каждое из них может проявляться как в общем, так и специальном виде делопроизводства в зависимости от наличия в обрабатываемых документах сведений, представляющих служебную и государственную тайну.

Формы организации делопроизводства:

– централизованная – все делопроизводственные операции в территориальных ОВД осуществляются в одном месте (в единой канцелярии). Применяется в небольших и средних по объему переписки органах внутренних дел;

– децентрализованная – все делопроизводственные операции рассредоточены по отдельным канцеляриям структурных подразделений. Применяется в крупных и территориально разбросанных органах МВД России в отличие от территориальных органов МВД России на районном уровне, где существует децентрализованная система делопроизводства, то есть наряду с управлением делопроизводства и режима, осуществляющим документационное обеспечение руководителя, имеются самостоятельные делопроизводственные службы в штатах практически каждого структурного подразделения аппарата Управления внутренних дел в лице начальников (заведующих) канцелярий, старших инспекторов (инспекторов), секретарей-машинисток, которые тоже в определенной мере работают на документационное обеспечение руководителя. Децентрализация делопроизводства значительно усложняет содержание и технологию формирования документационного обеспечения руководителя внутри территориального органа;

– смешанная – часть делопроизводства централизована (прием, отправление, размножение документов), а другая часть осуществляется делопроизводственными службами структурных подразделений. Как правило, применяется в МВД и УМВД на региональном и окружном уровне, что связано с их сложной структурой и большим документооборотом.

Требования, предъявляемые к документам:

1. Юридические требования. Документ должен составляться должностным лицом по компетенции и с соблюдением установленного порядка подготовки, принятия и утверждения.

2. Требования правовой культуры. Они касаются прежде всего правильного употребления в документах различных терминов.

3. Требования информационной культуры документов предполагают, что документ должен быть предельно кратким и информационно емким, то есть при минимуме текста в документе должно содержаться максимум информации.

В подготовке документов широко следует применять стандартизованные обороты, словесные штампы, трафареты, закрепленные практикой слова, термины, слова-профессионализмы («просим возме-

стить ущерб», «вынуждены обратиться в прокуратуру», «на основании предварительной договоренности», «на ваш номер...», «должным образом», «указанные факты», «исковое заявление», «в связи с необходимостью», «в порядке оказания помощи» и др.). По данным инженерной психологии, стандартизованные обороты воспринимаются быстрее в 8–10 раз.

В текстах документов не следует употреблять таких слов и словосочетаний, как «безотлагательно» (немедленно), «досконально» (точно), «изрядно» (сильно), «благovolите сообщить» (сообщите), «всемерное содействие» (помощь), «считаем возможным ходатайствовать» (просим).

Слова в предложении должны подбираться с учетом их смысловой сочетаемости, большинство слов в письменной деловой речи употребляется только с одним словом или ограниченной группой слов. Например: приказ – издается, должностные оклады – устанавливаются, контроль – возлагается на кого-либо или осуществляется, выговор – объявляется, порицание – выносится.

4. Требования оперативности изготовления, оформления и обработки документов. Документы после изготовления проходят определенные стадии документооборота. Распределяется и содержится эта информация в реквизитах документа. Поэтому правильное выполнение реквизитов способствует оперативному, с наименьшими затратами усилий изготовлению, оформлению и обработке документов.

5. Требования технической эстетики предполагают изготовление документа с таким расчетом, чтобы он был удобен для обработки, изучения и последующего хранения. С этой целью ГОСТами для машинописных документов определены форматы, правила расстановки и оформления реквизитов для различных видов управленческой документации, рекомендации по составлению и расположению текстов документов (с некоторыми из них мы познакомимся на практических занятиях).

Требования, предъявляемые к оформлению документов (см. приказ МВД РФ от 20 июня 2012 г. № 615 «Об утверждении Инструкции по делопроизводству в органах внутренних дел Российской Федерации»):

– документирование информации в органах внутренних дел Российской Федерации осуществляется с использованием технических средств, в том числе средств вычислительной техники;

– изготовление рукописных документов допускается при отсутствии возможности использования технических средств или в случаях, предусмотренных законодательными и иными нормативными правовыми актами;

– документ не должен противоречить законодательным и иным нормативным правовым актам Российской Федерации и нормативным правовым актам МВД России;

– документ должен быть написан официально-деловым стилем;

– изложение содержания документа должно быть логичным, кратким и точным, исключая неоднозначное толкование;

