

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

**Актуальные вопросы деятельности
линейных подразделений территориальных
органов МВД России на транспорте**

Выпуск 1

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2016**

УДК 351.74
ББК 67.401.133
А 43

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина

А 43 **Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте.** Выпуск 1. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. – 86 с.

ISBN 978-5-91776-113-8

Редколлегия:

Амельчаков И.Ф., начальник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент (председатель);

Озеров И.Н., заместитель начальника института по научной работе, кандидат юридических наук, доцент (заместитель председателя);

Архипцев И.Н., преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук (ответственный секретарь);

Александров А.Н., начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук;

Катаева О.В., начальник кафедры управления и административной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук.

Сборник подготовлен по итогам I Региональной научно-практической конференции «Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте», прошедшей 29 мая 2015 года в Белгородском юридическом институте И.Д. Путилина на базе кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта.

Сборник предназначен для курсантов и слушателей, адъюнктов, аспирантов и преподавателей юридических вузов и факультетов, практических сотрудников и работников правоохранительных органов.

УДК 351.74
ББК 67.401.133

ISBN 978-5-91776-13-8

© РИО Белгородского юридического института
МВД России имени И.Д. Путилина, 2016

Амельчаков И.Ф.,

кандидат юридических наук, доцент,
начальник Белгородского юридического института МВД России
имени И.Д. Путилина;

Amelchakov I.Ph.,

the candidate of jurisprudence, the assistant professor,
head of the Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina

Озеров И.Н.,

кандидат юридических наук, доцент,
заместитель начальника института (по научной работе)
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Ozerov I.N.,

the candidate of jurisprudence, the assistant professor,
deputy head (research work)
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Александров А.Н.,

кандидат юридических наук,
начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Alexandrov A.N.,

the candidate of jurisprudence,
head of the chair of providing safety on transport objects
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

**ВОПРОСЫ КАДРОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ
НА ТРАНСПОРТЕ В СВЕТЕ ПРИОРИТЕТОВ КАДРОВОЙ
ПОЛИТИКИ МВД РОССИИ И ИЗМЕНЕНИЙ В НОРМАТИВНО-
ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ**

**STAFFING IN THE LINEAR UNITS OF THE TERRITORIAL BODIES
OF THE MIA OF RUSSIA ON TRANSPORT IN THE LIGHT OF THE
PRIORITIES OF THE PERSONNEL POLICY OF THE INTERIOR
MINISTRY OF RUSSIA AND CHANGES IN LEGAL AND REGULATORY**

Аннотация: в статье автором рассматриваются вопросы кадрового обеспечения линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте в свете приоритетов кадровой политики МВД России и изменений в нормативно-правовом регулировании.

Ключевые слова: органы внутренних дел, кадровое обеспечение, кадровая политика, МВД России, территориальные органы МВД России на транс-

порте, профессиональная ориентация кадров, профессиональная подготовка кадров, расстановка кадров, совершенствования кадрового потенциала.

Annotation: the author considers the issues of staffing linear units of territorial bodies of the Russian Interior Ministry in the transport in the light of the priorities of personnel policy of the Ministry of Interior of Russia and changes in the legal regulation.

Key words: internal affairs agencies, staffing, personnel policy, Ministry of internal affairs of Russia, territorial bodies the Ministry of internal affairs of Russia on transport, career guidance personnel, vocational training, placement, improvement of personnel potential.

В современной России формирование органов внутренних дел происходит путем назначения на должности данной государственной службы лиц, соответствующих установленным требованиям, для осуществления правоохранительной деятельности от имени государства.

На наш взгляд, процесс формирования органов внутренних дел следует рассматривать в двух аспектах:

- организация;
- кадровое обеспечение.

Организационный аспект формирования органов внутренних дел, представляет собой деятельность уполномоченных органов и должностных лиц по созданию и определению структуры органов внутренних дел, созданию системы подразделений и служб, составляющих данную структуру, а также по обеспечению нормального функционирования данной системы путем проведения активной политики государства в данной сфере и осуществлению мер для достижения поставленных целей.

Что касается кадрового обеспечения органов внутренних дел, то данное понятие характеризуется как многоуровневый процесс создания сбалансированного, подготовленного, высокопрофессионального кадрового ядра органов внутренних дел, которое и составляет вышеуказанную систему органов внутренних дел. «Сегодняшней России и ее будущей инновационной экономике, государственной службе, системе управления и социальных услуг нужна и новая система формирования кадрового резерва, которая позволит привлечь в органы государственного, муниципального управления, в бизнес наиболее талантливых, творчески мыслящих и профессиональных людей» – так определяет значимость процесса формирования кадрового ядра Президент Российской Федерации В.В. Путин в современных условиях [1].

При определении приоритетных направлений деятельности органов внутренних дел и внутренних войск МВД России в 2015 году Министр внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник полиции В.А. Колокольцев в качестве основного приоритета определил совершенствование организационно-штатного построения, кадрового и нормативно-правового обеспечения органов внутренних дел Российской Федерации [2].

По нашему мнению, процесс кадрового обеспечения можно представить как взаимосвязанную систему следующих стадий:

- отбор и профессиональная ориентация кадров;
- профессиональная подготовка кадров;
- расстановка кадров;
- обеспечение стабильности кадрового потенциала;
- обеспечение совершенствования кадрового потенциала.

Данный перечень стадий кадрового обеспечения органов внутренних дел не является исчерпывающим, а сам процесс может протекать не в строго указанной последовательности.

Для понимания сущности профессионального отбора и профессиональной ориентации кадров необходимо раскрыть понятия «профессия» и «специальность». Профессия – это совокупность приобретенных в процессе профессионального обучения специальных знаний, навыков и умений применительно к определенной сфере трудовой деятельности. Специальность – это более узкое понятие, выражающее определенную часть профессии, обычно составляющую круг трудовой деятельности.

Выбор профессий и ориентация в них представляют значительную трудность, особенно для молодых людей. В настоящее время предпринимаются значительные меры, попытки углубления классификации профессий в целях профессиональной ориентации.

Профессиональная ориентация – это ознакомление широкого круга лиц имеющейся в определенной отрасли народного хозяйства или государственного управления потребностью в профессиях и специальностях средствами их получения и характером последующей работы.

Под термином «отбор кадров» следует понимать процесс выбора соответственно потребности кандидатов на службу, их изучения и оценки с целью выяснения пригодности для выполнения служебных обязанностей по соответствующим должностям в отраслевых, функциональных или штабных подразделениях органов внутренних дел [3].

Приоритет в данном случае должен отдаваться людям по своим индивидуальным качествам, способным идентифицировать себя с организацией и целями её развития, воспринять принятые ценности, формальные и неформальные правила и нормы деятельности, обычаи традиции. Важнейшее значение играет и направленность личности, и оказание любой помощи лицам в ней нуждающимся [4].

Расстановка кадров заключается в целесообразном распределении сотрудников по подразделениям аппарата управления. Различие между отбором и расстановкой кадров заключается в том, что об отборе кадров речь идет, когда решается вопрос укомплектования должностей, а о расстановке – когда осуществляется рациональное распределение сил. Профессиональный отбор состоит в тесной взаимосвязи с подготовкой кадров, которая должна иметь целевую направленность на специфику деятельности органов внутренних дел. Поэтому важно на этапе отбора кадров выявлять их способности к дальнейшему профессиональному обучению и деятельности в службе [5].

Профессиональная подготовка кадров как одна из важнейших стадий кадрового обеспечения органов внутренних дел представляет собой сложную упорядоченную систему обучения и привития навыков профессиональной деятельности.

В настоящее время порядок подготовки кадров для органов внутренних дел Российской Федерации регламентирован приказом МВД России от 31 марта 2015 г. № 385 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации». В соответствии с данным приказом подготовка кадров осуществляется путем:

- а) профессионального обучения;
- б) обучения по образовательным программам основного общего и среднего общего образования, интегрированным с дополнительными общеразвивающими программами, имеющими целью подготовку несовершеннолетних обучающихся к службе в органах внутренних дел Российской Федерации;
- в) обучения по основным профессиональным образовательным программам:
 - среднего профессионального образования – программам подготовки специалистов среднего звена.
 - высшего образования – программам бакалавриата, специалитета, магистратуры, подготовки научно-педагогических кадров в адъюнктуре;
- г) дополнительного профессионального образования;
- д) профессиональной служебной и физической подготовки.

Подготовка кадров для органов внутренних дел имеет свои особенности, обусловленные спецификой деятельности различных служб и подразделений МВД России. В настоящее время она осуществляется в рамках системы ведомственных образовательных организаций МВД России, комплектуемых по федеральному и региональному принципам [6].

Кроме этого, с 2014 года в системе образовательных организаций МВД России реализуется технология «прямого набора», когда вуз самостоятельно подбирает абитуриентов, выступая комплектующим органом. При этом граждане, успешно выдержавшие вступительные испытания и зачисленные на обучение в порядке «прямого набора», заключают контракт о прохождении службы в органах внутренних дел Российской Федерации и добровольно принимают обязательства проходить дальнейшую службу после окончания института в любом территориальном органе МВД России по решению ДГСК МВД России.

В соответствии с приказом МВД России от 29 августа 2012 г. № 820 «О профилизации образовательных организаций МВД России» и приказом МВД России от 1 декабря 2014 г. № 1070 «О внесении изменений в отдельные нормативные правовые акты МВД России» функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений по обеспечению безопасности на транспорте» наделен Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

В целях реализации приоритетного профиля в институте функционируют профильная кафедра обеспечения безопасности на объектах транспорта и факультет обеспечения безопасности на транспорте. В целях повышения качества подготовки специалистов для органов внутренних дел на транспорте осо-

бое внимание уделяется практической направленности обучения курсантов и слушателей, что обеспечивается путем тесного взаимодействия с руководством Главного управления на транспорте МВД России, линейными подразделениями территориальных органов МВД России на транспорте, проведения занятий в структурных подразделениях территориальных органов МВД России на транспорте. В целях повышения эффективности и качества профессиональной подготовки квалифицированных специалистов для территориальных органов МВД России на транспорте, организации углубленного изучения курсантами и слушателями старших курсов института профильных учебных дисциплин, приобретения практических навыков работы по предполагаемым к замещению выпускниками института должностей и ускорения их адаптации к предстоящей самостоятельной практической деятельности функционируют филиалы института на базе структурных подразделений территориальных органов МВД России.

Одним из резервов повышения практической направленности в образовательной деятельности является практическая направленность учебного процесса. Для этих целей в институте создана современная полигонная база (межкафедральный криминалистический полигонный комплекс), располагающая соответствующим аудиторным фондом и видовыми полигонами, оборудованными современными технико-криминалистическими и мультимедийными средствами, копировально-множительной техникой, программными продуктами, макетами, позволяющими комплексно, в обстановке, максимально приближенной к реальной, отрабатывать задачи, возложенные на органы внутренних дел, является стартовой площадкой вхождения курсанта (слушателя) в профессиональную деятельность ОВД.

Данные аудитории и полигоны оснащены современными технико-криминалистическими средствами, мультимедийным оборудованием, тематическими стендами, макетами, программными продуктами, автоматизированными информационными системами, которые позволяют реализовать комплексный подход в процессе отработки вопросов выявления, предупреждения, раскрытия и расследования преступлений и правонарушений. Стабильность кадрового потенциала обеспечивается посредством проведения мероприятий, связанных с обменом и заимствованием положительного опыта деятельности территориальных органов МВД России по различным направлениям деятельности, реализуемых в форме целевых выездов, семинаров, совещаний и профессиональной служебной и физической подготовки.

