

**БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ
ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА**

А.А. Невмовенко, Е.Н. Чирков, А.А. Тарасенко

**ЗАДЕРЖАНИЕ ВООРУЖЕННЫХ ПРЕСТУПНИКОВ
НАРЯДАМИ ПАТРУЛЬНО-ПОСТОВОЙ СЛУЖБЫ ПОЛИЦИИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Учебно-методическое пособие

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2019**

Невмоленко, А. А.

Н 40 Задержание вооруженных преступников нарядами патрульно-постовой службы полиции на железнодорожном транспорте: учебно-методическое пособие / А. А. Невмоленко, Е. Н. Чирков, А. А. Тарасенко. – Белгород: Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2019. – 59 с.

Рецензенты:

Лубский Р.А., доктор философских наук, доцент (Ростовский юридический институт МВД России);

Фомичева Е.В., заместитель начальника Белгородского ЛО МВД России на транспорте.

В пособии рассматривается методика подготовки сотрудников территориальных органов МВД России на железнодорожном транспорте к действиям при возникновении чрезвычайных обстоятельств при задержании вооруженных преступников нарядами патрульно-постовой службы полиции. Пособие направлено на формирование у обучающихся способности осуществлять действия по силовому пресечению правонарушений, использовать для решения профессиональных задач специальную технику, оружие, специальные средства, применяемые в деятельности полиции.

Предназначено для курсантов, слушателей, профессорско-преподавательского состава образовательных организаций системы МВД России, лиц рядового и младшего начальствующего состава, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел по должности служащего «Полицейский», сотрудников территориальных органов МВД России на транспорте.

ББК 67.401.133.12

© Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
§ 1. Порядок организации патрульно-постовой службы полиции в территориальных органах МВД России на транспорте	5
§ 2. Виды нарядов, их назначение, состав, экипировка и порядок действий по охране общественного порядка и безопасности на объектах транспорта	11
§ 3. Действия патрульно-постовых нарядов территориального органа МВД России на транспорте при возникновении чрезвычайных обстоятельств и пресечении деятельности вооруженных особо опасных преступников на объектах транспортной инфраструктуры	14
§ 4. Методика подготовки сотрудников территориальных органов МВД России на транспорте к действиям при возникновении чрезвычайных обстоятельств на объектах транспортной инфраструктуры	48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	54
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	55

ВВЕДЕНИЕ

Транспортный комплекс Российской Федерации – сложный механизм и чрезвычайно важный объект экономики страны, обеспечивающий непрерывный грузопоток и мобильность населения. От бесперебойной работы транспортного комплекса зависят многие отрасли промышленности, безопасность жизнедеятельности и обороноспособность страны. Транспортный комплекс, являясь объектом интересов бизнеса, притягивает к себе преступные группы и сообщества, а большая протяженность транспортной инфраструктуры и наличие большого объема материальных ценностей, сконцентрированных в относительно малых по площади объектах, создают более легкие условия для совершения преступлений. Угрозы совершения террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры и другие противоправные проявления характеризуют современную ситуацию на транспорте России. Эти обстоятельства требуют повышенного внимания со стороны правоохранительных органов, и в первую очередь транспортной полиции России, к вопросам обеспечения надлежащего правопорядка и безопасности на объектах транспортного комплекса.

Перемещение большого количества пассажиров и нахождение их на перроне или в здании вокзала дает возможность преступнику легче затеряться в толпе, в значительной степени затрудняет действия сотрудников правоохранительных органов по задержанию правонарушителей. Задержание подозреваемых, правонарушителей, преступников нарядами патрульно-постовой службы осложняется ограниченным пространством и обзором внутри железнодорожных вагонов, проходов между составами поездов, внутри зданий и сооружений транспортной инфраструктуры. Указанные факторы существенно затрудняют действия, связанные с перемещением, сближением, применением физической силы и боевых приемов борьбы, обеспечением взаимной страховки сотрудников полиции. Применение специальных средств и табельного оружия в таких условиях может оказаться невозможным, неэффективным либо чрезмерно опасным для окружающих, поэтому необходимо уделять внимание подготовке сотрудников полиции к действиям в условиях ограниченного пространства и времени.

§ 1. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПАТРУЛЬНО-ПОСТОВОЙ СЛУЖБЫ ПОЛИЦИИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНАХ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ

Органы внутренних дел на транспорте по сравнению с территориальными органами внутренних дел имеют определенные различия, прежде всего в организации и осуществлении функций.

Во-первых, деятельность органов внутренних дел на транспорте реализуется в рамках одной отрасли на четко определенных объектах.

Во-вторых, осуществление этих функций протекает в условиях постоянно действующих на объектах транспорта производственных факторов. Это круглосуточная работа вокзалов, аэропортов, непрерывные потоки пассажиров, концентрация товарно-материальных ценностей и другие факторы, которые, проявляясь в самых разнообразных сочетаниях, неожиданно изменяют оперативную обстановку, направленность и интенсивность действий подразделений органов внутренних дел на транспорте.

В-третьих, отсутствие в ряде случаев возможности получить вовремя необходимую информацию, помощь, совет предопределяют в работе этих органов широкое применение типовых вариантов действий и управленческих решений. Поэтому действия сотрудников полиции в подробных ситуациях должны быть доведены до автоматизма.

Органы внутренних дел на транспорте – организационно-самостоятельная система, созданная для обеспечения правопорядка и борьбы с преступностью на железнодорожном, воздушном, речном и морском каботажном транспорте [18].

Основной задачей органов внутренних дел на транспорте является обеспечение общественного порядка и общественной безопасности. Под общественной безопасностью на объектах транспорта следует понимать систему общественных отношений, которые возникают в процессе пользования источниками повышенной опасности в сфере пассажирских и грузовых перевозок на основе правовых и организационно-технических норм (правил) в целях недопущения (предупреждения и пресечения) вредных последствий, обеспечения нормального состояния и функционирования объектов транспорта, сохранности жизни и здоровья пассажиров и перевозки грузов [18; 23; 32].

На общественный порядок и безопасность на транспорте, помимо повседневных факторов, обуславливающих их состояние, оказывают влияние целый ряд специфических условий:

- 1) значительная протяженность участков оперативного обслуживания;
- 2) сосредоточенность на сравнительно небольших территориях большого количества материальных ценностей и лиц, занятых или причастных к транспортному процессу;
- 3) быстрота перемещения грузов;
- 4) сезонность работы транспорта;

5) непрерывность, цикличность и взаимосвязанность транспортных перевозок;

6) строгий режим работы, особая дисциплина и др.

Данная специфика обусловила создание в структуре органов внутренних дел специального аппарата, призванного решать задачи, связанные с обеспечением общественной безопасности и общественного порядка в транспортной инфраструктуре.

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

Организационно органы внутренних дел на транспорте соответствуют общей структуре органов внутренних дел.

На уровне Министерства внутренних дел Российской Федерации создано Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации, которому подчинены:

– на окружном уровне – Управления на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по федеральному округу;

– на межрегиональном уровне – Линейные управления Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте;

– на районном уровне – Линейные отделы Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и входящие в их структуру линейные отделы (отделения, пункты) полиции.

На каждом уровне эти подразделения решают свои определенные задачи.

Высшим звеном системы управления органами внутренних дел на транспорте является Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, обеспечивающим и осуществляющим в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Главное управление 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».

Средним звеном системы являются линейные управления Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

В зависимости от количества обслуживаемых видов транспорта обычно выделяют:

1. Управления, обслуживающие все три основных вида транспорта (железнодорожный, воздушный, водный).
2. Управления, обслуживающие два вида транспорта.
3. Управления, обслуживающие один вид транспорта (только объекты железнодорожного транспорта).

Задачи и функции линейных управлений в целом дублируют задачи и функции территориальных органов внутренних дел. Однако они одновременно зависят и от специфики обслуживания конкретных объектов.

Низовым звеном системы органов внутренних дел на транспорте являются линейные отделы Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Данные подразделения размещаются непосредственно на крупных транспортных узлах, железнодорожных станциях, аэропортах, морских и речных портах.

Особенность деятельности этих подразделений состоит в том, что свои полномочия они осуществляют в пределах установленных границ обслуживания, в тесном взаимодействии с территориальными органами внутренних дел.

Основными направлениями деятельности ЛЮ МВД России на транспорте являются:

- защита личности, общества, государства от противоправных посягательств;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений;
- выявление и раскрытие преступлений, производство дознания и предварительного следствия по уголовным делам;
- розыск лиц;
- производство по делам об административных правонарушениях, исполнение административных наказаний;
- обеспечение правопорядка на объектах транспорта;
- контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации в области оборота оружия;
- участие в пределах своих полномочий в обеспечении государственной защиты потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства, судей, прокуроров, следователей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов, а также других защищаемых лиц;
- осуществление экспертно-криминалистической деятельности [10].

Внутриорганизационное построение органов внутренних дел на транспорте однозначно определяется спецификой отдельных видов транспорта, обслуживаемого конкретными органами внутренних дел.

Представленная система органов внутренних дел на транспорте на практике доказала свою эффективность в вопросах охраны общественного порядка в пределах собственной оперативной зоны обслуживания. Вместе с тем не всегда можно однозначно разграничить сферы обслуживания территориальных органов внутренних дел и органов внутренних дел на транспорте. В целях разграничения объектов оперативного обслуживания и устранения спорных ситуаций между территориальными и транспортными подразделениями органов внутренних дел по вопросам работы в «пограничных» зонах был издан Приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» [12]. Согласно приказу к объектам сферы ведения органов внутренних дел на железнодорожном транспорте относятся:

1. Пристанционные скверы и сады.
2. Пристанционные населенные пункты.
3. Железнодорожные переезды и автомобильные дороги, пересекающие территорию железнодорожных станций.
4. Железнодорожные подъездные пути не общего пользования до стрелки, примыкающие к железнодорожным путям общего пользования.
5. Мосты и тоннели, если они служат исключительно для перехода (переезда) железнодорожных путей из одной части населенного пункта в другую.
6. Прижелезнодорожные почтамты и пункты сортировки почты Минкомсвязи России.
7. Предприятия промышленного железнодорожного транспорта с принадлежащими им железнодорожными путями.

В оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте находятся:

1. Железнодорожные пути (земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения) на перегонах и железнодорожных станциях, предназначенные для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, выполнению сортировочной и маневровой работы.
2. Пешеходные и переходные мосты, подземные переходы и тоннели, служащие для обеспечения пассажиропотоков в зоне пассажирских остановочных пунктов железнодорожного транспорта.
3. Устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки.
4. Строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки.
5. Контактная сеть.
6. Линии электроснабжения, питающие тяговые подстанции, контактную сеть, устройства сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте, кроме объектов общего или двойного назначения.
7. Строения, сооружения, помещения и оборудование тяговых подстанций, расположенные на железнодорожных станциях.

8. Строения, сооружения, помещения и оборудование трансформаторных подстанций, расположенные на железнодорожных станциях.

9. Строения, сооружения, помещения и оборудование пунктов группировки, расположенные на железнодорожных станциях.

10. Строения, сооружения, помещения и оборудование постов секционирования, расположенные на железнодорожных станциях.

11. Сооружения и оборудование автотрансформаторных пунктов питания, обеспечивающие безопасность следования подвижного железнодорожного состава.

12. Сооружения и оборудование комплектных трансформаторных подстанций, обеспечивающие безопасность следования подвижного железнодорожного состава.

13. Строения, сооружения, помещения и оборудование дизельных электростанций, расположенные на железнодорожных станциях.

14. Системы и линии дистанционного управления и телеуправления устройствами электроснабжения, расположенные на железнодорожных станциях.

15. Устройства выявления неисправностей и технического обслуживания железнодорожного подвижного состава.

16. Информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и системы управления перевозками, расположенные на железнодорожных станциях:

17. Строения, сооружения и помещения, инженерные системы и системы жизнеобеспечения вычислительных и диспетчерских центров.

18. Линейное и станционное оборудования сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте.

19. Объекты локомотивного и вагонного хозяйства:

– железнодорожные станции, вокзалы, пассажирские платформы, пассажирские технические железнодорожные станции со всеми находящимися на них объектами организаций железнодорожного транспорта;

– парки отстоя поездов дальнего следования и пригородных составов;

– пассажирские, локомотивные, вагонные ремонтные предприятия при условии их нахождения непосредственно в технических парках, депо; перегоны (в пределах верхнего строения железнодорожного пути);

– остановочные пункты в пределах посадочных платформ, платформы (перроны), железнодорожный подвижной состав;

– железнодорожные подъездные пути общего пользования от стрелки примыкания до откидного бруса или до знака «граница подъездного пути»;

– грузовые станции и дворы, контейнерные площадки (пункты) в пределах их ограждения;

– станционные прирельсовые склады, сортировочные рампы, пакгаузы, ангары, другие складские помещения грузового хозяйства организаций железнодорожного транспорта, находящиеся на железнодорожных станциях.

В связи с особенностями несения службы на объектах транспорта многие факторы напрямую влияют на организацию работы транспортной полиции. Так, протяженность участков обслуживания значительно удаляет личный состав патрульно-постовых нарядов друг от друга и от линейных отделов органов внутренних дел. Это затрудняет управление, взаимодействие, контроль и оказание помощи нарядам полиции. В ряде случаев постовые и патрульные несут службу на одиночных постах и маршрутах. При сопровождении поездов на обслуживаемых участках имеется множество вокзалов, станций, платформ, железнодорожных составов, вагонов и других объектов транспорта.

Концентрация большого количества пассажиров на вокзалах дает возможность укрыться преступникам. Наиболее криминальными зонами на железнодорожном транспорте являются платформы, поезда, кассовые залы и залы ожидания.

Принятие решения на охрану общественного порядка начальником линейного отдела органа внутренних дел должно осуществляться с учетом специфики работы транспорта, возможностей, особенностей и назначения сил и средств, форм и методов работы и предварительным анализом оперативной обстановки, сложившейся на участке обслуживания. При этом в обязательном порядке необходимо сделать акцент на возможности изменения оперативной обстановки в ближайшем будущем и отдаленной перспективе.

При планировании расстановки сил и средств ОВД на охрану общественного порядка на железнодорожном транспорте принимается во внимание:

- виды станций (грузовые, сортировочные и участковые, пассажирские и промежуточные);
- время суток;
- график следования транспортных средств (летний, зимний);
- виды транспортных средств;
- уровень преступности на отдельных участках объектов транспорта;
- наличие собственных сил и средств и их возможности;
- расположение соседних органов и учреждений внутренних дел как транспортных, так и территориальных, а также их нарядов, нарядов вневедомственной охраны Росгвардии, дорожно-патрульной службы и их возможности;
- наличие дополнительных и приданных сил, сил и средств общественности и их возможности.

§ 2. ВИДЫ НАРЯДОВ, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ, СОСТАВ, ЭКИПИРОВКА И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПО ОХРАНЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА

Организация несения службы нарядами транспортных органов внутренних дел и их виды соответствуют аналогичным нарядам территориальной полиции и определяются приказом МВД России от 29 января 2008 г. № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» [9].

Патрульно-постовые наряды, несущие службу на объектах транспорта, должны знать расположение участка железной дороги, вокзала, дислокацию ближайших нарядов и схему связи с ними, правила перевозки пассажиров и виды проездных документов, должностные обязанности работников транспорта, а также особенности совершения правонарушений на объектах транспорта, возможные приемы маскировки преступников.

Наряды полиции на транспорте обязаны:

- принимать меры к поддержанию общественного порядка, предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений, задерживать и доставлять правонарушителей;
- своевременно выявлять, задерживать и удалять с вокзалов и станций лиц, склонных к совершению правонарушений;
- оказывать содействие администрации вокзалов в обеспечении порядка в залах ожидания, билетных кассах, при посадке и высадке, упреждать большие скопления и давки пассажиров;
- устанавливать и задерживать лиц, находящихся в розыске, условно осужденных и условно освобожденных, самовольно оставивших места исполнения наказаний, а также пытающихся войти в доверие к пассажирам с целью совершения кражи;
- при посадке в поезда местного и пригородного сообщения, особенно в ночное время, периодически проходить вдоль вагонов и обеспечивать безопасность пассажиров;
- предотвращать посадку пассажиров, находящихся в состоянии опьянения, и принимать к ним установленные законом меры;
- не допускать посадку и высадку пассажиров на ходу поезда или с противоположной стороны от перрона, самовольный проезд в грузовых поездах, а также хождение граждан по железнодорожным путям в неустановленных местах;
- предупреждать и пресекать подкладывание посторонних предметов на рельсы, повреждение сигнализации и связи;
- при выбрасывании из подвижного состава каких-либо подозрительных предметов обратить на это внимание очевидцев и действовать в зависимости от ситуации;

– не допускать хождения посторонних лиц по охраняемым территориям грузовых станций, контейнерных площадок, товарных парков, портов; оказывать необходимую помощь работникам транспорта и охраны в предотвращении хищений грузов [9].

На станциях, вокзалах, платформах охрану общественного порядка осуществляют патрули, посты и оперативно-поисковые группы. В помещении вокзалов обычно выставляются посты в местах, наиболее удобных для наблюдения за гражданами. В зависимости от интенсивности пассажиропотока на платформах выставляются посты, ведущие наблюдение за посадкой и высадкой пассажиров и осуществляющие периодические обходы платформ и прилегающих к ним сооружений.

Специфическим видом наряда полиции на транспорте являются наряды сопровождения. Эти наряды наблюдают за посадкой пассажиров и после отправления состава через поездную бригаду по трансляции извещают пассажиров о работе в поезде наряда полиции. Во время движения наряд периодически передвигается по составу. В часы «пик» наряд находится в тамбуре одного из вагонов. При обнаружении правонарушителя перед его задержанием гражданам разъясняется суть правонарушения, его потенциальная опасность и законность задержания правонарушителя. После задержания правонарушителя, установления свидетелей, необходимо тактически грамотно удалить правонарушителя из состава на той из ближайших станций, где есть линейный орган внутренних дел, чтобы иметь возможность в дальнейшем сопровождать поезд. По прибытии на конечную станцию наряд сопровождения наблюдает за высадкой пассажиров и осматривает вагоны после окончания высадки.

Сопровождение нарядами поездов может осуществляться следующими способами:

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

Наряд сопровождения может быть обычным и усиленным. Усиленный наряд назначается для сопровождения поездов специального назначения, туристических поездов, поездов с призывниками и демобилизованными, освобожденными из мест лишения свободы и другими лицами, следующими в организованном порядке. Эффективность работы нарядов сопровождения поездов связана с деятельностью посадочных групп, которые создаются с целью предупреждения проникновения на объекты железнодорожного транспорта правонарушителей; обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на перронах, платформах, при посадке и высадке пассажиров из поездов; выявления и удаления с объектов транспорта пьяных, хулиганов, бродяг, попрошайек. Посадочные группы формируются на крупных станциях из числа сотрудников полиции, работников железнодорожного транспорта и общественности. Каждой посадочной группе определяется место, с которого можно вести наблюдение за посадкой и высадкой пассажиров [11; 30].

Тактика предупреждения и пресечения административных правонарушений нарядами полиции включает в себя:

- постоянное патрулирование территории;
- нахождение сотрудника полиции в удобном для наблюдения месте;
- упреждение конфликтных ситуаций между пассажирами личным появлением в зоне конфликта;
- применение мер административного предупреждения и пресечения.

Эффективность в охране общественного порядка достигается органами внутренних дел на железнодорожном транспорте за счет осуществления специальных операций и рейдов. Эта форма охраны общественного порядка представляет собой совокупность согласованных действий государственных органов и общественных формирований, направленных на выполнение поставленных задач.

Эти мероприятия проводятся по специально разработанным планам с участием ОАО «Российские железные дороги», общественности и территориальных органов внутренних дел. Существуют типовые планы специальных операций и рейдов: «Электропоезд», «Правопорядок», «Пассажир» и т.д., отличающиеся высокой эффективностью и результативностью.