– применяемые термины должны соответствовать терминологии, используемой в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации и нормативных правовых актах МВД России, и употребляться в одном и том же значении;

– документ должен основываться на фактах и содержать конкретные и реальные предложения или указания;

– документ не должен дублировать положения ранее изданных нормативных правовых актов;

– документ должен быть оформлен в соответствии с существующими государственными стандартами и требованиями Инструкции, иметь установленный комплекс обязательных реквизитов с соблюдением порядка их расположения;

– в документе не должно быть помарок и исправлений;

– при оформлении документов рекомендуется применять текстовый редактор Microsoft Word версии 2003 и выше или другой, совместимый с ним, с использованием шрифтов Times New Roman (Times New Roman Cyr) размером № 13–15 через 1–1,5 межстрочных интервала;

– для выделения части текста документа, его наименования могут использоваться полужирное начертание, курсив, подчеркивание или смещение относительно границ основного текста;

– документы оформляются на бланках установленной формы, на стандартных листах бумаги форматов А4 (210×297 мм), А5 (148×210 мм) или в виде электронных документов и должны иметь установленный состав реквизитов с определенным их расположением и оформлением;

– для отдельных видов документов допускается использование бумаги форматов А3 (297×420 мм) и А6 (105×148 мм);

– каждый лист документа, оформленный как на бланке, так и без него, за исключением нормативных правовых актов, должен иметь поля: 30 мм – левое; 10 мм – правое; 20 мм – верхнее и нижнее;

– документы изготавливаются на белой бумаге;

– при изготовлении документов на двух и более страницах вторую и последующие страницы нумеруют арабскими цифрами по центру верхнего поля.

Таким образом, документ не должен противоречить законодательным и иным нормативным правовым актам Российской Федерации и нормативным правовым актам МВД России, написан официаль-

но-деловым стилем, изложение содержания документа должно быть логичным, кратким и точным, исключая неоднозначное толкование, применяемые термины должны соответствовать терминологии, используемой в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации и нормативных правовых актах МВД России, и употребляться в одном и том же значении, документ должен основываться на фактах и содержать конкретные и реальные предложения или указания, в документе не должно быть помарок и исправлений.

Заключение

Выполняя функции обеспечения общественного порядка и общественной безопасности, ОВД на транспорте ведут борьбу не только с кражами вещей пассажиров и хищениями грузов в крупных и особо крупных размерах, перевозимых транспортными средствами, хулиганством, пьянством, наркоманией и другими нарушениями общественного порядка и общественной безопасности, но и участвуют в мероприятиях по борьбе с организованной преступностью при уклонении от уплаты таможенных платежей, при обнаружении и пресечении экологических преступлений, в сфере охраны биоресурсов и внешнеторговой деятельности с продукцией рыбного промысла, а также минеральных ресурсов и полезных ископаемых, с контрабандой и охране Государственной границы Российской Федерации.

Подразделения МВД России на транспорте для охраны общественного порядка на подведомственных объектах используют преимущественно патрульно-постовую службу. В организации этой деятельности, согласно линейного принципа оперативного обслуживания, принимают участие сотрудники полиции общественной безопасности, дежурные части, а также оперативный состав. Расстановка сил и средств производится с учетом специфических особенностей транспорта (географическое положение обслуживаемой территории; виды нарядов, профиль их работы и специализация; график движения транспорта; интенсивность грузоперевозок и пассажирских рейсов; сезонность работы, сроки навигации; планируемые перевозки грузов и т.д.).

Таким образом, органы внутренних дел на транспорте – это организационно самостоятельная система ОВД, созданная для обеспечения правопорядка и борьбы с преступностью на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры в условиях постоянно действующих производственных и технических факторов. Круглосуточная работа вокзалов, непрерывные потоки пассажиров, концентрация товарно-материальных ценностей и другие факторы, которые, проявляясь в самых разнообразных сочетаниях, неожиданно изменяют оперативную обстановку, требуют от подразделений ОВД качественной профессиональной подготовки сотрудников, своевременного реагирования, высокой мобильности, направленности и слаженности действий органов внутренних дел на транспорте.

Список источников

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) (ред. от 30.12.2008 № 6-ФКЗ; от 30.12.2008 № 7-ФКЗ; от 05.02.2014 № 2-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 9, ст. 851.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. // Собрание законодательства РФ. 1996 г. № 25. Ст. 345.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1, ст. 1.

5. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2, ст. 170.

7. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11, ст. 1001.

8. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18, ст. 2207.

9. Модельный закон Содружества Независимых Государств «О безопасности на воздушном транспорте»: принят на двадцать девятом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ, Постановление от 31 октября 2007 г. № 29-10. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. О противодействии терроризму: федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2008. № 52 (ч. 1), ст. 1146.

11. Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних: федеральный закон от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ.

12. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2011. № 49 (ч. 1), ст. 7020.

13. О полиции: федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7, ст. 900.

14. О транспортной безопасности: федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7, ст. 837.

15. О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации: федеральный закон от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

16. Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации: указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 248 // Собрание законодательства РФ. 2011. № 10, ст. 1334.

17. Вопросы организации полиции: указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 250 // Собрание законодательства РФ. 2011. № 10, ст. 1336.

18. О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: постановление Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

19. Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта: постановление Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. № 1208. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

20. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности»: постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 345 // Собрание законодательства РФ. 2014. № 18 (ч. IV), ст. 2188.

21. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-Р. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

22. Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности: распоряжение Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. №1653-р. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

23. Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции: приказ МВД РФ от 29 января 2008 г. № 80. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902090614>.

24. Инструкция по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения: приказ МВД РФ и Минтранса РФ от 27 декабря 2013 г. № 1022/487.

25. О некоторых вопросах подразделений и органов внутренних дел на транспорте: приказ МВД России от 5 июля 2010 г. № 480. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

26. Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 680. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

27. Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте: приказ МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 // Российская газета. 2011. 19 авг.

28. Об утверждении Положения об управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по Дальневосточному федеральному округу: приказ МВД России от 1 июля 2011 г. № 784. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

29. О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений: приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

30. Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания: приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

31. О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России: приказ МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

32. Об утверждении Инструкции по делопроизводству в органах внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 20 июня 2012 г. № 615. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

33. Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях: приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736. Доступ из справочно-правовой системы «СТРАС Юрист».

34. О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса РФ от 6 сентября 2010 г. №194. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

35. Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транс-

портной безопасности: приказ Минтранса РФ от 23 июля 2015 г. № 227 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

36. Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров: приказ Минтранса РФ от 25 июля 2007 г. № 104. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

37. Наставление о порядке исполнения обязанностей и реализации прав полиции в дежурной части органа внутренних дел РФ после доставления граждан: приказ МВД РФ от 30 апреля 2012 г. № 389 // Российская газета. 2012.11 июля.

38. О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание: приказ МВД РФ от 30 августа 2017 г. № 685 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

39. Об утверждении Инструкции о порядке доставления лиц, находящихся в общественных местах в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и утративших способность самостоятельно передвигаться или ориентироваться в окружающей обстановке, в медицинские организации: приказ МВД РФ от 23 декабря 2011 г. № 1298 // Российская газета. 2012. 29 фев.

40. Административная деятельность ОВД: учебник для вузов / под ред. М.В. Костенникова, А.В. Куракина. М.: Юрайт, 2018.

41. Административная деятельность полиции: учеб.-нагляд. пособие / А.Н. Осяк [и др.]. Ростов н/Д: Ростовский юрид. ин-т МВД России, 2017.

42. Административная деятельность полиции в схемах и определениях: учеб.-нагляд. пособие / сост. О.В. Безлепкина, Е.А. Кулеш. Хабаровск: ДВЮИ МВД России, 2016.

43. Административная деятельность полиции. Часть Особенная: учеб. пособие / под ред. О.И. Бекетова. Омск: Омская акад. МВД России, 2016.

44. Административная деятельность полиции: курс лекций. 3-е изд., испр. и доп. / под ред. В.А. Кудина. М.: ДГСК МВД России, 2018.

45. Административная ответственность: учеб. пособие. 9-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2016.

46. Административное право и административный процесс: практикум / С.И. Иванова [и др.]. Тюмень: ТИПК МВД России, 2018.

47. Административно-процессуальное право: курс лекций / С.Ю. Анохина [и др.]. 2-е изд., перераб. и доп. Барнаул: Барнаульский юрид. ин-т МВД России, 2018.

48. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел: учеб. пособие / под ред. С.В. Калинина. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2018.
49. Административный процесс: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Юрайт, 2015.
50. Актуальные проблемы административного права: учебник / М.В. Костенников [и др.]. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013.
51. Анохина Н.В. Обеспечение полицией общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного и водного транспорта: лекция. Краснодар: Краснодарский ун-т МВД России, 2015.
52. Архипова М.В., Редькина Е.А. Убийство: уголовно-правовая и криминологическая характеристика. Иркутск, 2008.
53. Делопроизводство: образцы, схемы. Организация и технология работы: более 120 документов / В.В. Галахов [и др.]; под ред. И.К. Корнеева, В.А. Кудряева. 3-е изд. перераб. и доп. М.: Проспект, 2016.
54. Деятельность подразделений органов внутренних дел на транспорте по предупреждению и профилактике преступлений на транспорте: учеб.-практ. пособие. Хабаровск: ДВЮИ МВД России, 2018.
55. Жаглин А.В., Ульянов А.Д. Основы управления и делопроизводства в органах внутренних дел: альбом схем. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2015.
56. Организационно-правовые основы деятельности полиции: учеб. пособие / О.В. Химичева [и др.]. М.: ДГСК МВД России, 2017.
57. Основы профессиональной деятельности: учебник. М.: Моск. ун-т МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017.
58. Особенности оформления административно-процессуальных документов сотрудниками полиции: науч.-практ. пособие / В.Б. Поезжалов [и др.]; под общ. ред. А.С. Ханахмедова. Уфа: Уфим. юрид. ин-т МВД России, 2018.
59. Осуществление производства по делам об административных правонарушениях сотрудниками полиции: учеб.-метод. пособие / А.В. Семенистый [и др.]. М.: Академия управления МВД России, 2018.
60. Поспеев К.Ю., Дидоренко Н.Н. Проблемы обеспечения правопорядка и общественной безопасности органами внутренних дел: учеб. пособие. Екатеринбург: Уральский юрид. ин-т МВД России, 2015.
61. Предупреждение и пресечение правонарушений на объектах транспорта: учеб.-метод. пособие. М.: ЦОКР МВД России, 2008.

62. Противодействие правонарушениям и преступлениям, совершаемым на железнодорожном транспорте и железнодорожных объектах: монография. М.: Юрлит-информ, 2014.

63. Проценко С.В. Международные договоры Российской Федерации о борьбе с актами незаконного вмешательства на транспорте как составная часть ее правовой системы // Актуальные проблемы права. 2016. № 3.

64. Симоненко А.В., Грибанов Е.В. Культура противодействия преступности в деятельности органов внутренних дел // Вестник Моск. ун-та МВД России. 2015. № 4.

65. Система МВД России. Структурное построение подразделений и организаций системы МВД России: альбом информационных схем / сост. А.В. Ольшевский [и др.]; под ред. А.Г. Авдейко. М., 2016.

66. Словарь иностранных слов. 10-е изд. М., 1983.

67. Транспортная безопасность: учебник / А.Н. Александров, А.В. Гундаров, П.Н. Жукова [и др.]; под ред. И.Ф. Амельчакова. Белгород: БелЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2017.

68. Транспорт России: информационно-стат. бюл. Январь – сентябрь 2019 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/10301>.

69. Заседание коллегии Министерства транспорта РФ по вопросу «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2018 год, целях и задачах на 2019 год и плановый период до 2021 года». URL: <https://mintrans.gov.ru/presscenter/news/9068>.

70. Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. URL: <http://government.ru/docs/22004/>.

71. Об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2018 году, задачах на 2019 год и среднесрочную перспективу до 2021 года. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/77852/>.

72. Перечень эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления авиационных работ. URL: <https://favt.gov.ru/>

73. В Международной ассоциации воздушного транспорта оценили ущерб авиакомпаний от пандемии. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8607271>.

74. Основные производственные показатели гражданской авиации. URL: <https://favt.gov.ru>.

75. Служба досмотра в ОБД на воздушном транспорте: история и перспективы развития. URL: <https://moluch.ru/young/archive/16/1185/>.

Учебное издание

**Актуальные вопросы деятельности подразделений
по обеспечению безопасности на транспорте**

Курс лекций

*Владимир Петрович Тепляков
Вячеслав Владимирович Волженин
Юлия Александровна Бойко*

Редактор *Е.Ю. Колобанова*

Подписано в печать 15.04.2021.
Формат 60 × 84 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 6,3. Тираж 50 экз. Заказ № 18.
Дальневосточный юридический институт МВД России.
Редакционно-издательский отдел. Типография.
680020, г. Хабаровск, пер. Казарменный, 15.