На данном этапе проводятся мероприятия, способствующие качественной подготовке сотрудников органов внутренних дел, предусматривающей возможность изменения направления деятельности, а также при происходящих изменениях и реформированиях в сфере государственного управления, правоохранительной деятельности и изменяющихся приоритетов в государственной политике. Обучение в процессе оперативно-служебной деятельности предусматривает систему мероприятий, направленных на закрепление и обновление в плановом порядке необходимых знаний, умений и навыков сотрудников в их повседневной служебной деятельности и при возникновении чрезвычайных ситуаций. Профессиональная служебная и физическая подготовка включает в себя правовую, служебную, огневую, физическую подготовку.

Обеспечение совершенствования кадрового потенциала реализуется в Министерстве внутренних дел Российской Федерации путем проведения профессиональной переподготовки, повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел, а также в рамках подготовки научно-педагогических кадров.

Повышение квалификации по занимаемой должности проводится по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет в течение всей служебной деятельности сотрудников. Внеочередное повышение квалификации по конкретной должности (специальности) осуществляется при назначении на вышестоящую должность (от начальника отделения, ему равного и выше) по ежегодному плану МВД России.

Профессиональная переподготовка осуществляется также для расширения квалификации сотрудников в целях их адаптации к новым экономическим и социальным условиям и ведения новой профессиональной деятельности, в том числе с учетом международных требований и стандартов. В результате профессиональной переподготовки сотруднику может быть присвоена дополнительная квалификация на базе полученной специальности. Профессиональная переподготовка для получения дополнительной квалификации проводится путем освоения дополнительных профессиональных образовательных программ.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина при подготовке сотрудников для линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте осуществляет самостоятельно или принимает участие во всех этапах системы кадрового обеспечения, реализуемых в настоящее время.

Литература

1. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 04.12.2014 года // Российская газета. 2014. № 278.
2. О приоритетных направлениях деятельности органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России в 2015 году: Директива МВД России от 12.12.2014 № 2дсп // СПС «КонсультантПлюс».
3. Нагорных Р.В. О содержании административно-правового механизма формирования и реализации кадровой политики в правоохранительной сфере // Административное право и процесс. 2009. № 3.
4. Александров А.Н., Проценко Е.Д. Общая характеристика основных этапов кадрового обеспечения органов внутренних дел на современном этапе: проблемы теории и практики: научно-практическое пособие. – Белгород: Бел ЮИ МВД России, 2010.
5. Салимьянов Ф.Ф. Органы внутренних дел современной России: природа, компетенция, особенности кадрового обеспечения. – СПб., 2002.
6. Александров А.Н., Богданов Ю.П., Попов О.В. Кадровое обеспечение системы органов внутренних дел в современной России: теория и практика: монография. – Белгород: Бел ЮИ МВД России, 2009.

Архипцев И.Н.,
кандидат юридических наук,
преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Arhiptsev I.N.,
the candidate of jurisprudence,
the teacher of the chair of security at the transport facilities
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ КОНТРАБАНДЫ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ, ИХ ПРЕКУРСОРОВ ИЛИ АНАЛОГОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТА

WARNING THE SMUGGLING OF DRUGS, PSYCHOTROPIC SUBSTANCES AND THEIR PRECURSORS OR ANALOGS WITH TRANSPORT

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы предупреждения контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов с использованием транспорта.

Ключевые слова: контрабанда, наркотические средства, психотропные вещества, их прекурсоры или аналоги, меры предупреждения, транспорт.

Annotation: the article deals with the prevention of the smuggling of narcotic drugs, psychotropic substances, their analogues or precursors with the use of transport.

Key words: smuggling, narcotic drugs, psychotropic substances and their precursors or analogs, preventive measures, transport.

По данным ООН, во всем мире неуклонно растет количество людей, регулярно употребляющих наркотики. В настоящее время их число превышает 200 млн и с каждым годом постоянно возрастает. Кроме того, наркобизнес прочно вошел в один из секторов теневого криминального рынка и приносит своим организаторам огромные доходы, подрывая тем самым экономику государств. Согласно общепризнанным оценкам, в том числе экспертов ООН, мировой оборот наркоиндустрии превышает 500 млрд долларов в год, а негативные последствия для реальной экономики в 2-3 раза превышают эту сумму, объем ежегодного ущерба мировой экономике составляет 2 трлн долларов, что равно ВВП таких стран, как Франция или Великобритания [1].

Опасность наркобизнес представляет еще и потому, что он носит ярко выраженный организованный, нередко трансграничный характер, а полученные от него доходы идут на расширение сфер криминального влияния или финансирования преступлений. Так, например, установленная в 2014 году органами ФСКН России сумма легализованных денежных средств от незаконного оборо-

та наркотиков превысила 1 млрд рублей [2].

В последнее время серьезной угрозой для стабильности и благополучия российского государства и общества является контрабанда наркотических средств и психотропных веществ, осуществляемая через государственную границу Российской Федерации. Так, по данным Федеральной таможенной службы России, за 12 месяцев 2014 года таможенными органами в ходе таможенного контроля лиц, транспортных средств и грузов, следующих через таможенную границу, а также оперативно-разыскных мероприятий возбуждено 722 уголовных дел по контрабанде, по которым изъято более 448,2 кг наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, в том числе более 12 кг героина, 1,3 кг опия, более 50 кг кокаина, 32 кг гашиша, более 156 кг марихуаны, около 160 кг новых психоактивных веществ (так называемые JWH-подобные и «дизайнерские» наркотики), более 3 кг сибутрамина [3].

Приведенные статистические данные отчетливо показывают, насколько сейчас остро стоит проблема борьбы с незаконным распространением наркотиков в России и их контрабандой в частности, а также необходимость выбора компетентными органами адекватного ответа на данную угрозу национальной безопасности нашего государства.

Прежде чем непосредственно переходить к исследованию предупреждения контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров, аналогов с использованием транспорта, заметим, что ранее в российском уголовном законодательстве контрабанда была закреплена как самостоятельный состав преступления (ст. 188 УК РФ) с указанием на конкретные виды перемещаемых товаров, как квалифицирующих.

Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ законодатель ввел контрабанду наркотических средств как самостоятельный состав преступления – ст. 229.1 УК РФ Контрабанда наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров, аналогов или оборудования, находящихся под специальным контролем и используемых для изготовления наркотических средств или психотропных веществ в Российской Федерации, отнеся ее к преступлениям против здоровья населения и общественной нравственности. Эта новелла, на наш взгляд, является совершенно обоснованной, поскольку рассматривать данное деяние в ряду преступлений экономического характера – значит урезать его серьезность и степень общественной опасности и вреда, причиняемого охраняемым законом интересам.

Вначале необходимо отметить, что обращение автора к вопросу о предупреждении контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов с использованием транспорта не случайно и обусловлено прежде всего тем, что самым распространенным способом доставки наркотиков в Российскую Федерацию, а также транзитом в другие страны является их провоз транспортом (автомобильным, железнодорожным, водным или воздушным).

Следует иметь в виду, что транспортировка наркотических средств, пересечение государственной границы с незаконным грузом представляет собой довольно трудное мероприятие. В связи с осуществлением контроля со стороны

правоохранительных органов, досмотром багажа и лиц, пересекающих границу государства, организаторы преступного бизнеса постоянно совершенствуют пути и способы доставки наркотиков из мест их производства к потребителям. Важным при этом для них становится обеспечение надёжной защиты и сопровождения перевозимых веществ как от правоохранительных органов, так и от своих конкурентов. Именно поэтому особенностями наркобизнеса являются постоянное обновление системы доставки, разработка всё более продуманных и неожиданных маршрутов, поиск новых приёмов контрабандного провоза наркотических средств.

Как правило, для перевозки наркотиков привлекается так называемая «неблагополучная» категория граждан, имеющих низкий доход, или лица, употребляющие наркотики. Главная задача перевозчика (курьера) – провезти наркотик по указанному ему маршруту. При этом он может не знать о лице, которое должно передать ему наркотик в пункте отправления, а также о лице, которое должно получить товар в пункте прибытия. В тоже время курьер точно знает характер груза, маршрут и «легенду» путешествия.

Особую категорию перевозчиков составляют лица, перевозящие наркотики для личного потребления (наркоманы) или личных целей (владельцы ресторанов, баров, дискотек и т.д.). Если перевозятся крупные партии наркотических средств, то вместе с курьером обязательно следуют сопровождающие (как правило, от одного до трех человек), о которых он может не знать.

Отмечается распространение так называемой, «муравьиной транспортировки» многочисленными курьерами, которые перевозят относительно небольшие партии наркотиков. В последние годы в контрабанду и сбытовые сети наркотиков в Европе всё более активно привлекаются граждане бывших союзных республик.

Отдельное внимание следует обратить на характеристику лиц, осуществляющих перевозку наркотических средств через границу. Практика показывает, что 93% из них составляют граждане СНГ и России и лишь 7% – иностранные граждане. В последнее время к транспортировке наркотиков всё чаще стали привлекаться женщины, тогда как ранее 89% наркокурьеров составляли мужчины. В качестве основного вида транспортировки наркотиков наркодельцы используют железнодорожный транспорт (90% случаев), воздушный (5,5%) и автомобильный (4%) случаев.

Как показывает статистика, большинство наркотических веществ (свыше 94%) задерживается при ввозе в Россию, и лишь незначительная часть (около 5%) – при вывозе за её пределы [4, с. 94-95].

Для повышения эффективности применения действующего законодательства по борьбе с контрабандой наркотиков на транспорте, по нашему мнению, необходимы:

- выявление и нейтрализация организаторов наркобизнеса, а также лиц, финансирующих эту преступную деятельность, создающих каналы транспортировки наркотиков и сети их сбыта, оперативное внедрение с этой целью в преступные группы, организованные сообщества, действующие в сфере наркобизнеса;

- проведение комплексных мероприятий с целью подрыва экономической базы наркобизнеса, в том числе обеспечения, изъятия, ареста и конфискации у наркоторговцев материальных ценностей и денежных средств, нажитых преступным путем;

- выявление и перекрытие контрабандных каналов распространения наркотиков, укрепление в этих целях взаимодействия подразделений ФТС, ФСБ, МВД, ФСКН по расширению практики проведения совместных мероприятий по контролю над поставками наркотиков в Россию.

Для подрыва экономической базы наркобизнеса важным также является реализация положений гл. 15.1 УК РФ, предусматривающей конфискацию имущества за контрабанду наркотических средств и психотропных веществ.

Подчеркивая значимость международного сотрудничества в области предупреждения контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, важно значительное внимание уделять практике проведения совместных оперативно-профилактических операций как одному из действенных инструментов борьбы с контрабандой наркотиков на транспорте.