Еще одной практически обусловленной организационно-тактической формой работы по обеспечению охраны общественного порядка и общественной безопасности на железнодорожном транспорте являются заслоны. С помощью этих нарядов транспортной полиции блокируются или перекрываются одно или несколько железнодорожных направлений в целях недопущения проникновения преступных и антиобщественных элементов в населенные пункты, где проводятся массовые мероприятия, пресечения кражи грузов и своевременного задержания правонарушителей. В состав заслонов входят сотрудники нескольких подразделений органов внутренних дел на транспорте разной направленности в количестве, определяемом начальником, принимающим решение на охрану общественного порядка.

§ 3. ДЕЙСТВИЯ ПАТРУЛЬНО-ПОСТОВЫХ НАРЯДОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОРГАНА МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ И ПРЕСЕЧЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВООРУЖЕННЫХ ОСОБО ОПАСНЫХ ПРЕСТУПНИКОВ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Задержание преступника либо лица, подозреваемого в совершении преступления, требует от сотрудника полиции высокого уровня профессиональной подготовки, решительности, хладнокровия, умения быстро ориентироваться в быстроменяющейся обстановке и психологической готовности вступить в силовое противостояние. Значимость всех этих факторов возрастает многократно, если речь идет о задержании вооруженных особо опасных преступников.

В соответствии с уставом патрульно-постовой службы сотрудник полиции «при выявлении подозрительных лиц устанавливает за ними наблюдение, не привлекая к себе внимания. Принимая решение о задержании и доставлении такого гражданина в органы внутренних дел, он должен четко уяснить правомерность своих действий, оценить свои возможности, наметить план задержания, определить наиболее удобный момент и тактический прием задержания» [9].

Если у сотрудников ППС имеются данные о наличии у подозреваемого оружия, старший наряда докладывает об этом в дежурную часть транспортного органа внутренних дел и далее действует по указанию дежурного. К задержанию вооруженных преступников должны привлекаться подготовленные сотрудники специальных подразделений полиции и Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации. В случае неожиданного вооруженного нападения на сотрудников ППС в ходе выполнения ими служебных обязанностей или пресечения вооруженного нападения на граждан сотрудник полиции вынужден применять оружие в целях пресечения преступного посягательства и задержания нарушителя.

Устав патрульно-постовой службы определяет, что при задержании необходимо учитывать:

- личность задерживаемого и возможные опасные последствия в случае, если он не будет задержан;
- вероятные осложнения при задержании, которые могут возникнуть, если со стороны задерживаемого, его сообщников и сочувствующих будет оказано сопротивление;
- возможность вооруженного сопротивления или нападения;
- основания и условия применения огнестрельного оружия, специальных средств и физической силы [9].

Помимо этого сотрудникам ППС линейных ОВД при задержании вооруженного преступника на объектах транспортной инфраструктуры необходимо учитывать и ряд дополнительных факторов:

- большое скопление граждан на ограниченном пространстве;
- тонкие перегородки в вагонах и каютах, хотя и создающих иллюзию укрытия, но легко пробиваемых пулей даже короткоствольного оружия;
- при применении оружия в ограниченном пространстве возможность рикошета, с непредсказуемой траекторией полета пули;
- большая вероятность применения оружия на короткой и сверхкороткой дистанции, по этой же причине минимальное время на извлечение и приведение его в готовность.

Сотрудники наряда ППСП в обязательном порядке приводят в готовность свое оружие на случай необходимости его немедленного применения: кобура передвигается в удобное для извлечения оружия положение, пистолет извлекается, снимается с предохранителя, патрон досылается в патронник [9].

В случае неожиданного нападения на сотрудника, в условиях ограниченного пространства, исключающего возможность свободного маневра, необходимо придерживаться определенного алгоритма действий (рис. 1, рис. 2):

- выбросить левую руку в лицо нападающему с целью создать защитный барьер между собой и преступником;
- за счет поворота корпуса убрать зону ношения оружия в противоположную от противника сторону;
- если позволяют условия, отходить назад, сохраняя безопасную дистанцию.



Рис. 1. Выставление «буфера безопасности» с целью остановки атакующего противника

Выбрасывать левую руку необходимо пальцами в область глаз нападающего, это вынудит остановиться самого агрессивного противника, так как срабатывает инстинкт сохранения органов зрения и избежания излишней опасности для них.



Рис. 2. Извлечение табельного оружия

В этом случае извлечение оружия и приведение его в готовность к выстрелу придется осуществлять одной рукой, что требует определенной тренировки.

После подъема клапана кобуры необходимо (рис. 3):

- 1) максимально плотно захватить рукоятку пистолета;
- 2) как только верхняя часть пистолета выйдет из кобуры большим пальцем правой руки снять оружие с предохранителя;
- 3) зацепившись целиком пистолета за кобуру либо складки одежды дослать патрон в патронник и вывести оружие на линию огня.

Занятия по извлечению и приведению оружия в готовность к применению одной рукой, а также по извлечению при нестандартных и неудобных положениях необходимо включать в учебный процесс по огневой подготовке сотрудников патрульно-постовой службы полиции и сотрудников других оперативных служб органов внутренних дел на транспорте.



Рис. 3. Досылание патрона в патронник

Извлечение и приведение в готовность ПМ одной рукой может быть также актуально и при защите от ударов при атаке противника в условиях ограниченного пространства.

Если противник при нападении на сотрудника пытается нанести удары в голову (рис. 4), то в случае точного попадания в подбородок или другое уязвимое место на голове существует опасность потери сознания или впадение сотрудника в «состояние грогги». Поэтому стандартное извлечение пистолета с использованием двух рук является не только не целесообразным, но и может привести к тяжким последствиям для сотрудника полиции.



Рис. 4. Ошибка при попытке извлечь оружие

В этом случае целесообразно закрыть нижнюю часть лица плечом и предплечьем, а оружие для досылания патрона в патронник выводить на уровень груди под кисть прикрывающей руки (рис. 5а, рис. 5б). Защита локтем помимо прямого назначения – перекрытие уязвимых мест на голове сотрудника, при попадании голым кулаком в твердую часть локтевого сустава может привести к травме атакующей конечности противника.

В условиях защиты в стесненном пространстве вагона алгоритм действий сотрудника остается прежним:

- создать защитный буфер;
- убрать зону ношения оружия в сторону от противника;
- принять решение о целесообразности и законности применения оружия в данной ситуации;
- извлечь и привести оружие в готовность (рис. 5а, рис. 5б)



Рис. 5а. Защита от удара в голову с одновременным извлечением оружия



Рис. 5б. Приведение оружие в готовность к применению (досылание патрона в патронник) в условиях непрерывной атаки противника ударами

В случае если после создания защитного буфера из плеча и предплечья сотрудник принимает решение о нецелесообразности (невозможности) применения оружия в сложившихся обстоятельствах, то подобный способ защиты позволяет непосредственно перейти к захвату противника, выведению его из равновесия с последующим нанесением расслабляющего удара и переходу к загибу руки за спину. Порядок действий по переходу от локтевой защиты к загибу руки за спину можно свести к следующему алгоритму действий (рис. ба-д):

- защита предплечьем и локтем с небольшим подшагом к противнику (рис. ба);
- выпрямляя руку, провести захват противника за одежду и резко толкнуть его от себя (рис. бб-в);
- используя инерцию тела противника на восстановление потерянного равновесия, выполнить рывок на себя с одновременным нанесением расслабляющего удара и переводом противника в подконтрольное положение с последующим переходом к загибу руки за спину (рис. бг-з);



Рис. 6а. Локтевая защита с сокращением дистанции



Рис. 6б. Захват противника с разгибом руки



Рис. бв. Резкий толчок вперед противника за счет выпрямления руки



Рис. бг. Рывок на себя с использованием инерции тела противника на восстановление потерянного равновесия



Рис. 6д. Нанесение расслабляющего удара в условиях ограниченного пространства в вертикальной проекции



Рис. 6е. Перевод противника в подконтрольное положение в условиях ограниченного пространства купейного вагона



Рис. 63. Фиксация нарушителя в подконтрольном положении и переход к загибу руки за спину в условиях ограниченного пространства купейного вагона

Рассматривая тактику действий сотрудников полиции на транспорте при задержании преступника в типичных ситуациях в условиях ограниченного пространства, следует обратить особое внимание на действия с оружием.

При проведении осмотра мест возможного укрытия преступника в условиях ограниченного пространства железнодорожного вагона особое внимание необходимо обратить на способы удержания оружия. Удержание на прямых руках, часто применяемое на улице или на открытом пространстве не является самым целесообразным способом в данной обстановке (рис. 7а).

При этом способе удержания оружие вынесено на 30-40 см за проекцию тела стрелка и в условиях тесного пространства вагона сигнализирует о месте нахождения сотрудника полиции, дает возможность противнику провести захват оружия или оказать противодействие другим способом (рис. 7б-7в), что как минимум влечет потерю тактической инициативы и преимущества вооруженного сотрудника полиции.



Рис. 7а. Нецелесообразный способ удержания оружия в условиях ограниченного пространства



Рис. 7б. Захват оружия сотрудника ППС



Рис. 7в. Противодействие противника после захвата оружия в условиях ограниченного пространства

Рассмотрим распространенный способ удержания оружия – дульным срезом вверх в районе головы (рис. 8). Такой способ хотя и обеспечивает хороший обзор и надежную безопасность при случайном выстреле, но тоже не лишен недостатков, которые могут стать роковыми именно в условиях ограниченного пространства.

В тесном пространстве вагона или любого коридора со множеством дверей или других скрытых от прямого осмотра укрытий велика вероятность неожиданного столкновения с преступником лицом к лицу на критически близкой дистанции. В случае неожиданного столкновения с преступником и захвата (блокирования) им оружия сотрудник снова теряет преимущество вооруженного человека, так как из этого положения эффективно применить оружие по нападающему не представляется возможным и полицейский вынужден будет вступить в силовое единоборство с противником (рис. 9), что резко снижает эффективность действий по нейтрализации нарушителя.