Как справедливо отмечает О.Г. Степанова, взаимодействие, основанное на реальном и оперативном по времени сотрудничестве, даст возможность не только организовать работу по выявлению контрабандистов и лиц, причастных к организации контрабандных поставок наркотических средств, но и обмениваться информацией о транспортных средствах и маршрутах, используемых при незаконном трансграничном перемещении, методах сокрытия и маскировки, перемещаемых при транспортировке и сбыте наркосодержащих веществ [5, с. 21]. В дополнение к отмеченному укажем, что предупреждение контрабандного перемещения указанных в законе предметов через таможенную границу возможно лишь при повышении надежности оперативного и технического обеспечения таможенной границы и использовании при этом всех правомерных возможностей контролируемых органов по предупреждению незаконной контрабанды наркотических средств и психотропных веществ.

Для достижения указанной цели, как нам видится, одним из оптимальных путей предупреждения незаконной контрабанды является подписание соглашений о сотрудничестве органов внутренних дел приграничных районов со всеми соседними государствами.

Что касается взаимодействия в рамках международных организаций, то считаем возможным предложить в дальнейшем использование таких форм сотрудничества, как:

- обмен оперативной, статистической, научно-методической и иной информацией о состоянии наркопреступности, новыми образцами наркотиков и прекурсоров, находящихся в незаконном обороте, а также обменом информацией для пополнения единого банка данных о транснациональных преступных группах и их лидерах, причастных к контрабанде наркотических средств и психотропных веществ;

- проведение совместных следственных действий, специальных операций, оперативно-профилактических и оперативно-разыскных мероприятий, в том

числе с использованием метода контролируемой поставки и оказание правовой помощи по уголовным делам, а также создание и укрепление специализированных подразделений по борьбе с контрабандой и оснащение их современными приборами обнаружения и идентификации;

- осуществление анализа состояния, структуры, динамики и последствий незаконного оборота наркотиков, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, а также результатов работы по предупреждению, выявлению, пресечению, раскрытию и расследованию преступлений, связанных с их контрабандой, и выработки на его основе рекомендаций и предложений по совершенствованию правового регулирования, форм и методов совместной деятельности;

- реализация скоординированной политики в области противодействия незаконному обороту наркотических средств и их прекурсоров в рамках таких международных и региональных организаций, как АТЕС, СНГ, ЕАЭС, ШОС, ОДКБ и других заинтересованных сторон;

- разработка и принятие согласованных мер, препятствующих использованию банковских, коммерческих и других структур для легализации (отмывания) доходов, полученных от незаконного оборота наркотических средств, и совместное использование новейших научно-технических достижений в сфере противодействия их незаконному обороту;

- обмен опытом работы компетентных органов по предупреждению, выявлению, пресечению, раскрытию и расследованию преступлений, связанных с контрабандой наркотических средств, и осуществление совместных мероприятий по выявлению и уничтожению незаконных посевов наркосодержащих культур и иные совместные мероприятия, способные действенно противостоять контрабанде указанных предметов [6].

Важно отметить, что для предупреждения контрабанды наркотических средств и профилактики их злоупотребления в обществе необходим действенный междисциплинарный подход с участием всех заинтересованных сторон: граждан, семьи, гражданского общества, органов власти различного уровня, а Правительству Российской Федерации надлежит материально стимулировать обеспечение предоставления услуг по профилактике злоупотребления наркотиками, особенно среди тех социальных кругов, в которых происходит имеющаяся дезинтеграция.

В качестве первоначальной меры можно предложить создание эффективной системы местного управления с привлечением граждан, семей и гражданского общества в целях расширения прав и возможностей общин и распространения такой культуры, которая не влечет за собой маргинализацию, а способствует реализации интересов населения.

Правительству РФ следует предоставить необходимые средства на создание эффективных и общедоступных систем транспорта, здравоохранения, образования и социальной поддержки, а также возможностей для обеспечения занятости населения.

В процессе планирования и разработки соответствующих мер, по нашему глубокому убеждению, необходимо стремиться к тому, чтобы открыть перед отдельными группами населения оптимальные возможности по осуществлению

этих мер и предоставить им адекватные финансовые средства [7, с. 30].

Считаем, что при выборе стратегии государственного и общественного контроля за оборотом наркотических средств и их контрабанды в Российской Федерации необходимо также учитывать особенности наркоситуации в сопоставлении с имеющимся историческим, зарубежным и национальным опытом эффективности применения различных моделей социального контроля.

В свою очередь, каким из вариантов антинаркотической политики в ближайшем будущем решит руководствоваться Правительство Российской Федерации, и будет определяться эффективность предпринимаемых мер по противодействию распространенному и опасному социальному явлению.

Следует согласиться с позицией директора Федеральной службы Российской Федерации по контролю за оборотом наркотиков В.П. Ивановым, отмечаящим, что для создания планетарной антинаркотической политики России в современных условиях развития общества необходимы следующие направления и меры сотрудничества:

- совместные операции со всеми заинтересованными странами, особенно с государствами Латинской Америки, так как именно трансатлантический наркотрафик через Европу обуславливает доставку кокаина в Россию;

- подготовка кадров (на основе российских учебных программ) и оперативных работников с целью борьбы с незаконным оборотом и контрабанды наркотических средств и психотропных веществ, а также выведение на новый уровень технологии социальной реабилитации и ресоциализации и в целом новые подходы и методы по возвращению наркозависимых людей в общество;

- создание интерактивной карты борьбы с наркотранзитом и Лаборатории проектов развития в целях проектирования и планирования социально-экономического и инфраструктурного развития в интересах ликвидации наркопроизводства и наркотиков, а также увеличение инвестиций и технической помощи отдельным государствам, где незаконно выращиваются наркосодержащие растения [8, с. 5].

В заключение хотелось бы отметить, что изложенная в настоящей статье авторская позиция по вопросу предупреждения контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов с использованием транспорта позволяет нам утверждать, что противодействие контрабанде указанных в законе предметов в российском обществе должна достигаться не только путем оптимального укрепления Государственной границы Российской Федерации и таможенной границы Таможенного союза в рамках Евразийского экономического союза (которая требует повышения их технической оснащенности; создания и совершенствования механизмов контроля за грузами; усиления таможенного контроля путем модернизации специального оборудования и совершенствования технических приемов выявления (пересечения) контрабанды наркотикосодержащих веществ), но и методом разработки и внедрения мер, направленных на профилактику и искоренение наркомании в обществе.

Литература

1. Выступление председателя Государственного антинаркотического комитета, директора ФСКН России Виктора Иванова на 20-м заседании Комиссии глав полицейских органов Центральной Америки, Карибского бассейна, Мексики и Колумбии (ЦАКБ), 10 сентября 2014 года, Манагуа. Официальный сайт ФСКН России // <http://www.fskn.gov.ru/i> (дата обращения 24.05.2015).

2. Официальный сайт ФСКН России // <http://www.fskn.gov.ru/> (дата обращения 24.05.2015).

3. Официальный сайт Федеральной таможенной службы России // <http://www.customs.ru/> (дата обращения 24.05.2015).

4. Савчишкина О.Г. Контрабанда наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, растений либо их частей, содержащих наркотические средства, психотропные вещества или их прекурсоры: уголовно-правовое и криминологическое исследование: монография. – Уфа: УЮИ МВД России, 2013. - 124 с.

5. Степанова О.Г. Контрабанда наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, растений либо их частей, содержащих наркотические средства, психотропные вещества или их прекурсоры: уголовно-правовое и криминологическое исследование: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Челябинск, 2012. - 25 с.

6. Программа сотрудничества государств-участников СНГ в борьбе с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров и противодействию наркомании на 2014-2014 годы от 25 октября 2013 года // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 24.05.2015).

7. Стус И.В. Специальные нормы о контрабанде // Российская юстиция. 2012. № 4.

8. Иванов В.П. Комплексный и сбалансированный подход к антинаркотической политике как инструмент национального и регионального развития // Наркоконтроль. 2012. № 2.

Березкин А.М.,

начальник отдела правового обеспечения и международного сотрудничества
организационно-контрольного управления ГУТ МВД России

Berezkin A.M.,

head of legal support and international cooperation of organizational-control
department of the GUT of the Interior Ministry of Russia

**О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ, ВОДНОМ И ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ
С ИНЫМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ МВД РОССИИ**

**ON SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION
THE INTERACTION OF TERRITORIAL BODIES OF THE RUSSIAN INTERIOR
MINISTRY IN THE RAILWAY, WATER AND AIR TRANSPORT WITH OTHER
TERRITORIAL BODIES OF THE INTERIOR MINISTRY OF RUSSIA**

Аннотация: в статье автором рассматриваются вопросы нормативно-правового регулирования взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России.

Ключевые слова: нормативно-правовое регулирование, территориальные органы МВД России на транспорте, иные территориальные органы МВД России, взаимодействие.

Annotation: The author considers issues of legal regulation of interaction of territorial bodies of the Russian Interior Ministry in the railway, water and air transport with other territorial bodies of the Russian Interior Ministry.

Key words: legal regulation, the territorial bodies of the Russian Interior Ministry in the transport, other territorial bodies of the Russian Interior Ministry, interaction.

Нормативно-правовое регулирование в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта¹ возложено на Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации².

Главное управление, выполняя функции головного подразделения Министерства по организации деятельности органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте³, координации в установленном по-

¹ Далее – объекты транспорта.

² Далее – ГУТ МВД России, Главное управление.

³ Далее – органы внутренних дел на транспорте, ОВДТ, территориальные органы МВД Рос-

рядке деятельности органов, организаций и подразделений системы МВД России по обеспечению безопасности населения на транспорте, обеспечивает по вопросам своей компетенции разработку проектов нормативных правовых актов МВД России.

В процессе нормативно-правового регулирования обеспечения деятельности территориальных органов МВД России на транспорте, направленного на стабилизацию и упорядочение возникающих в этой сфере отношений, большое значение имеет координация и определение порядка их взаимодействия с другими территориальными органами МВД России на региональном и районном уровнях.

В первую очередь это обусловлено задачами оптимизации и консолидации общих усилий, комплексного применения сил и средств органов внутренних дел, а также четкого разграничения сфер оперативного воздействия в целях повышения эффективности функционирования как отдельных органов, так и всей системы МВД России.

Обозначенная проблема до марта 2015 года регулировалась приказом МВД России от 10 июля 2008 г. № 598 «Об организации взаимодействия между органами внутренних дел на транспорте и МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, органами внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах и разграничении объектов оперативного обслуживания».

Необходимость приведения понятийного аппарата в соответствие с изменениями, произошедшими в ходе реформирования Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также результаты мониторинга правоприменительной практики, свидетельствовавшие о проблемах в реализации указанного ведомственного нормативного правового акта, обусловили целесообразность разработки Главным управлением на транспорте МВД России нового приказа в рассматриваемой области.

Надо отметить, что первоначально прорабатывалась возможность внесения изменений в редакцию приказа МВД России от 10 июля 2008 г. № 598 в части расширения зон ответственности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте и разграничения полномочий при организации и проведении мероприятий по пресечению незаконного оборота наркотиков и других преступлений в зоне ответственности территориальных органов МВД России.

Вместе с тем в ходе проработки этой задачи и анализа возникавших проблем было принято решение об издании нового ведомственного нормативного правового акта и признании утратившим силу приказа МВД России № 598-2008 г.

Основанием для проводимой работы стало поручение (подпункт 15.3) решения коллегии МВД России от 21 марта 2014 г. № 1км «Об итогах оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел и служебно-боевой деятельности внутренних войск МВД России в 2013 году и задачах на 2014 год», объявленного приказом МВД России от 28 апреля 2014 г. № 386дсп.

Исходя из многоплановости и объемности вопросов, подлежащих нормативному регулированию в ходе разработки нового проекта приказа МВД России, который получил наименование «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания», были запрошены аргументированные предложения всех управлений на транспорте МВД России по федеральным округам, Забайкальского и Восточно-Сибирского линейных управлений МВД России на транспорте, являющихся самостоятельными органами, напрямую подчиняющимися МВД России.

Помимо этого, аналогичная задача была поставлена ряду ГУ и УМВД Российской Федерации по субъектам.

Разработанный ГУТ МВД России с учетом мнения территориальных органов проект нормативного акта в соответствии с требованиями приказа МВД России от 27.06.2003 № 484 «Об утверждении правил подготовки нормативных правовых актов в центральном аппарате МВД России» был согласован с заинтересованными подразделениями центрального аппарата МВД России, а именно с ОАД, ГУОООП, ГУУР, ГУЭБиПК, ГУВО, УПСНиА, ОУ, ОПБ, БСТМ МВД России, ФКУ «ГИАЦ МВД России» и ФГКУ «ЭКЦ МВД России», а также с заместителями Министра внутренних дел Российской Федерации, курирующими деятельность указанных подразделений.

По предложению первого заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковника полиции А.В. Горового проект приказа был направлен на согласование в Генеральную прокуратуру Российской Федерации и Следственный комитет Российской Федерации.

Надо отметить, что на всех стадиях рассмотрения и согласования проект приказа вызвал заинтересованное отношение, в него предлагалось вносить изменения как редакционного, так и концептуального характера, способствовавшие его совершенствованию.

Такой комплексный подход позволил учесть интересы всех взаимодействующих сторон, привести проект приказа в соответствие с действующим законодательством Российской Федерации и ведомственными нормативными правовыми актами, регулирующими различные аспекты деятельности ОВД, в том числе по вопросам планирования, информационного обмена, организации совместных мер по предупреждению, выявлению, пресечению и раскрытию преступлений и административных правонарушений, охраны общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, комплексного использования сил и средств органов внутренних дел, использования подразделений специального назначения, применения авиации ОВД и др.

Вопросы структурного построения и наименования органов внутренних дел приведены в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации», приказом МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России».

28 марта 2015 года был подписан приказ МВД России № 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».

В сферу регулирования данного приказа попадают вопросы определения порядка взаимодействия между органами внутренних дел на транспорте и другими территориальными органами МВД России, которые предусмотрены в Инструкции об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России (приложение № 1 к приказу).

В отличие от «старого» приказа установлены направления, по которым осуществляется взаимодействие, а именно:

- участие в мероприятиях по противодействию терроризму;
- задержание лиц, оказывающих вооруженное сопротивление, и их пособников;
- пресечение нападения на объекты, подлежащие обязательной государственной охране;
- освобождение заложников;
- охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности в период проведения спортивных, зрелищных и иных массовых мероприятий;
- предупреждение угрозы блокирования объектов транспорта, а также разблокирования препятствий, нарушающих работу объектов транспорта;
- ликвидация последствий аварий, катастроф природного и техногенного характера и других чрезвычайных обстоятельств;
- осуществление контроля в области оборота оружия, частной детективной (сыскной) и охранной деятельности;
- розыск лиц;
- осуществление административного надзора за лицами, освобожденными из мест лишения свободы;
- участие в профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних.

Взаимодействие обеспечивается согласованием и реализацией совместных действий (мероприятий) по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности; взаимобменом информацией о состоянии и изменениях оперативной обстановки для выработки совместных мер по предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений, розыску преступников и лиц, без вести пропавших; организацией работы оперативно-розыскных групп по выявлению и задержанию разыскиваемых лиц.

При решении вопросов комплексного использования сил и средств взаимодействующих органов внутренних дел учитывался факт, что в структуре ОВДТ отсутствуют такие подразделения, как авиационные отряды, подразделения специального назначения, центры временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей.

Помимо этого, территориальные органы МВД России на транспорте районного уровня (линейные отделы и линейные подразделения) не везде имеют «полновесную»

структуру, предусмотренную приказом МВД России № 333-2011 г. Например, могут отсутствовать экспертно-криминалистические, кинологические, оперативно-поисковые подразделения, изоляторы временного содержания подозреваемых и обвиняемых, не предусмотрены подразделения охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых. Кроме того, могут отсутствовать специалисты (эксперты) необходимой квалификации или служебные собаки определенного профиля службы.

В таких случаях новым приказом при возникновении служебной необходимости в проведении соответствующих мероприятий предусмотрена процедура обращения руководителя заинтересованного ОВДТ в соответствующий орган внутренних дел, в котором имеются указанные подразделения, для оказания содействия в привлечении необходимых сил и средств.

Предусмотрен прием и содержание соответствующих категорий правонарушителей в ИВС, центрах временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей органов внутренних дел на основании материалов ОВДТ.

В круг обозначенных вопросов взаимодействия вошло и проведение оперативно-поисковых мероприятий не в регионе дислокации ОВДТ по письменному запросу (шифртелеграмме) в адрес руководителя территориального органа МВД России на региональном уровне.

В свою очередь, ОВДТ при выполнении установленных процедур обязаны обеспечить своевременное предоставление доступа ОВД к имеющимся базам данных, в том числе в рамках ЕГИС ОТБ.

В сравнении с приказом МВД России № 598-2008 г. данные вопросы были конкретизированы и приведены в соответствие с современными требованиями нормативных правовых актов МВД России.

Приказом МВД России № 381-2015 г. также утверждены Перечень объектов транспорта, находящихся в оперативном обслуживании территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте (приложение № 2 к приказу) и Перечень объектов транспорта, находящихся в оперативном обслуживании органов внутренних дел (приложение № 3 к приказу).

Для однозначности трактовки указанные перечни конкретизированы и приведены в соответствие с терминами, используемыми в транспортных кодексах, уставах, Правилах дорожного движения Российской Федерации. Определения используемых терминов отражены в соответствующих приложениях к данным Перечням.

Надо пояснить, что перечень объектов, обслуживаемых ОВДТ, определен в соответствии с наработанной практикой, а также привязан к принципу работы транспортных прокуратур и следственных комитетов.

Однако эти моменты определялись через призму наличия в конкретной зоне ОВДТ, а также ограниченности сил и средств, имеющихся у транспортной полиции.

Так, при формировании приказа учитывалось соотношение численности взаимодействующих территориальных органов МВД России. Штатная численность МВД России по республикам, ГУ, УМВД России по иным субъектам

Российской Федерации составляла 812 тысяч единиц, а штатная численность органов внутренних дел на транспорте – всего лишь 42,5 тысячи сотрудников.

Например, обеспеченность плавсредствами МВД России по республикам, ГУ, УМВД России по субъектам Российской Федерации составляла 1092 единицы, а органов внутренних дел на транспорте – 347 единиц.

Указанная оговорка важна еще и в связи с тем, что, несмотря на позицию, высказанную Следственным комитетом Российской Федерации о целесообразности полного совмещения зон ответственности ОВДТ и специализированных следственных органов на транспорте (приказ СК России от 15.01.2011 № 4 «Об установлении юрисдикции специализированных следственных органов следственного комитета Российской Федерации»), это потребует значительного увеличения штатной численности органов внутренних дел на транспорте, что не соответствует организационно-штатной политике, проводимой в настоящее время в МВД России.

Приказом зафиксировано, что оперативное обслуживание объектов транспорта, находящихся на территории закрытых административно-территориальных образований, особо важных и режимных объектов, а также на территории комплекса «Байконур», не осуществляется территориальными органами МВД России на транспорте, что соответствует сложившейся многолетней практике.

Помимо терминологической конкретизации, в «новом» приказе расширены и дополнены объекты оперативного обслуживания ОВДТ.

Например, в числе ранее не обозначавшихся установлены такие объекты, как контактная сеть, малоинтенсивные железнодорожные линии и станции на них, объекты ОАО «РЖД» и иных организаций железнодорожного транспорта на станциях, вокзалах, платформах, железнодорожный подвижной состав (находящийся на участках оперативного обслуживания ОВДТ), расположенные на железнодорожных станциях строения, сооружения, помещения и оборудование служб, обеспечивающих функционирование железных дорог (трансформаторных подстанций, пунктов группировки, постов секционирования, дизельных электростанций, информационных комплексов управления движением и др.).

По воздушному транспорту дополнены взлетно-посадочные полосы, ангары и иные объекты аэропортов, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава в пределах границ аэропортов (при наличии ОВДТ).

По объектам водного транспорта, например, дополнены внутренние водные пути Российской Федерации в пределах их границ (при наличии ОВДТ), речные плавучие базы отдыха, дебаркадеры, острова, расположенные в водных акваториях портов, рек и прибрежных вод, на которых отсутствуют городские и сельские поселения, пункты специализированного отстоя и ремонта плавательных средств, судостроительные и судоремонтные заводы (кроме военных).

В разделе объектов, обслуживаемых ОВДТ по линии экономической безопасности и противодействия коррупции появились центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, объекты единой системы организации воздушного движения, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности.

Другим важным вопросом, отсутствовавшим в приказе МВД России № 598-2008 г. и закрепленным в приказе МВД России № 381-2015 г., является установление порядка передачи (приема) объектов транспорта в оперативное обслуживание.

Определено, что начальники управлений на транспорте МВД России по федеральным округам, Восточно-Сибирского и Забайкальского линейных управлений МВД России на транспорте, Симферопольского линейного отдела МВД России на транспорте готовят и представляют в установленном порядке согласованные с руководителями (начальниками) территориальных органов МВД России на региональном уровне предложения по передаче (приему) объектов транспорта либо иных объектов (территорий) в оперативное обслуживание.

В указанных предложениях должны отражаться характеристики, позволяющие определить местоположение объекта (в соответствии с составом сведений государственного кадастра недвижимости об объекте недвижимости).

Решение о передаче (приеме) объектов транспорта в оперативное обслуживание осуществляется по решению Министра внутренних дел Российской Федерации (в настоящее время закрепление конкретных объектов транспорта в оперативное обслуживание ОВДТ оформляется приказами МВД России).

Подводя итог сказанному, отметим, что поставленная ГУТ МВД России при разработке нового приказа цель совершенствования нормативно-правового регулирования взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России в определенной мере достигнута.

В дальнейшем предстоит работа по мониторингу правоприменительной практики в части действия приказа МВД России от 28 марта 2015 года № 381 и при необходимости корректировка его положений.

Гундаров А.В.,

преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Gundarov A.V.,

the teacher of the chair of security at the transport facilities
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

**ПРАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ АЛГОРИТМА ДЕЙСТВИЙ
ПО ОСМОТРУ БЕСХОЗЯЙНОЙ ВЕЩИ С ПРИМЕНЕНИЕМ ТЕХНИЧЕСКИХ
И СПЕЦИАЛЬНЫХ СРЕДСТВ КАК ЭЛЕМЕНТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА**

**PRACTICAL IMPLEMENTATION ALGORITHM OF ACTIONS FOR INSPECTION
OF OWNERLESS THINGS WITH THE USE OF TECHNICAL AND SPECIAL
MEANS AS AN ELEMENT OF SAFETY ON OBJECTS OF TRANSPORT**

Аннотация: в статье рассматриваются особенности практических действий сотрудников полиции в случаях обнаружения потенциально опасных предметов на объектах транспортной инфраструктуры в целях предупреждения террористических актов. Автор рассматривает типовой алгоритм действий сотрудников полиции с точки зрения границ правового поля и научно обоснованных утверждений и считает, что только комплексное применение специальных и технических средств обеспечивает достаточный уровень безопасности.