Рис. 8. Распространенный способ удержания оружия



Рис. 9. Захват оружия и противодействие сотруднику ППС

По нашему мнению, наиболее целесообразным способом удержания короткоствольного огнестрельного оружия при наличии у сотрудника достаточных оснований полагать, что могут возникнуть согласно закону «О полиции» [2, ст. 23] основания для его применения в условиях ограниченного пространства железнодорожного вагона, будет способ «у груди». При этом способе сотрудник полиции удерживает оружие на согнутых руках в районе солнечного сплетения с направлением ствола вперед-вниз под углом 30-45 градусов (рис. 10).



Рис. 10. Рекомендуемый способ удержания оружия

При таком способе удержания оружия в условиях стесненного пространства или присутствия посторонних граждан сотрудник полиции обеспечивает безопасность окружающих людей, так как ствол пистолета направлен вниз от сотрудника. Указательный палец до момента вывода оружия на цель на спусковой крючок не накладывается (рис. 11).



Рис. 11. Ствол пистолета направлен в безопасное для окружающих направление

В случае неожиданного столкновения с противником на критически малых дистанциях сотрудник полиции может открыть огонь по цели, не выпрямляя рук и не выводя оружие на уровень глаз. При этом из-за минимального расстояния между стрелком и нападающим, последний будет гарантированно поражен.

В случае захвата оружия противником можно применить уход в нижний уровень на одно колено и выстрел из этого положения, снизу-вверх (рис. 12а, 12б). Этот же тактический прием применяется, когда за нападающим преступником находится посторонний человек.



Рис. 12а. Попытка захвата оружия

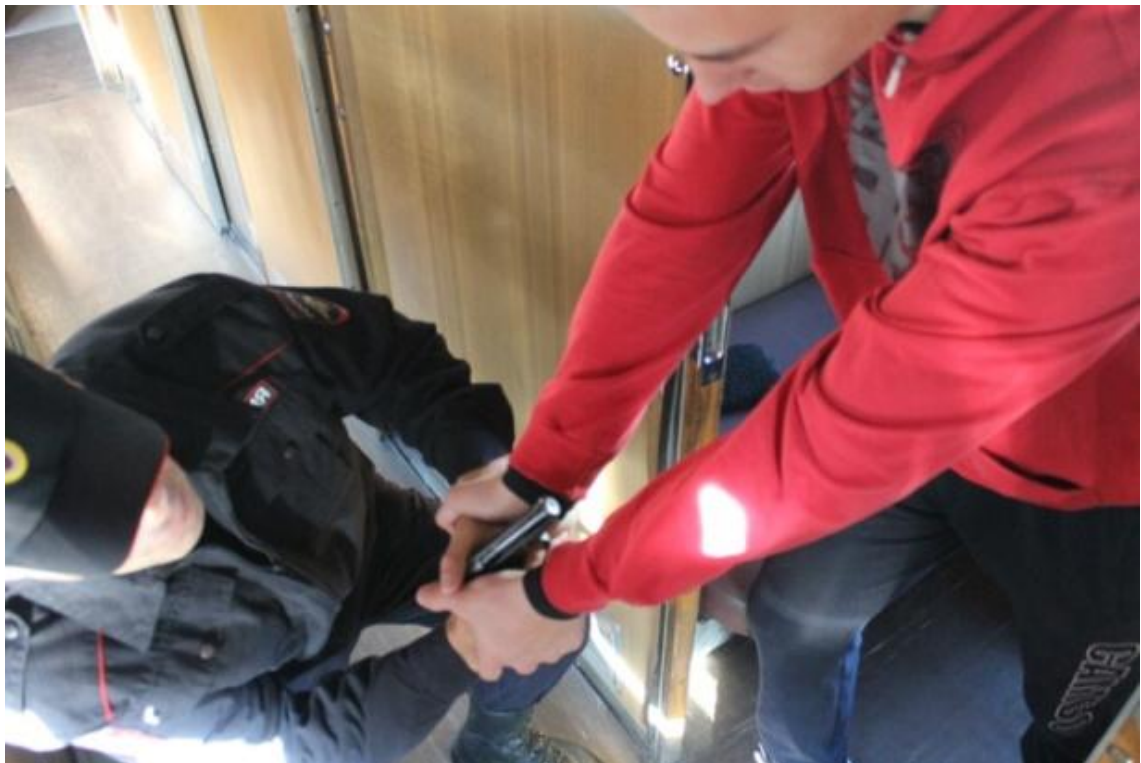


Рис. 12б. Уход в нижний уровень и выстрел снизу-вверх

При проведении осмотра мест возможного укрытия преступника, подходя к месту потенциальной опасности, сотрудник выводит оружие на уровень глаз, при этом пистолет удерживается на согнутых руках по возможности ближе к себе (рис. 13). При этом помимо зрительных рецепторов необходимо максимально мобилизовать все органы чувств (слух, осязание, обоняние) для получения максимальной предварительной информации о возможности нахождения за укрытием преступника (шорох притаившегося человека, шелест одежды, учащенное дыхание, запах сигарет, одеколona и т.д.).



Рис. 13. Способ осмотра мест возможного укрытия преступника

При ведении поисковых действий с целью задержания вооруженного преступника сотрудник полиции должен понимать, что в данных условиях он только на 50% является стрелком, а на 50% – мишенью. В связи с этим на первый план выходят тактические аспекты личной безопасности сотрудника органов внутренних дел (бесшумное передвижение, минимизация себя как цели, психологический настрой, взаимное прикрытие и подстраховка и т.д.).

Одним из основных принципов ведения поиска с обнаженным огнестрельным оружием вооруженного либо особо опасного преступника в условиях ограниченного пространства является тактический принцип «трех глаз». Он состоит в том, что при осмотре опасной зоны глаза сотрудника, направление ствола оружия и потенциальная мишень должны находиться в одной вертикальной плоскости. Другими словами, при ведении осмотра возможных укрытий преступника оружие постоянно двигается за направлением взгляда (рис. 14).



Рис. 14. Принцип «трех глаз»

ОШИБКОЙ является положение, когда фокус внимания сотрудника полиции смещается в сторону от направления, которое контролирует его оружие (рис. 15).



Рис. 15. Ошибка при осмотре

При принятии решения на применение оружия в условиях ограниченного пространства железнодорожного вагона необходимо помнить, что убойное действие пули, выпущенной из пистолета Макарова, сохраняется до 350 метров. При производстве выстрела в упор или на критически малой дистанции существует большая вероятность, что пуля, пройдя сквозь мягкие ткани, продолжит свое движение в пространстве. Поэтому в данных условиях первоочередной задачей становится контроль пространства за целью (рис. 16а, 16б, 16в).

Также необходимо учитывать, что тонкие перегородки в купе железнодорожных вагонов создают иллюзию надежного укрытия, но на самом деле, в силу конструктивных особенностей, не являются серьезным препятствием для пули, поэтому в случае возникновения необходимости применения оружия в условиях ограниченного пространства железнодорожного вагона на коротких или сверхкоротких дистанциях выстрел целесообразно производить практически вертикально снизу-вверх (рис. 12б) либо сверху-вниз.

На рисунках 16а-16в показаны тактические ситуации, при которых сотрудник полиции не имеет права применять огнестрельное оружие (ч. 6 ст. 23 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» [2]).



Рис. 16а. Необходимость контроля пространства за целью



рис. 16б



рис. 16в

Рис. 16 (б, в). Необходимость контроля пространства за целью

При проведении задержания преступника в вагоне необходимо активно использовать условия ограниченного пространства в свою пользу. Например, вертикальную поверхность стен удобно использовать для фиксации нарушителя и ограничения его подвижности (рис. 17).



Рис. 17. Фиксация нарушителя нарядом ППС с использованием вертикальной поверхности

Для ограничения подвижности задержанного правонарушителя в условиях ограниченного пространства железнодорожного вагона сотрудники полиции используют отдельные тактические приемы (рис. 18-22).

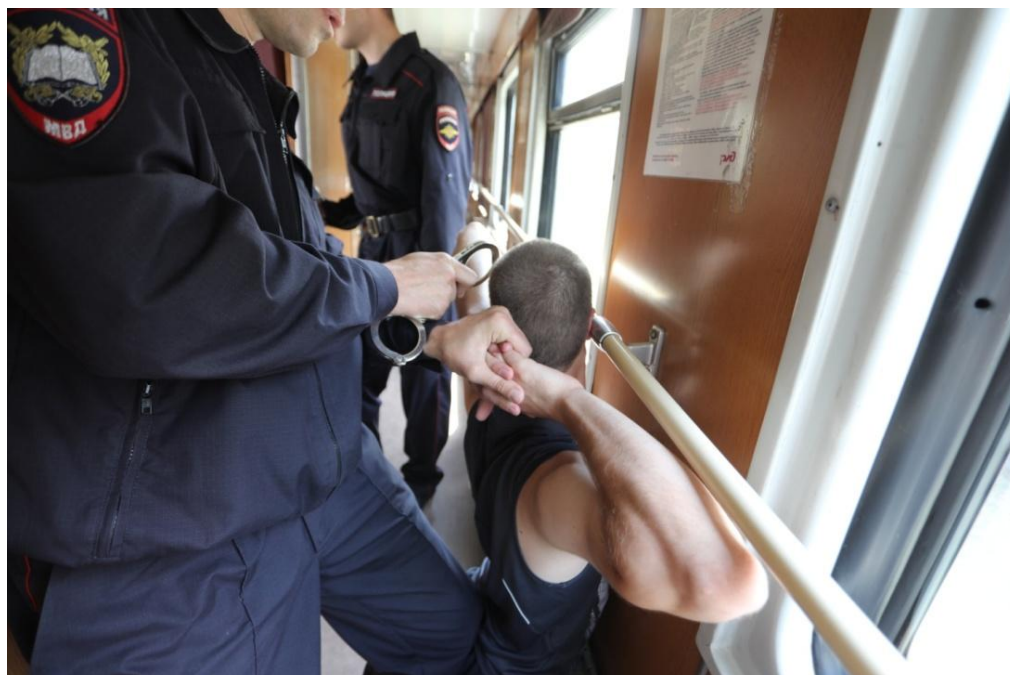


Рис. 18. Ограничение подвижности и надевание наручников в коридоре купейного вагона



Рис. 19. Вариант проведения наружного досмотра задержанного в условиях ограниченного пространства в положении стоя



Рис. 20. Вариант проведения наружного досмотра задержанного в условиях ограниченного пространства в положении на коленях



Рис. 21. Ограничение подвижности задержанного, находящегося в положении на коленях



Рис. 22. Использование вертикальной поверхности стены вагона для надежной фиксации нижней конечности нарушителя

На рисунках 21-22 показаны возможные варианты фиксации нарушителя сотрудником наряда ППСП с использованием ног.