Ключевые слова: террористический акт, безхозьяная вещь, угроза взрыва, радиус поражения, безопасное удаление, тактические действия, обследование, объекты транспорта.

Annotation: this article discusses the features of practical actions of police officers in cases of detection of potentially dangerous objects on the transport infrastructure in order to prevent terrorist acts. The author examines the typical sequence of actions of police officers in terms of the boundaries of the legal field, and evidence – based claims and believes that only a comprehensive use of special technical means and provides a sufficient level of safety.

Key words: terrorist act, ownerless thing, the threat of an explosion, the damage radius, safe disposal, tactical actions, inspection, transport facilities.

В условиях современной действительности работа транспортной полиции связана с повышенными требованиями к обеспечению общественного порядка и общественной безопасности. Одним из таких требований является противодействие угрозе совершения террористических актов.

Существует ряд мер, направленных на противодействие в данной сфере.

Данные меры можно квалифицировать по двум категориям:

1. Упреждающие меры – действия, направленные на исключение самого факта появления объектов с признаками угрозы совершения террористического акта, то есть действия, которые исключают возникновение общественного резонанса. К таким действиям можно отнести работу с агентурной сетью, оперативную разработку конкретных граждан с их непосредственным задержанием в случае подтвердившейся информации, перекрытие каналов поставок оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ, информирование граждан.

2. Меры локализации – действия направленные на обезвреживание и локализацию потенциально опасных объектов, то есть работа, направленная на недопущение, либо снижение возможного материального ущерба, ущерба жизни и здоровью граждан в условиях непосредственной угрозы совершения террористических актов, особенности которых и проблемы реализации в практической деятельности транспортной полиции будут рассмотрены в настоящей статье.

С мерами локализации оперативные и наружные службы органов внутренних дел на транспорте сталкиваются наиболее часто в своей служебной деятельности. Самыми распространенными ситуациями в данной сфере являются сообщения о совершении террористических актов, но к счастью, большая их часть не подтверждается. Большую угрозу составляют бесхозные вещи [1]. Опасность появления, которых на объектах транспортной инфраструктуры заключается в сложности идентификации принадлежности данной вещи, то есть с преступным умыслом оставлена вещь или без него.

При реагировании органами внутренних дел на данные ситуации следует остановиться на перечне представителей служб задействованных на месте происшествия.

Первыми на месте происшествия, как правило, оказываются сотрудники патрульно-постовой службы полиции. В соответствии с Приказом МВД России от 29.01.2008 № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» [2] наряд производит оцепление места происшествия с удалением граждан за периметр данной территории.

Оцепление регламентировано не только вышеупомянутым приказом, но и Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» [3]. В данном случае сотрудники полиции действуют согласно 12 статье, а именно устраняют угрозу безопасности граждан и общественной безопасности. В соответствии со статьей 13 ФЗ «О полиции» сотрудники вправе требовать от граждан покинуть данный участок, при отказе граждан выполнить законные требования покинуть место происшествия сотрудникам предоставляется право применения физической силы и специальных средств, основания и порядок применения которых также регламентированы федеральным законом.

Остается открытым вопрос границ оцепления, так как на практике порядок оцепления законодательно не регламентирован, в практической деятельности используются только методические рекомендации с описанием расстояний удаления граждан от потенциально-возможных объектов со взрывным устройством, необязательные, да и затруднительные с точки зрения практического

применения: например, указываются цифры по радиусу от пятнадцати метров до двух километров. Исходя из практического опыта обследования данных предметов, наиболее эффективно контролируемым расстоянием при оцеплении одним сотрудником является отрезок в 10-15 метров. При большем расстоянии данный отрезок оцепления будет неупреждаемым, то есть неконтролируемым, что создает угрозу жизни и здоровью граждан, а также затрудняет работу привлеченных специалистов. При оцеплении и работе на данном месте происшествия следует учитывать расчет поражающих возможностей взрывчатых веществ [4] и следующие моменты:

- радиус поражения – расстояние, на котором возможно поражение объектов за счет осколочного, фугасного воздействия, где с увеличением линейных данных величины вероятности поражения будут стремиться к нулю. Под радиусом поражения понимают не 100% конкретный количественный показатель, а некую градацию в 70%, 50%, 20% поражающей возможности;

- безопасное удаление – расстояние, на котором заведомо невозможно поражение объекта;

- цель – объект (человек, материальный предмет), против которого работает боеприпас. Расчетной величиной цели можно считать прямоугольник площадью около 1,08 кв. м, для человека. Размер цели определяется из расчета усредненных метрических данных фронтальной части, то есть вычисляется площадь.

На примере человека как цели представляется возможным рассмотреть порядок определения безопасного удаления с учетом сопутствующих событию факторов.

К примеру, при взрыве боеприпаса осколки равномерно распределяются по фронту ударной волны образовавшейся сферы и по мере увеличения сферы и удаления осколков от места взрыва расстояние между осколками увеличивается, поражающая возможность стремится к 0.

При величине расчета радиуса сплошного поражения площадь промежутков должна быть не менее $1,54 \text{ м}^3$.

Площадь поверхности сферы равна:

$$S = 4\pi R^2, \text{ где } \pi = 3,14.$$

Для получения количества требуемых осколков для радиуса сплошного поражения разделим площадь сферы на 1,54:

$$N = 4\pi R^2 / 1,54.$$

Способ подсчета необходимого количества осколков на расстоянии 5 м от места взрыва ($4 \times 3,14 \times 25$) разделить на $1,5 = 204$ осколка.

То есть при примерном определении расстояния, на которое будут удаляться граждане, необходимо по внешним данным (объем, структура) объекта определить примерное количество его поражающих элементов. Пример: сумка высотой 30см, шириной 30 см, длиной 70 см, объемом 6300 см^3 . Соответственно, для вычисления необходимого количества поражающих элементов необходимо воспользоваться формулой:

$$N = V_{\text{объекта}} / 1,52,$$

где 1,52 – усредненный объем одного осколка ($v = p/m$, где p – плотность).

Обычно поражающие элементы изготавливаются из стали и чугуна, плотность которых равна $7,6 \text{ г/м}^3$). Следовательно, радиус сплошного поражения можно вычислить по формуле: $R^2 = 1,54N/4\rho$.

Для нанесения серьезных поражений необходимы осколки весом не менее 3-5 г и заполненности ими на $2/3$ объема, в данном примере спортивной сумки, так как $1/3$ должна быть занята зарядом взрывчатого вещества, средствами взрывания. Объем одного осколка – 5 г – $1,52 \text{ см}^3$, следовательно, таких осколков необходимо 63. Согласно выведенной формуле радиус сплошного поражения – около 7,7 м.

Имеется утверждение, что на образование поражающих элементов расход составляет 38% металла корпуса, то есть фактический радиус поражения согласно расчетным формулам составляет 2-3 м [5]. Конечно, существуют тактико-технические характеристики, где одним из показателей является поражающая возможность, и для гранаты Ф-1 составляет 200 м. Вопрос заключается в том, что на данном расстоянии осколок имеет достаточную «убойную силу», но вероятность его попадания за счет эффекта рассеивания в цель ничтожно мала. Ни один специалист в области взрывного дела не будет основывать свои расчеты на небольшой вероятности поражения, а будет исходить из как минимум 50% вероятности поражения.

В различного рода методических рекомендациях для личного состава органов внутренних дел и других ведомств [6] приведены данные таблицы из руководства по подрывным работам издания 1969 года (ст.ст. 357, 389) [7] по расстоянию безопасного удаления при взрывах бризантных взрывчатых веществ. Необходимо понимать, что данные получены из формул на основе показателей физики взрыва и учитывают наличие или отсутствие оболочки. Взрывные устройства применительно к их использованию для совершения террористических актов на объектах транспорта под видом оставленного предмета затруднительно монтировать с оболочкой, что существенно сокращает радиус безопасного удаления. Фугасность, то есть расстояние, на котором воздушная ударная волна теряет способность поражающего воздействия, рассчитывается по формуле: $R = K\sqrt{c}$, где K – коэффициент характера поражения объекта, для средней степени уровня поражающей возможности равен 5, а c – примерная масса заряда взрывчатого вещества. Например, при заряде взрывчатого вещества в 16 килограмм безопасное удаление составляет около 20 метров.

Подводя итог по вопросу о расстоянии удаления граждан и сотрудников органов внутренних дел, можно сказать, что невозможно соблюсти все рекомендации, а действовать необходимо из конкретной окружающей обстановки, особенностей расположения построек, рельефа местности, то есть свести возможность поражения до минимума, применить средства локализации.

Под средствами локализации понимают технические средства, сокращающие разрушительное воздействие результатов взрыва. К таким средствам относятся противоосколочные одеяла, «Фонтан» и другие. При отсутствии можно прибегнуть к помощи мешков с песком, предметов в водонаполненном состоянии (пластиковые емкости, автомобильные покрышки, пожарные рукава и так далее).

После принятия данных мер сотрудники органов внутренних дел согласно п. 248 приказа МВД России от 29.01.2008 № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» обязаны доложить в дежурную часть, осуществлять охрану места происшествия до прибытия следственно-оперативной группы без нарушений целостности обстановки. Перед докладом необходимо выяснить следующую информацию: обстоятельства обнаружения, наличие признаков взрывного устройства, место расположения для правильного информирования и комплектации состава следственно-оперативной группы. На время работы следственно-оперативной группы обычно по распоряжению руководителя следственно-оперативной группы обеспечивают охрану места происшествия.

В большинстве случаев группа состоит из водителя, специалиста-кинолога, оперативного уполномоченного уголовного розыска, эксперта-криминалиста, руководителя следственно-оперативной группы.

Дальнейшая работа заключается в обследовании данного объекта на предмет наличия взрывчатых веществ и средств взрывания. Содержание Федерального закона «О полиции» предоставляет право производства досмотра безхозяйного предмета в отсутствие владельца в соответствии со статьей 13 п. 16 настоящего федерального закона. Также данный нормативный правовой акт, статьей 11 предоставляет сотрудникам право использования специальных технических средств, к которым относятся: рентгенотелевизионная техника, инспекционно-досмотровые комплексы, средства поиска, технические средства идентификации, химических средств идентификации, технические средства контроля носителей аудио- и видеoinформации, системы визуального наблюдения и др. Однако на практике при отсутствии видимых признаков взрывного устройства ограничиваются применением служебных собак по поиску взрывчатых веществ в соответствии с приказом МВД РФ от 31.12.2005 № 1171 «Об утверждении Наставления по организации деятельности кинологических подразделений органов внутренних дел Российской Федерации» [8].