В условиях ограниченного пространства при задержании преступника кроме тактических приемов фиксации и удержания сотрудник полиции может использовать вес собственного тела для оказания болевого и сковывающего воздействия на задерживаемого (рис. 23а, 23б, 23в).

С этой целью сотрудник полиции в качестве одной из точек опоры использует находящегося на полу нарушителя и решает несколько задач:

- не дает нарушителю подняться с земли;
- оказывает постоянное болевое воздействие на нарушителя;
- подавляет сопротивление и ограничивает свободу передвижения задерживаемого.



Рис. 23а. Использование веса тела сотрудника полиции для ограничения подвижности нарушителя

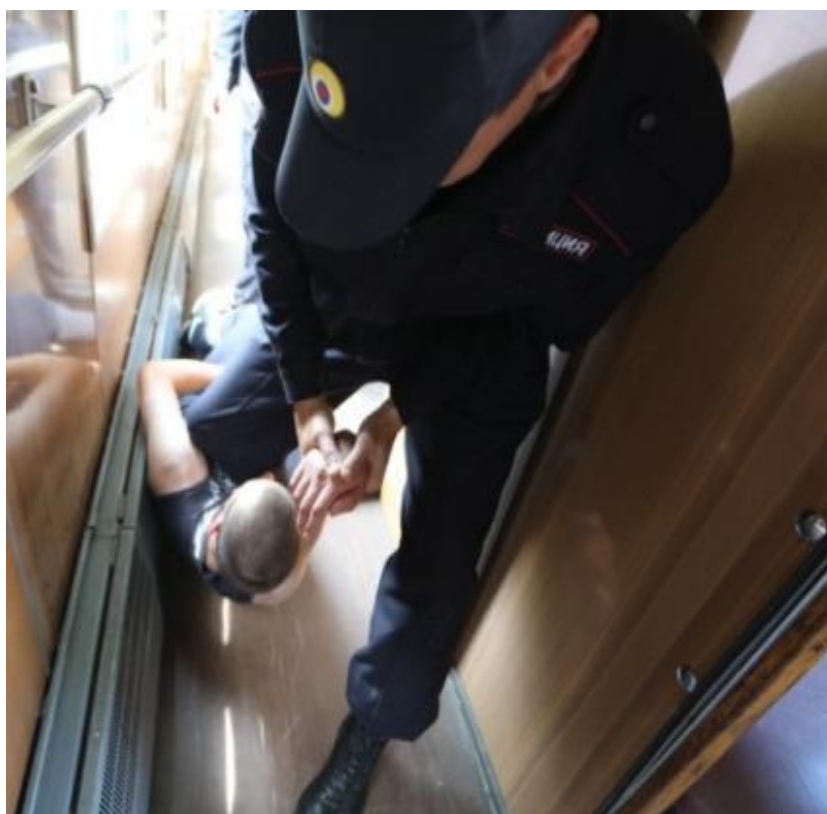


Рис. 23б. Использование веса тела сотрудника полиции и болевого приема для ограничения подвижности нарушителя

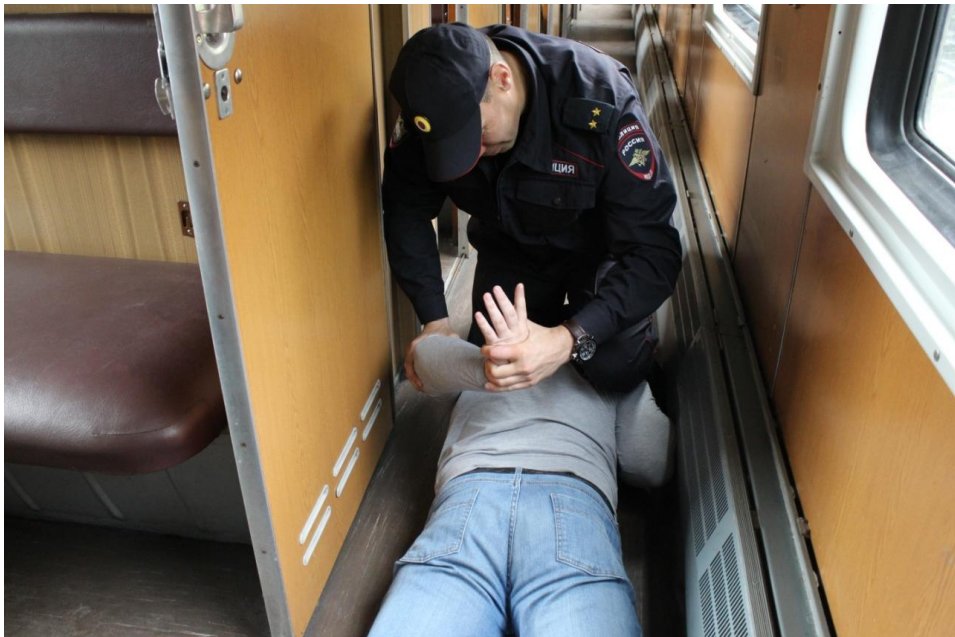


Рис. 23в. Использование веса тела сотрудника полиции для ограничения подвижности нарушителя при переходе к загибу руки за спину

Определенная сложность может возникнуть при выводе задержанного по узким коридорам или в узких проходах. При стандартном исполнении конвоирования, когда сотрудник полиции находится сбоку от задержанного, в узких проходах у преступника есть возможность упираться свободной рукой или ногой в любые неровности интерьера и тем самым препятствовать сотруднику полиции в конвоировании.

Чтобы избежать возникновения подобной ситуации, можно рекомендовать следующий тактический прием. При выводе задержанного из железнодорожного вагона целесообразно развернуться с задержанным и осуществлять вывод нарушителя спиной вперед, практически уложив его на грудь сотрудника полиции (рис. 24 а-б).

Нарушитель лишается возможности оказывать сопротивление упором рукой или ногой. Прогибая задержанного в пояснице, необходимо нарушить вертикальную осевую тела, не давая нарушителю возможности надежно опираться ногами.



Рис. 24а. Вывод задержанного из вагона с прогибом в пояснице



Рис. 24б. Вывод задержанного из вагона на груди сотрудника полиции с лишением конвоируемого надежной опоры ногами

Свободная рука задержанного должна быть вытянута вперед и находиться в поле зрения сотрудника полиции. Усилить воздействие на преступника можно проведением контролируемого удушающего воздействия. Второй сотрудник наряда при подобном способе конвоирования движется впереди, обеспечивая безопасность напарника, осуществляющего вывод задержанного, при необходимости удаляя с пути наряда посторонних лиц. Также он осуществляет прием задержанного при выводе его из вагона на перрон.

Определенную сложность из-за узости прохода и крутизны ступеней представляет собой вывод задержанного из вагона на перрон. Основные варианты вывода нарушителя из вагона:

- а) под воздействием болевого приема;
- б) с применением специальных средств (наручников).

Рассмотрим вариант вывода нарядом полиции задержанного преступника из вагона под воздействием болевого приема. Произведя вывод задержанного описанным ранее способом в тамбур вагона, сотрудник полиции, следующий первым, выходит из вагона и останавливается в непосредственной близости от выхода в готовности в случае необходимости оказать помощь напарнику, конвоирующему задержанного (рис. 25а, 25б, 25в, 25г, 25д).

Сотрудник, осуществив вывод нарушителя в тамбур вагона, подводит его вплотную к ступеням, разворачивает лицом к стене и убеждается в готовности партнера принимать задержанного (рис. 25а).

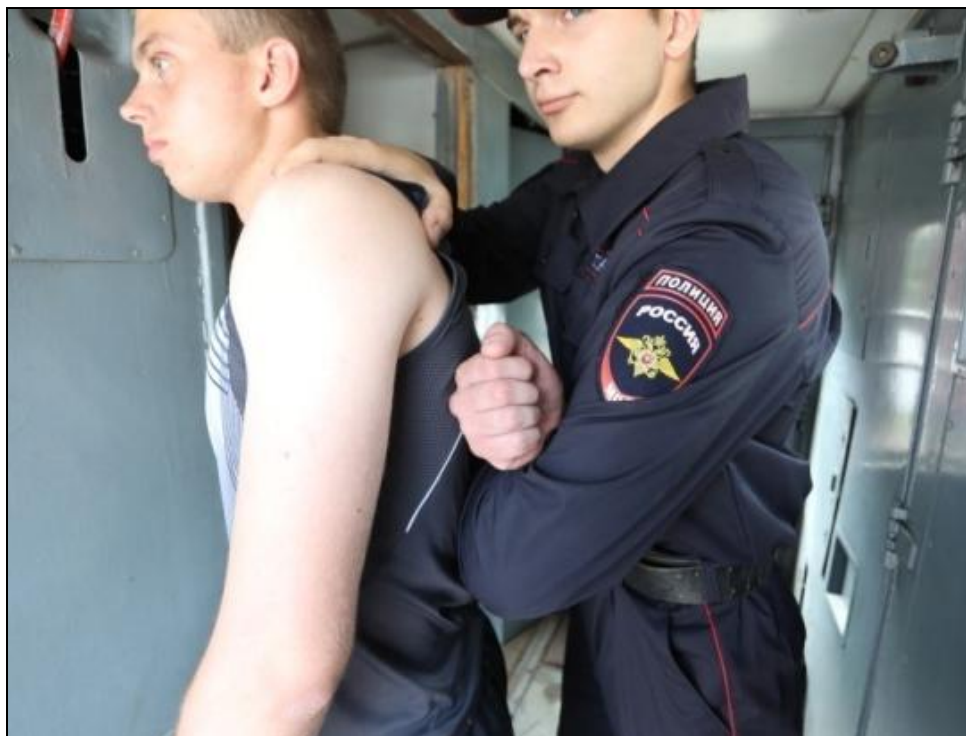


Рис. 25а. Загиб руки за спину обеспечивает надежный болевой контроль и полное подавление сопротивления задержанного



Рис. 25б. Сотрудник полиции «А» полностью контролирует задержанного



Рис. 25в. Сотрудник полиции «Б» проводит болевой прием на свободную руку задержанного

Сотрудник полиции «А», удерживая нарушителя на болевом контроле при помощи загиба руки за спину, подает команду «Левую руку в сторону!» (рис. 25б). Сотрудник полиции «Б» захватывает своей левой рукой за кисть левой руки задержанного и, проведя загиб руки за спину, берет на болевой контроль нарушителя (рис. 25в).

Во время спуска по ступеням вагона сотрудник полиции «А» вынужден будет ослабить болевой прием на правую руку нарушителя, но к этому моменту задержанного уже будет надежно контролировать сотрудник полиции «Б» (рис. 25г).



Рис. 25г. Вывод задержанного из вагона под воздействием болевого приема



Рис. 25д. Вывод задержанного на перрон под воздействием болевого приема

Основное болевое воздействие и контроль осуществляет сотрудник полиции «Б». Сотрудник полиции «А» контролирует вторую руку и после спуска со ступеней берет ее на полноценный болевой контроль.

Во время вывода задержанного из вагона сотрудники наряда полиции должны постоянно сохранять визуальный контроль и поддерживать высокую степень коммуникации, общаясь между собой короткими командами: «есть контроль», «принимай», «держу», «выводим».

Следующий рассматриваемый способ – вывод нарушителя из вагона с использованием специальных средств (наручников) (рис. 26а-д).

Статья 21 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» содержит исчерпывающий перечень случаев применения сотрудником полиции наручников [2]:

- для пресечения сопротивления, оказываемого сотруднику полиции;
- для задержания лица, застигнутого при совершении преступления и пытающегося скрыться;
- для доставления в полицию, конвоирования и охраны задержанных лиц, лиц, заключенных под стражу, лиц, осужденных к лишению свободы, лиц, подвергнутых административному наказанию в виде административного ареста, а также в целях пресечения попытки побега, в случае оказания лицом сопротивления сотруднику полиции, причинения вреда окружающим или себе.



Рис. 26а. Надевание наручников в положении стоя в тамбуре железнодорожного вагона

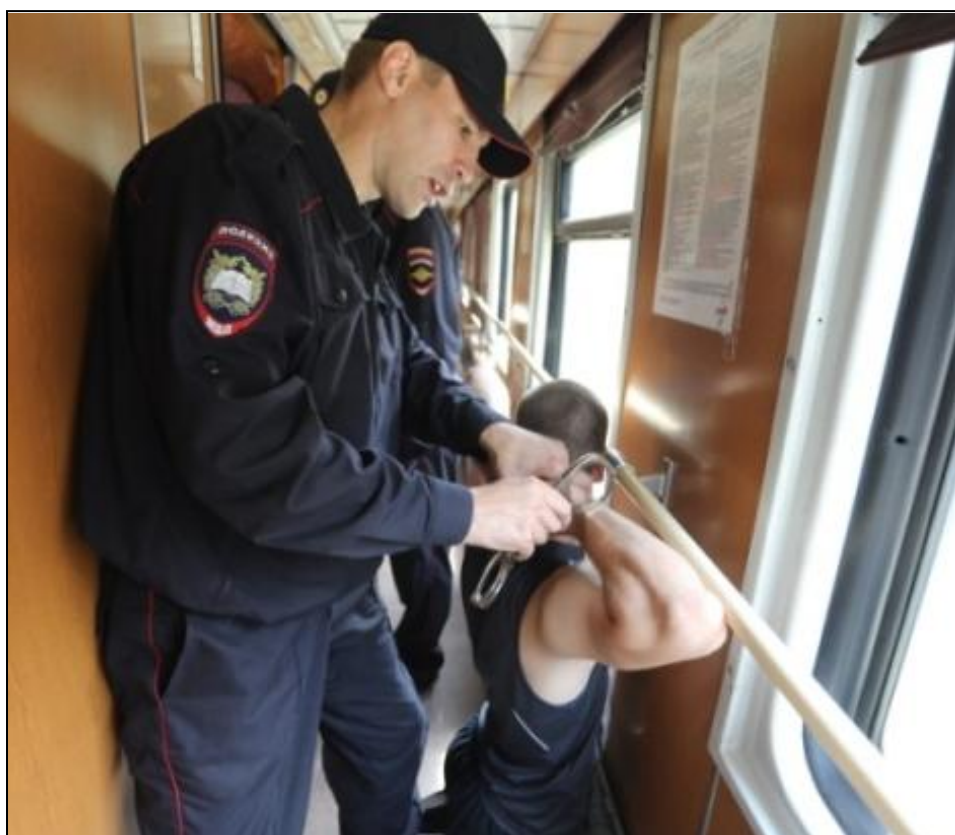


Рис. 26б. Вариант надевания наручников в положении стоя на коленях в коридоре вагона



Рис. 26в. Способ конвоирования задержанного после надевания наручников

После того как сотрудники служебного наряда ППСП подвели задержанного к выходу из тамбура вагона, один из них первым выходит на перрон, осматривается (при необходимости просит посторонних освободить проход к вагону) и дает разрешение на вывод задержанного (на рисунке сотрудник полиции «Б»).

После получения разрешения второй сотрудник начинает вывод задержанного по ступеням (на рисунке сотрудник полиции «А»). При этом необходимо исключить не только возможность оказания сопротивления со стороны нарушителя, но и его попытки прыжка со ступеней вниз, с целью причинения себе повреждений либо попытки побега.



Рис. 26г. Сотрудник полиции «А» осуществляет контроль задержанного, сотрудник полиции «Б» готов к приему



Рис. 26д. Двойной контроль задержанного сотрудниками ППС при осуществлении вывода из вагона



Рис. 26е. Переход на конвоирование задержанного по перрону

С тактической точки зрения конвоирование с использованием средств ограничения подвижности можно считать более надежным, чем конвоирование под воздействием болевого приема, поэтому при задержании вооруженного или особо опасного преступника по возможности необходимо в первую очередь надеть на него наручники, а затем уже провести наружный досмотр и переходить к конвоированию. По разным объективным причинам сотрудникам патрульно-постовой службы не всегда удастся следовать такому алгоритму действий.

После применения специальных средств сотрудники ППС приступают к выводу нарушителя ранее описанным способом или взяв крестообразный захват.

Вывод через дверной проем вагона осуществляется с соблюдением порядка и правил, изложенных при рассмотрении вопроса о способе вывода нарушителя под воздействием болевого приема.

Подводя итог вышеизложенному, необходимо отметить, что деятельность сотрудников патрульно-постовой службы полиции на транспорте по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности можно отнести к экстремальным видам профессиональной деятельности. В процессе несения службы они могут столкнуться и с такими крайними проявлениями противоправного поведения, как вооруженное сопротивление сотруднику полиции. В условиях ограниченного пространства транспортной инфраструктуры действия сотрудников ОВД по задержанию вооруженных особо опасных преступников будут грамотными и обеспечат выполнение оперативно-служебных задач при высоком уровне физической и тактической подготовки сотрудников полиции, психологической готовности к решительным действиям в экстремальных ситуациях физического и вооруженного противостояния с преступником.

§ 4. МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ К ДЕЙСТВИЯМ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Согласно п. 4. Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации, утвержденного приказом МВД России от 5 мая 2018 г. № 275, руководители (начальники) органов, организаций, подразделений МВД России организуют и обеспечивают подготовку сотрудников органов внутренних дел на уровне, необходимом для выполнения служебных обязанностей, принимают непосредственное участие в проведении занятий с сотрудниками, осуществляют контроль за организацией и состоянием подготовки кадров [13].

В ходе профессиональной служебной и физической подготовки по месту службы сотрудники территориальных органов МВД на транспорте проходят и совершенствуют профессиональные знания, умения и навыки по специальной подготовке к действиям в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, в том числе и к действиям при возникновении чрезвычайных обстоятельств на объектах транспортной инфраструктуры, связанных с задержанием вооруженных, особо опасных преступников, пресечением деятельности преступных групп [13, п. 9].

На занятиях по служебной подготовке сотрудники территориальных органов МВД России на транспорте изучают не только нормативные правовые акты МВД России, приказы и распоряжения территориальных ОВД по направлению оперативно-служебной деятельности, но и тактические приемы несения службы, ведения огня из табельного оружия, меры обеспечения личной безопасности сотрудников полиции при выполнении ими оперативно-служебных и боевых задач [13, п. 121]. Навыки действий при возникновении чрезвычайных обстоятельств, опыт устойчивого и ответственного поведения прививаются сотрудникам территориальных органов МВД России на транспорте на практических занятиях (тренировках) по физической и огневой подготовке, тренажах перед заступлением на службу, учениях, инструкторско-методических занятиях, на которых моделируются различные ситуации оперативно-служебной деятельности территориальных органов МВД России на транспорте.

К основным обязанностям сотрудника полиции относится поддержание уровня квалификации, необходимой для надлежащего выполнения служебных обязанностей [2, ст. 27], прохождение в установленном порядке профессиональной подготовки, переподготовки, повышение квалификации, стажировки, соответствие по уровню физической подготовки квалификационным требованиям к замещаемой должности в органах внутренних дел [3, ст. 12].

Профессиональная служебная и физическая подготовка сотрудников территориальных органов МВД России на транспорте способствует формированию самосознания сотрудников, чувства ответственности за свои действия, стремлению к постоянному приобретению, расширению и совершенствованию своего профессионального мастерства, связи теоретических знаний с практической работой с учетом специфики деятельности.