Перед применением служебной собаки специалист-кинолог осуществляет сбор необходимой информации для работы. Информация включает в себя выяснение обстоятельств обнаружения предмета, определение возможного места укрытия оператора взрывного устройства, наличие демаскирующих признаков, наличие технических средств, используемых на месте происшествия для оценки степени риска и выбора способа применения служебной собаки. После сбора информации кинолог осуществляет визуальный осмотр места для определения границ осмотра, так как специфика обследования безхозяйной вещи заключается в обследовании участка местности или помещения здания, где находится объект, так как безхозяйная вещь может являться муляжом для привлечения внимания, а основной заряд взрывчатого вещества может быть расположен на удалении от него с расчетом поражения живой силы из числа любопытных граждан, сотрудников, задействованных в оцеплении. Далее обеспечивается безопасное пространство для работы, то есть участок для свободного перемещения специалиста-кинолога вокруг безхозяйной вещи. Целесообразно воспользоваться спиралеобразным способом от входа или точки прибытия к центру (безхозяйная вещь).

Только после этого кинолог начинает работу по непосредственному обследованию предмета. Для обследования безхозной вещи необходимо провести три контрольных пуска служебной собаки под разными углами с полуминутными перерывами. Нужно стараться указывать жестом служебной собаке в районы предмета с максимальной возможностью прохождения запаховых частиц (замки, отверстия и так далее) и на основе результатов применения делать соответствующие выводы о наличии либо отсутствии взрывчатого вещества. Современная ручная кладь изготавливается из полимерных материалов, которые практически не пропускают запаховые частицы, что делает затруднительным применение собаки. Необходим комплексный подход в применении специальных и технических средств. Наиболее приемлемым решением являются переносные рентгенотелевизионные комплексы, не требующие большой квалификации оператора. Также достаточную информативность несет применение химических тестов.

При положительном результате обследования техническими, химическими средствами идентификации либо принятии сигнальной позы служебной собаки специалист-кинолог помечает данные места контрольными лентами, сигнальными флажками, принимает меры по защите предмета от механических воздействий, докладывает о результатах руководителю группы, вызывает саперов на основании п. 33 приказа МВД РФ от 31.12.2005 № 1171 «Об утверждении Наставления по организации деятельности кинологических подразделений органов внутренних дел Российской Федерации». По окончании работы специалистов осуществляется составление необходимой служебной документации.

Литература

1. Гражданский кодекс РФ (ГК РФ) от 30.11.1994 № 51-ФЗ. Ч. 1 // СПС «КонсультантПлюс». 2015.
2. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
3. Приказ МВД РФ от 31.12.2005 № 1171 «Об утверждении Наставления по организации деятельности кинологических подразделений органов внутренних дел Российской Федерации» // Сборник приказов МВД России, признанных не нуждающимися в государственной регистрации 2005 - 2007 гг. (Бюллетень текущего законодательства). – М., 2007.
4. Приказ МВД России от 29.01.2008 № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2008. № 27.
5. Матвейчук В.В. Взрывное дело (Внимание, взрыв): учебно-практическое пособие. – М.: Академический Проект, 2005. - 512 с.
6. Леонидов Ф. Подготовить гранаты // Оружие. 1999. август. № 8.
7. Инструктаж о порядке действий при угрозе или совершении террористического акта // Официальный сайт МВД по Чувашской Республике / <http://gov.cap.ru> (15.05.2015).
8. Руководство по подрывным работам. – М.: Военное издательство СССР, 1969.

Дизер О.А.,

кандидат юридических наук, доцент,
заместитель начальника кафедры административного права
и административной деятельности органов внутренних дел
(Омская академия МВД России)

Dizer O.A.,

the candidate of jurisprudence, the senior lecturer,
the deputy chief of the chair of administrative law and
administrative activity of internal affairs agencies
(Omsk academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Водяная М.Ю.,

адъюнкт
(Омская академия МВД России)

Vodyanaya M.Yu.,

the postgraduate student
(Omsk academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ФУНКЦИИ ПО ВЫТРЕЗВЛЕНИЮ ГРАЖДАН

SOME ISSUES OF SPECIAL INSTITUTIONS, PERFORMS THE FUNCTIONS OF SOBERING CITIZENS

Аннотация: в статье анализируются вопросы деятельности специальных учреждений, выполняющих функции по вытрезвлению граждан.

Ключевые слова: алкоголизм, медицинские вытрезвители, изоляция лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Annotation: the article analyzes issues of special institutions that perform functions of sober citizens.

Key words: alcoholism, medical sobering-up stations, isolation of persons who are intoxicated.

В современных условиях проблема алкоголизма приобретает угрожающий для нашего общества характер. В связи со злоупотреблением алкогольной продукцией происходит снижение продолжительности жизни, рост преждевременной смерти, которые являются существенными факторами ухудшения демографической ситуации в стране.

Лицами в состоянии алкогольного опьянения совершается значительная доля преступлений и административных правонарушений [1]. Так, из общего числа лиц, совершивших преступления на территории Российской Федерации в 2014 г., 311347 (31% от общего числа (1006003) находились в состоянии алко-

гольного опьянения [2]. При этом изучение статистических данных позволяет проследить тенденцию на увеличение этих показателей (в 2013 г. – 29,5%). Эту проблему обозначил в своем выступлении перед Общественным советом глава МВД России В.А. Колокольцев: «...крайне неблагоприятным фактором, повлиявшим на рост преступности в этом году и требующим вмешательства и активного участия общественности, стало увеличение количества преступлений в состоянии алкогольного опьянения.

Долгая и непростая история вопроса существования вытрезвителей в России всегда сопровождалась бурной полемикой и крайностями в выборе решений. Их и называли «советским прошлым», и требовали полной ликвидации или преобразования в новые формы [3]».

Медицинские вытрезвители осуществляли свою деятельность в соответствии с «Положением о медицинском вытрезвителе при отделе внутренних дел», утвержденным Приказом МВД СССР от 30 мая 1985 г. № 106, который определял данные учреждения как «специализированные учреждения милиции, выполняющие функции пресечения нарушений антиалкогольного законодательства, и, в частности, появления на улицах и в других общественных местах граждан в состоянии опьянения, оскорбляющем человеческое достоинство и общественную нравственность, и оказания лицам, находящимся в средней или тяжелой степени опьянения, медицинской помощи» [4].

В медицинский вытрезвитель доставлялись лица, находящиеся на улицах, в скверах, парках, вокзалах, аэропортах и других общественных местах в пьяном виде (в средней или тяжелой степени опьянения), оскорбляющем человеческое достоинство и общественную нравственность.

Доставленных в медицинский вытрезвитель лиц в пьяном виде наряд милиции приводил в дежурную часть. Все лица, доставленные в медицинский вытрезвитель, регистрировались в специальном журнале на основании документов, удостоверяющих личность, а также устного заявления доставивших их работников или граждан.

Положением предусматривалось, что личность доставленного в медицинский вытрезвитель должна быть достоверно установлена. В случае необходимости, проверка сведений на этих лиц проводилась сотрудниками соответствующего органа внутренних дел.

Лица, подозревавшиеся в совершении преступлений, в медицинский вытрезвитель не помещались. Они передавались в дежурную часть горрайоргана.

Медицинский осмотр проводился фельдшером и дежурным в присутствии понятых одного пола с доставленным. Осмотр и оказание медицинской помощи лицам, доставленным на вытрезвление, осуществлял фельдшер в соответствии с Инструкцией по оказанию медицинской помощи лицам, доставляемым в медицинские вытрезвители. Следует отметить, что в данной Инструкции, помимо порядка проведения осмотра, в доступной форме разъяснялись основные клинические особенности степеней алкогольного опьянения.

Результаты медицинского осмотра и досмотра вещей доставленного на вытрезвление фиксировались в протоколе.

После осмотра доставленные размещались в палаты. Контроль за их содержанием и поддержанием порядка в палатах осуществлял дежурный наряд милиции по медицинскому вытрезвителю.

Момент вытрезвления гражданина устанавливал медицинский работник, что исключало предпосылки для злоупотреблений сотрудниками милиции при определении данного факта. К сожалению, в настоящее время недостаточная урегулированность этого вопроса затрудняет работу полиции.

Ликвидация медицинских вытрезвителей исключила возможность доставки в специализированные учреждения лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, проведения медицинских осмотров и оказания соответствующей помощи, размещения лиц, подлежащих вытрезвлению, в палаты, установления за ними наблюдения медперсоналом, содержания доставленных лиц до полного вытрезвления и т.п.

Приказ МВД России от 23 декабря 2011 г. № 1298 «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» [5] установил порядок доставления лиц, находящихся в состоянии опьянения в общественных местах в медицинские учреждения: в медицинские учреждения должны помещаться те лица, которые нуждаются в оказании им специализированной медицинской помощи.

Однако медицинские работники оказались не готовы к работе с подобными «пациентами». Так, в частности, в Постановлении Законодательного Собрания Ленинградской области от 30 мая 2012 г. № 466 «Об обращении депутатов Законодательного собрания Ленинградской области к Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации С.Е. Нарышкину, Министру внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольцеву и Министру здравоохранения Российской Федерации В.И. Скворцовой» [6] отмечается, что передача медицинских вытрезвителей в ведение органов здравоохранения в существующих условиях влечет нарушение прав и законных интересов других пациентов и медицинских работников.

И это справедливое замечание, так как в большинстве медицинских организаций отсутствуют специализированные помещения для приема и размещения лиц, находящихся в состоянии опьянения, что создает небезопасные условия для других граждан, ожидающих приема, вопросы обеспечения безопасности медицинских работников во время проведения медицинского осмотра и оказания помощи также не урегулированы. На заседании областной межведомственной комиссии по профилактике правонарушений вице-губернатор Оренбургской области Дмитрий Кулагин отметил: «Как показывает практика, более 90% доставленных лиц не нуждаются в оказании стационарной медицинской помощи, а зачастую их нахождение в таких организациях приводит к дезорганизации работы приемных отделений вследствие их агрессивного и неконтролируемого поведения» [7].

Опыт работы с лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения в период до ликвидации медицинских вытрезвителей показал, что наиболее

эффективными являются меры по изоляции лиц, находящихся в состоянии опьянения, на время, необходимое для их вытрезвления естественным путем, осуществляемые в принудительном порядке.

Однако изоляция лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения в общественных местах и не нуждающихся в оказании медицинской помощи для их естественного вытрезвления, не урегулирована на законодательном уровне.

Опыт функционирования медицинских вытрезвителей показал, на наш взгляд, эффективность их деятельности в период существования. Представляется, что указанную модель следует взять за основу с учетом действующего законодательства о деятельности полиции, об охране здоровья граждан, закрепив на федеральном уровне административно-правовой статус подобных учреждений, полномочия, объем оказываемых услуг, порядок содержания доставляемых лиц.

Создание и единый порядок функционирования медицинских учреждений для лиц, находящихся в общественных местах в состоянии алкогольного опьянения, позволит снизить криминогенную напряженность на улицах и в других общественных местах, существенно сократив количество преступлений, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения.

Литература

1. Водяная М.Ю. Перспективы совершенствования деятельности полиции в сфере предупреждения и пресечения административных правонарушений, связанных с пьянством // Психопедагогика в органах внутренних дел. 2015. № 2 (61). С. 71-75.

2. По данным ГИАЦ МВД России / <https://mvd.ru/> (дата обращения: 10.10.2015 г.).

3. Выступление Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковника полиции Владимира Колокольцева на заседании Общественного совета при МВД России 2 октября 2015 г. // Официальный сайт МВД России / <http://mvd.ru/> (дата обращения: 04.10.2015).