Высокий уровень профессиональной подготовки сотрудников ОВД достигается систематическим и интенсивным обучением с использованием новых форм, методов и средств активного обучения, ориентированных на развитие мышления сотрудника ОВД, его умение анализировать проблемы, приобретать знания самостоятельно. В целях повышения уровня профессиональной подготовки сотрудников территориальных органов МВД России на транспорте к действиям при возникновении чрезвычайных обстоятельств необходимо совершенствовать профессиональное и методическое мастерство руководителей занятий, улучшать содержание, организацию и методику проведения занятий, распространять передовой опыт, проявлять творческий подход к решению практических задач.

В территориальных органах МВД России на транспорте практически нет штатных инструкторов боевой и физической подготовки, функции по организации и проведению служебных занятий в большинстве случаев возложены на кадровых работников, сотрудников полиции не учат особой, специальной индивидуальной тактике ведения боя, специфике задержания вооруженных и особо опасных преступников.

Ежегодно в России при исполнении служебных обязанностей погибают сотни полицейских, ежедневно – гибнет один полицейский, несколько получают травмы и ранения при оказании противодействия нарушителям и преступникам и нападении с целью завладения оружием. При обучении сотрудников полиции в рамках профессиональной служебной и физической подготовки ставка делается на несопротивляющегося противника, на статичные ситуации, в реальной действительности – противник всегда в движении и готов оказать сопротивление. Реальность настоящего времени требует использования в обучении сотрудников полиции методик, связанных с моделированием различных ситуаций оперативно-служебной деятельности правоохранительных органов, когда сотрудник полиции для выполнения задачи и обеспечения личной безопасности должен тактически грамотно перемещаться, владеть оружием, подручными средствами.

На практических, инструкторско-методических занятиях, тактико-специальных учениях и в ходе тренировок сотрудники территориальных органов МВД России на транспорте должны отрабатывать алгоритмы по осуществлению силового задержания, отражению внезапного нападения организованных вооруженных групп, попыток завладения табельным оружием в открытом (улицы, площади, вокзалы, перроны, переходы) и закрытом пространстве (помещение, вагон, коридор, купе, тамбур). Необходимо отрабатывать все составляющие боеспособности сотрудника полиции: безопасность обращения с оружием в экстремальной ситуации; применение физической силы, боевых прие-

мов, специальных и подручных средств; работа в группе и в одиночку; умение мгновенно оценивать оперативную обстановку и принимать решение на действия. Такие занятия повышают уровень личной безопасности и защищенности сотрудников полиции транспортных органов, качество выполнения поставленных задач.

Сотрудники полиции транспортных органов в ходе тактико-специальных учений практически выполняют оперативно-служебные и служебно-боевые задачи на фоне непрерывно меняющейся оперативной обстановки, по единому замыслу, на конкретной местности в установленные сроки, совершенствуя командные и тактические навыки, взаимодействие нарядов и функциональных групп с соседними подразделениями органов внутренних дел и представителями органов государственной власти.

Профессиональная деятельность сотрудников ОВД требует от них максимальной готовности выполнять поставленные задачи в экстремальных условиях, быть физически выносливыми и психологически устойчивыми при возникновении опасности и угроз жизни. Большая численность погибших сотрудников полиции, получивших ранения, увечья при исполнении служебных обязанностей, свидетельствует о приниженой роли тактико-специальной, огневой, физической, психологической подготовки в обучении личного состава и вызывает необходимость постоянного совершенствования, повышения уровня подготовки сотрудников полиции к действиям при возникновении чрезвычайных обстоятельств.

Задержание вооруженного, особо опасного преступника в различных условиях на объектах транспортной инфраструктуры представляет собой комплекс последовательных и определенных тактических приемов и действий, соответствующих текущей экстремальной, чрезвычайной ситуации. В любых ситуациях, действуя с оружием, готовым к применению, сотрудник полиции транспортных органов должен не прекращать вести наблюдение за окружающей обстановкой, анализировать ее изменения, выбирать способы передвижения и места (укрытия) занятия выгодной позиции. Навыки быстрого извлечения оружия, передвижения в ограниченном пространстве, защиты от нападения с коротких дистанций, отработанные до автоматизма, позволяют сотруднику полиции действовать на опережение и вовремя пресекать противоправные намерения преступника.

Владение способами и приемами обеспечения личной безопасности вооруженного сотрудника полиции в ходе выполнения профессиональных обязанностей, алгоритмом действий в экстремальных ситуациях являются важнейшими элементами подготовки высококвалифицированного сотрудника ОВД. От эффективности и правомерности действий сотрудников полиции зависит обеспечение безопасности граждан, успешность решения конкретной служебной задачи. Специальная подготовка к действиям в экстремальных ситуациях носит целенаправленный, комплексный и системный характер, реализуется на тактико-специальных учениях, тренировках и практических занятиях по профессиональной служебной и физической подготовке.

В экстремальной ситуации сотрудник полиции транспортных органов должен в кратчайший период времени эффективно, правомерно и тактически целесообразно применить физическую силу, имеющиеся у него специальные средства и огнестрельное оружие для устранения угрозы своей жизни и здоровью, а также жизни и здоровью граждан, обезвреживанию и задержанию правонарушителя, преступника в условиях, связанных с повышенными умственными, психическими и физическими нагрузками, внезапной опасностью.

Основным принципом профессиональной служебной, физической, морально-психологической подготовки сотрудников полиции транспортных органов и подготовки к действиям в экстремальных ситуациях является сочетание комплексного обучения и моделирование типовых ситуаций служебной деятельности.

Принцип комплексного обучения заключается в одновременном совершенствовании различных аспектов подготовленности сотрудников полиции: специальной, физической, психологической, правовой, тактической, огневой. Принцип реализуется использованием в процессе обучения комплексных упражнений, включающих в себя выполнение прикладных физических упражнений, боевых приемов борьбы, элементов стрельбы, тактических задач и задач по правовой оценке ситуации на предмет правомерности применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

Принцип моделирования ситуаций предусматривает совершенствование различных аспектов подготовки сотрудников полиции в условиях, адекватных реальным, наиболее сложным ситуациям оперативно-служебной деятельности транспортных органов внутренних дел. Принцип реализуется решением учебных ситуационных задач и практической отработкой действий, максимально приближенных к реальным. Использование таких ситуационных задач, моделирующих служебную деятельность, эффективно способствует формированию надежных профессиональных навыков сотрудников полиции.

В профессиональной служебной подготовке большое значение имеют способы и методы обучения сотрудников полиции, при помощи которых руководитель занятия формирует у них соответствующие двигательные навыки и специальные профессиональные качества. Выбор способа и метода обучения зависит от содержания практического занятия, задач обучения, практической подготовленности руководителя занятия и его методического мастерства.

Основным способом проведения практических и инструкторско-методических занятий является формирование двигательных навыков методом неоднократных тренировок отдельных упражнений. Повторение упражнений целеустремленно и многократно с постепенным усложнением условий и повышением нагрузки играет решающую роль в развитии и совершенствовании тактических, огневых, физических и профессиональных качеств у сотрудников полиции.

Руководители занятий должны стремиться активизировать познавательную деятельность, целеустремленность сотрудников полиции в процессе обучения посредством живого и интересного проведения занятия, четким и грамотным показом и образцовым объяснением упражнений, заинтересованность сотрудников полиции в успешном, максимально эффективном выполнении уп-

ражнений путем применения элементов состязательности и увлекательности, эмоционального подъема.

Обучение сотрудников полиции транспортных органов специальной подготовке к действиям при возникновении экстремальных ситуаций проводится последовательно с таким расчетом, чтобы предыдущие простые упражнения были подводящими для более сложных, с закреплением и развитием достигнутых результатов. Принцип постепенности и доступности предусматривает непрерывное усложнение упражнений и возможность их выполнения. Легкие упражнения тренируют по элементам в обычных условиях, затем совершенствуют в более сложных условиях на фоне оперативной обстановки служебной деятельности, после чего последовательно переходят к тренировке более сложных и трудных упражнений. Отработка упражнений должна предусматривать развитие двигательных навыков и качеств (быстрота, сила, гибкость, выносливость, координация).

В целях повышения уровня подготовленности сотрудников полиции транспортных органов необходима индивидуальная заинтересованность и регулярная самостоятельная подготовка для прочности закрепления сформированных двигательных навыков, сохранения высокого уровня развития тактических, физических и специальных профессиональных навыков в течение длительного времени. Прочность навыков достигается многократным повторением упражнений в различных сочетаниях и разнообразной обстановке, а также систематической проверкой и оценкой достигнутых результатов.

В процессе обучения двигательным действиям ставится задача научить сотрудников полиции управлять своими действиями в экстремальных ситуациях, регулировать прилагаемые усилия, быстроту выполнения, форму, направление движения.

На начальном этапе изучения тактических приемов необходимо сформировать у сотрудника полиции смысловое и зрительное представление о действии, основы техники изучаемого движения и добиться его выполнения в общих чертах, предупредить или устранить значительные искажения в технике выполнения действия. Представление о технике выполнения приема, движения формируется при объяснении руководителем занятия, восприятии медленно показываемых движений, анализа собственных движений, мышечных и других ощущений, возникающих при первых попытках выполнения приема, наблюдений за действиями других сотрудников полиции.

В зависимости от особенностей и сложности изучаемого тактического приема действие разучивается по частям или в целом, при этом широко применяются подготовительные упражнения, облегчающие выполнение тактического приема. Первые попытки выполнения тактического приема характеризуются замедленным и скованным выполнением, лишними движениями, поэтому необходим анализ и оценка техники выполнения и постановка задач по совершенствованию действия и устранению допущенных ошибок при следующей попытке.

На этапе углубленного изучения тактических приемов формируется полноценное двигательное умение на основе сознательного контроля пространственных, временных и динамических характеристик техники выполнения. Ведущее значение приобретает метод целостного упражнения, анализа и разбора техники действия, устранения ошибок, условия выполнения действия приближаются к естественным.