4. Приказ МВД СССР от 30 мая 1985 г. № 106 «Об утверждении Положения о медицинском вытрезвителе при горрайоргане внутренних дел и Инструкции по оказанию медицинской помощи лицам, доставляемым в медицинские вытрезвители» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.01.2015 г.).

5. Приказ МВД России от 23 декабря 2011 г. № 1298 «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» // Российская газета. 2012. 29 февраля.

6. Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2015 г.).

7. Портал правительства Оренбургской области. <http://www.orenburg-gov.ru/> (дата обращения: 25.09.2015 г.).

Калюжный Ю.Н.,
кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры организации деятельности ГИБДД
(Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова)

Kalyuzgny Yu.N.,
the candidate of jurisprudence, the associate professor,
head of chair of organization of the traffic police activities
(Orel law institute of MIA of Russia named after V.V. Lukyanov)

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ACTIVITIES OF TRAFFIC POLICE DEPARTMENT OF MIA OF RUSSIA TO IMPLEMENT THE PREVENTIVE WORK IN THE FIELD OF TRAFFIC

Аннотация: статья посвящена рассмотрению основных направлений деятельности Госавтоинспекции МВД России по осуществлению профилактической работы в области дорожного движения, направленной на снижение аварийности.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения, аварийность, пропаганда безопасности дорожного движения.

Annotation: the article considers the main activities of traffic police of the MIA of Russia for the implementation of preventive work in the field of traffic aimed at reducing accidents.

Key words: ensure the safety of road traffic, accidents, promotion of road safety.

Обеспечение безопасности дорожного движения в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» является одним из направлений реализации государственной политики Российской Федерации.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают почти 30 тысяч человек и получают ранения более 250 тыс. человек. На дорогах за последние 7 лет погибло 7900 детей в возрасте до 16 лет, более 160 тыс. детей травмированы. Почти треть погибших в ДТП составляют самые уязвимые участники дорожного движения – пешеходы [1].

В настоящее время уровень дорожного травматизма в нашей стране по-прежнему остается недопустимо высоким. Как только на государственном уровне было принято решение о том, что безопасность дорожного движения –

одно из направлений социальной политики, и, соответственно, все структуры, отвечающие за безопасность, были в рамках федеральной целевой программы подключены, пошла наступательная системная работа, которая на сегодня и дает результаты. Однако имеющиеся показатели аварийности наглядно демонстрируют необходимость проведения дополнительной целенаправленной, системной и наступательной работы субъектов управляющего воздействия, направленной на снижение количества погибших и раненых в ДТП.

Меры, принимаемые в Российской Федерации для безопасности дорожного движения, несомненно, оказывают положительное влияние на состояние аварийности, однако этого недостаточно. Анализ статистических данных Госавтоинспекции МВД России свидетельствует, что более 80% дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей. Поэтому одна из задач, которая сегодня все больше и предметней ставится, – это работа с правосознанием. И, безусловно, сегодня все, что связано с профилактикой правонарушений, приобретает все большее и большее значение. Потому что при сочетании, разумном сочетании профилактики и надзора, контроля, достигается наибольший результат [2].

В комплексе мероприятий, проводимых в нашей стране по предупреждению и пресечению нарушений Правил дорожного движения, влияющих на правосознание участников дорожного движения, большое значение имеют вопросы профилактической работы. Составной и неотъемлемой частью ее является широкая пропагандистская деятельность, проводимая различными субъектами: работниками государственных учреждений и общественных организаций, Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, Всероссийским обществом автомобилистов, педагогическими коллективами образовательных и дошкольных организаций, автотранспортными предприятиями, средствами массовой информации.

Решение задач стоящих перед данными субъектами требует безотлагательного внедрения новых форм и методов пропагандистской деятельности подразделениями ГИБДД в тесном взаимодействии с населением, при этом основной акцент должен делаться на внедрение инновационных технологий в образовательный процесс подготовки и переподготовки сотрудников Госавтоинспекции.

Первейшая задача пропаганды безопасности дорожного движения – это формирование привычки правильного поведения на дорогах, донесение до сознания всех участников дорожного движения целесообразности и необходимости соблюдения Правил дорожного движения.

В соответствии с п. 6 ч. 1 ст. 2 Федерального закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» обеспечение безопасности дорожного движения является основным направлением деятельности полиции.

В настоящее время Министерством внутренних дел Российской Федерации проводится комплекс долгосрочных мероприятий, направленных на достижение такой цели, как обеспечение безопасности участников дорожного движения, посредством выполнения мероприятий, предусмотренных Планом деятельности МВД России по реализации указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014 – 2018 годов. В рамках реализации такого направления, как снижение числа граждан, постра-

давших в результате дорожно-транспортных происшествий, предусмотрена реализация следующих основных мероприятий:

1) реализация межведомственных мероприятий по предупреждению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижению тяжести их последствий;

2) внесение изменений в национальные стандарты в части, касающейся обеспечения безопасности пешеходов (применение контрастирующих материалов на дорожных знаках и в дорожной разметке, изменение критериев применения светофорного регулирования и установка средств принудительного снижения скорости);

3) принятие мер по формированию навыков безопасного поведения на дорогах у детей и подростков;

4) усиление контроля за обязательным применением специальных удерживающих устройств при перевозке детей;

5) снижение числа детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

6) проведение серии широкомасштабных информационно-пропагандистских социальных кампаний и акций, направленных на формирование устойчивых навыков законопослушного поведения на дорогах;

7) внедрение эффективных схем безопасного движения в местах расположения образовательных, культурно-оздоровительных и других объектов массового притяжения людей.

Несмотря на то, что приоритетные направления деятельности Госавтоинспекции отражены в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [3], многие из них изложены в широком толковании, рассчитаны на долгосрочную перспективу и не имеют надлежащего практического претворения в жизнь.

Целью Программы является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

- повышение культуры вождения;

- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Таким образом, анализ задач, закрепленных федеральной целевой программой, позволяет констатировать значимость стоящих перед субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, задач пропагандистского воздействия.

В целом нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, определяют цели, задачи, основные направления социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности ГИБДД по укреплению дисциплины участников дорожного движения, в том числе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В частности, Наставление определяет пропаганду безопасности дорожного движения как целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения [4].

Параллельно с законодательными мерами продолжается развитие коммуникационных инструментов, с помощью которых доносится тема безопасности дорожного движения. На ежегодной основе проводятся всероссийские социальные кампании, пропагандирующие тему безопасности дорожного движения с помощью современных инструментов социального маркетинга. Создаются детские обучающе-познавательные радио- и телевизионные программы, широко используются Интернет-ресурсы: всевозможные детские игры, различные тесты, компьютерные программы. Отдельный ресурс, посвященный детской безопасности, был создан в рамках официального портала Государственной инспекции дорожного движения. На нем представлены разнообразные информационные материалы, которые будут полезны не только детям, но и их родителям, преподавателям, а также сотрудникам ГИБДД.

Пропаганда безопасности дорожного движения относится к наиболее перспективным и, при прочих равных условиях, сложнейшим направлениям деятельности Госавтоинспекции, требует от ее организаторов и исполнителей многосторонней подготовки по широкому спектру вопросов и проблем, связанных с осуществлением транспортного процесса. Культура дорожного движения формируется годами, поэтому начинать воспитывать законопослушного участника дорожного движения нужно с рождения. Тот ребенок, который перевозился в автокресле, переходил дорогу на зеленый сигнал светофора по пешеходному переходу, вырастет в цивилизованного гражданина своей страны, который не станет понапрасну рисковать своей и чужими жизнями, нарушая Правила дорожного движения.

Для формирования подобной культуры необходимо наличие четко выстроенной системы образования, которая должна подкрепляться совокупностью инфраструктурных, законодательных, правоприменительных и других мер. Стоит отметить, что осознание необходимости проведения комплексных изменений в области дорожной безопасности все более ярко проявляется и на федеральном и на региональном уровнях. Связь между деятельностью подразделений пропаганды и снижением аварийности очень тонкая, ее достаточно сложно проследить, но это – работа на перспективу, и она, безусловно, принесет результат, если ей уделять максимум внимания и сил всеми субъектами пропаганды.

В целях дальнейшего совершенствования деятельности подразделений Госавтоинспекции по осуществлению профилактической работы в области дорожного движения необходимо акцентировать внимание на следующие направления:

1. Проведение профилактических мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Использование детских удерживающих устройств и автокресел, в том числе при перевозке детей до 1 года.

2. Консолидация усилий ДПС и подразделений пропаганды с общественными объединениями и СМИ в вопросах профилактики наездов на пешеходов на пешеходных переходах. Взаимодействие в этом направлении с участковыми уполномоченными полиции.

3. Пропаганда использования пешеходами светоотражающих элементов.

4. Продолжение работы, направленной на повышение культуры поведения участников дорожного движения, создания системы пропаганды негативного отношения к правонарушениям на дорогах, особенно к управлению транспортным средством в состоянии опьянения.

Только единая слаженная работа на федеральном и региональном уровнях позволит добиться существенных результатов в деле снижения смертности на дорогах России. Кроме того, очевидно, что работа по профилактике травматизма на дороге должна быть непрерывным, последовательным процессом, включающим в себя два основных направления: а) развитие и расширение уже существующих программ и мер, нацеленных на снижение дорожного травматизма; б) предложение, анализ и внедрение новых инициатив.

Таким образом, только комплексный подход к проблеме в совокупности с участием всех заинтересованных субъектов обеспечения безопасности дорожного движения (государство, бизнес, общество) позволит продолжить и развить те успехи, которые были достигнуты с момента принятия первой Федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения.

Литература

1. Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России» / <https://mvd.ru>.

2. Онлайн-интервью с главой ГИБДД России генерал-лейтенантом В.И. Ниловым. <https://mvd.ru/>.

3. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 06.11.2014) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // СПС «КонсультантПлюс». 2015.

4. Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения, утвержденное приказом МВД России от 02.12.2003 № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». 2015.

Котарев С.Н.,
кандидат юридических наук, доцент,
старший преподаватель кафедры обеспечения безопасности
на объектах транспорта
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Kotarev S.N.,
the candidate of jurisprudence, the assistant professor,
the senior lecturer of the chair of security at the transport facilities
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Котарева О.В.,
кандидат юридических наук,
преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Kotareva O.V.,
the candidate of jurisprudence,
the teacher of the chair of state and legal disciplines
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Чужинова Д.А.,
студентка юридического факультета
(НИУ «БелГУ»)

Chuzhinova D.A.,
law student
(NRU «BelSU»)

ТЕРРОРИЗМ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

TERRORISM AND SECURITY IN TRANSPORT

Аннотация: в статье авторами рассматриваются проблем предупреждения и борьбы с актами незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства.

Ключевые слова: акты незаконного вмешательства, терроризм, территориальные органы МВД России на транспорте, транспортная безопасность.

Annotation: the author considers the problem of prevention and fight against acts of unlawful interference in the transport infrastructure and vehicles.

Key words: acts of unlawful interference, terrorism, territorial bodies of the Russian Interior Ministry in the transport, transport security.