Заключительным этапом изучения тактических приемов является их закрепление, стабильность и автоматизм выполнения и дальнейшее совершенствование двигательного умения в навык, обладающий возможностью его целевого использования и соответствующий требованиям скорости, экономичности, точности, рациональности выполнения. В целях совершенствования тактического приема применяют многократное выполнение упражнения в форме соревнования на быстроту и качество исполнения. Совершенствуется навык выполнения тактических приемов в самых различных условиях воспроизведения: ограничение пространства, неблагоприятные метеоусловия, отвлечение внимания, физические нагрузки. На данном этапе органически объединяются процессы совершенствования техники выполнения приема, упражнения и развития двигательных способностей, обеспечивающих максимальную эффективность действия.

Рассмотренная методика процесса подготовки сотрудников полиции территориальных органов МВД России на транспорте к действиям в чрезвычайных, экстремальных ситуациях реализуется в комплексном процессе обучения в рамках профессиональной служебной подготовки, включающей в себя системную совокупность физической, огневой, тактической, психологической, правовой подготовки и ориентирующей на непосредственные условия оперативно-служебной деятельности сотрудников полиции транспортных органов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Знание порядка организации патрульно-постовой службы полиции в территориальных органах МВД России на транспорте, видов патрульно-постовых нарядов и порядка действий сотрудников полиции по охране общественного порядка и безопасности на объектах транспорта, при пресечении деятельности вооруженных особо опасных преступников и правонарушителей позволит сотрудникам полиции уверенно и решительно действовать в экстремальных ситуациях оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел, при возникновении чрезвычайных обстоятельств, угроз террористического характера.

В настоящее время остро стоит проблема обеспечения личной безопасности сотрудников полиции патрульно-постовых нарядов на транспорте при оказании физического и вооруженного противодействия преступниками в условиях ограниченного пространства на транспорте (железнодорожном, водном, воздушном) и объектах транспортной инфраструктуры, а также проблема эффективных, целесообразных и безопасных тактических способов и приемов действий, связанных с применением физической силы, специальных средств, огнестрельного оружия сотрудниками полиции патрульно-постовых нарядов на транспорте в ограниченном пространстве.

Готовность личного состава территориальных органов МВД России на транспорте к действиям в особых условиях оперативно-служебной деятельности обеспечивается обученностью и тренированностью сотрудников полиции в процессе непрерывной профессионально-служебной подготовки, выработкой умений и навыков взаимодействия, оказания взаимопомощи, грамотного применения табельного оружия и тактики задержания.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты

1. Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «КонсультантПлюс».
3. Федеральный закон Российской Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».
4. Федеральный закон Российской Федерации от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» // СПС «КонсультантПлюс».
5. Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы безопасности населения на транспорте» // СПС «КонсультантПлюс».
6. Указ Президента Российской Федерации от 3 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».
7. Распоряжение Правительства Российской Федерации 27 июня 2009 г. № 891-р «Об утверждении перечня наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями вневедомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта» // СПС «КонсультантПлюс».
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» // СПС «КонсультантПлюс».
9. Приказ МВД России от 29 января 2008 г. № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» // СПС «КонсультантПлюс».
10. Приказ МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» // СПС «КонсультантПлюс».
11. Приказ МВД России, Минтранса России от 27 декабря 2013 г. № 1022/№ 487 «Об утверждении Инструкции 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» // СПС «КонсультантПлюс».

12. Приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» // СПС «КонсультантПлюс».

13. Приказ МВД России от 5 мая 2018 г. № 275 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

Научная и учебная литература

14. Алексеев Н.А., Кутергин Н.Б. Анализ развития физических качеств на занятиях по рукопашному бою с сотрудниками спецподразделений МВД России / Совершенствование боевой и физической подготовки курсантов и слушателей образовательных учреждений силовых ведомств: материалы международной научно-практической конференции. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России, 2012. С. 20-23.

15. Афанасьев А.В., Чудинова О.А. Содержание занятий по огневой подготовке при обучении курсантов вузов МВД России навыкам патрульно-постовой службы на основе блочно-модульного подхода // Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2009. № 2 (4). С. 44-45.

16. Баркалов С.Н., Флусов Е.В. Методические подходы к обучению сотрудников патрульно-постовой службы полиции взаимодействию при силовом задержании правонарушителя // Известия Тульского государственного университета. Физическая культура. Спорт. 2018. № 3. С. 8-12.

17. Болотин А.Э., Скрипачев С.А. Факторы, определяющие необходимость нормирования тренировочной нагрузки в процессе занятий физической подготовкой курсантов вузов ПВО // Ученые записки университета им. П.Ф. Лесгафта. 2014. № 5 (111). С. 24-28.

18. Васильев В.Е. Некоторые уроки из действий розыскных нарядов в специальной операции по ликвидации группового вооруженного побега // Вестник Кузбасского института. 2011. № 4 (7). С. 29-32.

19. Войнов П.Н., Клименко Б.А., Кутергин Н.Б. Особенности техники и тактики защиты от нападения преступника, вооруженного холодным оружием // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 4. С. 80-83.

20. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал Российского права. 2012. № 12. С. 78-79.

21. Кавецкий Д.Б., Сысоев А.А. Организация и ведение поиска вооруженных и особо опасных преступников в блокированном районе: учебное пособие. – Иркутск: ВСИ МВД России, 2013. - 47 с.

22. Кавецкий Д.Б., Сысоев А.А. Тактика действий нарядов ОВД по охране общественного порядка при возникновении чрезвычайных обстоятельств: учебное пособие. – Иркутск: ВСИ МВД России, 2014. - 48 с.

23. Казинский Н.Е. Особенности проведения специальной операции по задержанию преступников с использованием транспортных средств в различных условиях // Транспортное право и безопасность. 2017. № 12 (24). С. 104-121.
24. Кириченко Ю.Н. Подготовка сотрудников органов внутренних дел к обеспечению личной безопасности: учебное пособие / Ю.Н. Кириченко, П.Н. Войнов, В.Л. Михайликов, Д.В. Меняйло, А.А. Тарасенко. – Курск, 2018. - 124 с.
25. Кириченко Ю.Н. Основы комплексной подготовки сотрудников органов внутренних дел к выполнению оперативно-тактических задач: учебное пособие / Ю.Н. Кириченко, В.Л. Михайликов, П.Н. Войнов, Д.В. Меняйло, А.А. Тарасенко. – Курск, 2018. - 73 с.
26. Коротких А.Г. О сути и значении понятий «общественный порядок» и «общественная безопасность» // Вестник Воронежского института МВД России. 2011. № 3. С. 65-66.
27. Кузнецов М.Б. Некоторые моменты обучения курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России боевым приемам борьбы / Актуальные проблемы развития физической культуры слушателей образовательных организаций МВД России: сборник статей. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. С. 95-99.
28. Кутергин Н.Б., Горбатенко А.Б., Тарасенко А.А. Рукопашный бой как средство подготовки сотрудников МВД к эффективным действиям в экстремальных условиях служебно-боевой деятельности / Совершенствование боевой и физической подготовки курсантов и слушателей образовательных учреждений силовых ведомств: материалы международной научно-практической конференции. – Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2010. С. 118-122.
29. Лещина Э.Л., Шмидт А.А. Действия сотрудников патрульно-постовой службы полиции в типовых ситуациях: памятка. – М.: ДГСК МВД России, 2014. - 57 с.
30. Макаренкова К.Г. Обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта управлением на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу // Транспортное право. 2015. № 4. С. 23-25.
31. Манышев В.В. Применение специальных средств сотрудниками ОВД: учебно-методическое пособие / В.В. Манышев, А.Н. Кулиничев, А.А. Невмоленко, Д.В. Мединцев, Е.Н. Чирков. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России, 2012. – 120 с.
32. Морин А.В. Особенности подготовки и инструктажа нарядов патрульно-постовой службы полиции для несения службы во взаимодействии с добровольными народными дружинами и общественными объединениями правоохранительной направленности // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2015. № 4 (70). С. 78-82.
33. Подрезов И.Н. Совершенствование профессионально-значимых двигательных качеств слушателей образовательных организаций МВД России в процессе физической подготовки // Наука-2020. 2018. № 1-1 (17). С. 57-61.

34. Рябушенко А.А. Физическая подготовка сотрудников специальных подразделений органов внутренних дел и федеральной службы исполнения наказаний России: учебное пособие / А.А. Рябушенко, Ю.Б. Муханов, А.Г. Мартынов, А.А. Тарасенко. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России, 2010. - 143 с.

35. Тарасенко А.А., Войнов П.Н., Кириченко Ю.Н. Подготовка сотрудников органов внутренних дел к действиям по задержанию преступника в условиях ограниченного пространства: учебное пособие. – Курск, 2018. - 69 с.

36. Тарасенко А.А., Кутергин Н.Б., Рябушенко А.А. Рукопашный бой как средство подготовки специальных подразделений МВД России к боевым действиям в условиях ограниченного пространства: учебное пособие. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России, 2011. - 120 с.

37. Транспортная безопасность: учебное пособие: в 2 ч. / авт.-сост.: Т.Н. Калинкина, А.И. Ташлыкова, Н.А. Кузмина. – Хабаровск: ДВГУПС, 2015. Ч. 1. - 64 с.

38. Чирков Е.Н., Кулиничев А.Н. Оптимизация способов извлечения и применения оружия при выполнении оперативно-служебных задач сотрудниками ОВД / Проблемы правоохранительной деятельности и образования. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России, 2011. С. 71-73.

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

Невмоленко Александр Анатольевич;
Чирков Евгений Николаевич;
Тарасенко Александр Алексеевич,
кандидат педагогических наук

Задержание вооруженных преступников нарядами патрульно-постовой службы полиции на железнодорожном транспорте

Учебно-методическое пособие

Редактор
Комп. верстка

О.Н. Пендюрина
И.Ю. Чернышева

Подписано в печать 2019, 3,69 уч.-изд. л., бумага офсетная, печать трафаретная.
Тираж 46 экз. Заказ № 2

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71