Проблема терроризма как никакое другое явление общественной жизни связана с экономическими, социальными, политическими и духовными противоречиями, существующими в мире. Терроризм, затрагивая все слои и структуры общественной жизни, консолидирует органы государственной власти, органы государственной власти субъектов, органы местного самоуправления, а также отдельных граждан вести активное противостояние данной всеобъемлющей и тотальной проблеме.

На международном, федеральном, региональном законодательном уровне Российской Федерации принято большое количество актов, регламентирующих меры борьбы с терроризмом, обеспечения безопасности и надежности граждан, а также условия профилактических мероприятий, позволяющих предупредить развитие и локализацию терроризма в стране.

Среди международных актов основное место занимает Декларация о мерах по ликвидации международного терроризма, одобренная резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 49/60 от 9 декабря 1994 г. [1], которая распространяет свое действие на государства – члены Организации Объединенных Наций и предусматривает эффективные меры в борьбе с межнациональным терроризмом. Федеральный закон от 6 марта 2006 года № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» [2] предусматривает обязанность федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности вести единый федеральный список организаций, в том числе иностранных и международных организаций, признанных в соответствии с законодательством Российской Федерации террористическими.

Субъекты Российской Федерации играют активную роль в борьбе с терроризмом на транспорте. Так, например, Правительством Белгородской области принято Распоряжение от 22 июня 2015 г. № 318-рп «Об утверждении межведомственного комплексного плана мероприятий по противодействию терроризму и экстремизму на территории Белгородской области на 2015-2020 годы» [3], утвержденное в целях предупреждения проявлений терроризма и экстремизма на территории Белгородской области. Данный акт содержит межведомственный комплексный план мероприятий по противодействию терроризму и экстремизму, обеспечение исполнения ответственными исполнителями мероприятий, указанных в плане.

Терроризм как вызов мировому сообществу набирает все более масштабные обороты и ведет к сплочению, сотрудничеству стран в борьбе с ним. Террористическая политика экстремистски настроенных людей является одним из наиболее жестоких, опасных и коварных преступлений, чье главное поражающее воздействие заключается во внезапности, неожиданности и, как правило, в большом количестве жертв и разрушений. Развитие и усовершенствование технической, информационной оснащенности и снабженности террористов способствует все более стремительному распространению терроризма в мире с огромным поражающим фактором и многочисленными пострадавшими. Вызывает беспокойство факт вовлечения все большего числа молодых людей в террористическую деятельность, вербовок, попыток «обелить» терроризм, прикрываясь будто бы благими, религиозными, идеологическими целями. Экстремист-

ские взгляды и идеи находят отражение в свою очередь на просторах сети Интернет, что делает терроризм более гибким и удобным.

В целом терроризм так же, как и любой иной социальный феномен, состоит в узкой взаимосвязи с политическими, экономическими, моральными противоречиями, существующими в настоящее время в обществе и государстве в целом. Терракты как зародыш высочайшей общественной опасности определяют масштаб, разноплановость, ориентацию и затруднительность последствий терроризма в нашей стране. Необходимость борьбы с крайней формой осуществления экстремистской деятельности – диверсионно-террористическими актами, совершаемыми участниками разнообразных террористических организаций, в том числе и международного уровня, длительное время является актуальной для всех уровней государственной власти российского государства и особенно для его правоохранительных органов [4].

Большую степень опасности терроризм представляет именно на транспорте. Многоплановость и разносторонность современного транспорта делает его наиболее привлекательным, относительно недорогим и удобным для реализации террористических направлений. Существенному воздействию со стороны террористов подвергаются собственно объекты транспортной инфраструктуры ввиду большого скопления людей, переплетения технических, информационных и материальных возможностей. В чем же скрываются фундаментальные причины и условия, побуждающие совершать теракты на транспорте?

Из анализа статистических данных видно, что в России вдвое чаще, чем годом ранее стали совершаться преступления террористического характера с начала 2015 года. По данным МВД России, в январе – сентябре 2015 года зарегистрировано 1144 преступления террористического характера (+47,8%) и 1028 преступлений экстремистской направленности (+30,3%).

Однако, несмотря на то, что преступления террористического направления имеют тенденцию к росту в сравнении с предыдущим годом, данное деяние носит менее агрессивный и опасный элемент, поскольку терроризм в данном контексте носит лишь характер угроз, без реальных крупномасштабных действий, например, «телефонный терроризм». Органами внутренних дел проведена большая работа по обеспечению антитеррористической защищённости объектов особой важности, повышенной опасности и жизнеобеспечения.

Безопасность является одним из основополагающих факторов полноценной жизнедеятельности индивида, устраняющим внутренние и внешние угрозы. Современный ритм людей, предполагающий постоянное передвижение и поездки, заставляет задуматься многих, в первую очередь, о своей личной безопасности, которая может быть подвергнута давлению и умалению со стороны третьих лиц. Особенно данный факт распространен на объектах транспортной инфраструктуры. Усиленные меры охраны в аэропортах и на вокзалах все же не могут обеспечить безопасность граждан на 100% ввиду неабсолютности и несовершенности указанных мер. В любом из объектов транспортной инфраструктуры могут по разным причинам возникнуть сбои, неполадки, погрешности как технические, так и человеческий фактор, включающий коррупцию, что делает перед лицом терроризма транспорт более уязвимым.

По словам исследователя проблемы современного терроризма Д. Араса, следует признать, что сегодня терроризм на транспорте имеет все предпосылочные тенденции к интенсификации не в последнюю очередь потому, что именно бурно развивающаяся транспортная составляющая, обеспечивающая устойчивое сообщение между различными регионами планеты, является одним из важных компонентов процесса глобализации. И поэтому ежедневно миллионы людей, застегивающих перед вылетом ремни безопасности в креслах, находятся под психологическим прессом страха – не перед стихией или техникой, но перед безграничной разрушительной силой человеческой ненависти [5].

С этим мнением согласен Р. Оганян – технологический рывок, невиданное ранее развитие высоких технологий и создание глобальных технологических систем и сетей (железные дороги, сеть авиаперевозок, электроэнергетика, ядерные технологии, компьютерные сети и т.д.) приводит к полной зависимости от них [6]. Еще сто лет назад просто не существовало таких объектов, разрушение которых могло бы парализовать жизнь в большой стране, а сегодня они имеются в огромном количестве. Нельзя не согласиться с данными позициями. Все большее внедрение в жизнь человека средств и приспособлений, облегчающих его существование, в том числе усовершенствование и реформирование объектов транспорта, делает людей более зависимыми от современных материальных благ. Зная «слабые» места общественной жизни, террористы направляют своё действие именно на них.

Акты незаконного вмешательства в функционирование транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации находят своё отражение на всех видах транспорта, что является тревожным фактором, побуждающим больше внимания уделять профилактическим, техническим мерам в усилении безопасности граждан.

Для повышения эффективности борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса необходимо выявить причины и условия совершения терроризма на объектах транспорта.

Во-первых, как известно, транспорт в XXI веке является важным связующим компонентом современной цивилизации вследствие увеличения роли транспортных объектов, инфраструктуры и инвестиций данной отрасли в международном сообщении, внедрения высоких и развитых технологий, механизмов, а несанкционированная интерцессия, а тем более нанесение террористических атак по нему, способно пагубно сказаться на последующем функционировании общественной жизни, а также привести к бедственному исходу техногенного характера для всего социума.

При этом условиями, создающими возможность нанесения террористических атак, являются многочисленность людей в одном конкретном месте, замкнутость пространства, разрушения.

Во-вторых, террористические организации и группировки в большинстве случаев используют всевозможные виды транспорта в качестве практических, оптимальных, бюджетных и результативных средств террористического давления на нынешнее общество.

В-третьих, средства транспорта, выступая в качестве инструмента межгосударственного общения, в настоящее время динамично применяются террористическими структурами для передвижения террористов, а также предоставления необходимого оборудования для поддержания их деятельности.

В-четвертых, повсеместный доступ к информационным инновациям, модернизация, развитие научно-технического прогресса, усовершенствование современных технологий дают возможность людям с экстремистскими, радикальными воззрениями приобретать и создавать разноплановые виды оружия (также массового поражения), боеприпасов, а также активно эксплуатировать последние свершения науки, включая транспортные, для реализации своих замыслов и намерений.

В-пятых, известная закрытость, конспиративность и затененность факта сегодняшнего терроризма на транспорте, выраженная в малом научном, методологическом изучении и прорабатывании его как общего, системного, общественного проявления ведет к возникновению надобности философского уяснения его природы, содержания, направления и конститутивных форм проявления современного терроризма на транспорте.

Таким образом, проблема исследования терроризма на транспорте как проявления идеологических противоречий, его роли и воздействия на общественную жизнь, на процессы, происходящие в социуме, проявления существа, структуры, форм в существующей действительности принимает значимую окраску.

В целях усиления борьбы с терроризмом, повышения эффективности антитеррористической деятельности целесообразно выделить не только критических территорий, наиболее опасных с точки зрения угрозы террористических акций, но и наиболее критических объектов [7].

Транспорт – это не только инфраструктура, которая способствует развитию экономики, является средством мобильного передвижения людей, но это еще и источник повышенной опасности, а также потенциальный объект для преступного посягательства, а в некоторых случаях и террористической атаки [8].

Не случайно в современных условиях предотвращению террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры законодатель уделяет особое внимание. Ввиду усилившейся геополитической напряженности в мире, связанной с распространением влияния различных террористических организаций, возникает необходимость в усилении мер безопасности и стабильности на территории Российской Федерации.

В системе мер по предупреждению преступлений террористической направленности особое место занимает проверка информации, связанной с обнаружением взрывных устройств и взрывоопасных предметов [9]. Ведь предупредить терроризм легче, чем ликвидировать его негативные последствия. Обязанности по недопущению терактов, в том числе на транспорте, возлагаются на органы ФСБ, МВД, а также государственные и частные организации.

Литература

1. Декларация о мерах по ликвидации международного терроризма (одобрена резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 49/60 от 9 декабря 1994 г.) [Электронный ресурс] // <http://nac.gov.ru/>.
2. Федеральный закон Российской Федерации от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 11. Ст. 1146.
3. Распоряжение Правительства Белгородской области от 22.06.2015 № 318-рп «Об утверждении межведомственного комплексного плана мероприятий по противодействию терроризму и экстремизму на территории Белгородской области на 2015 - 2020 годы» [Электронный ресурс] // <http://garant-belgorod.complexdoc.ru>.
4. Таова Л.Ю. Организационно-правовые аспекты борьбы МВД России с незаконными вооруженными формированиями // Вестник Кыргызско-Российского Славянского университета. 2014. № 6.
5. Арас Д. Терроризм вчера, сегодня, завтра и навеки. – Баку: SADA, 2003. - 87 с.
6. Оганян Р. Театр террора. – М.: Грифон, 2006. - 336 с.
7. Лопатин В.Н. Проблемы предупреждения терроризма на транспорте и пути их решения // Материалы II Международной научно-практической конференции «Терроризм и безопасность на транспорте». – М., 2003. Ч. II.
8. Куракин А.В., Адмиралова И.А., Трофимов О.Е. К вопросу о защите прав граждан в сфере обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных государствах // Международное публичное и частное право. 2014. № 3.
9. Шипилов В.В. Международный опыт организации информационного обеспечения оперативно-розыскной деятельности // Российский следователь. 2013. № 22.

Пойдунов А.А.,
преподаватель кафедры физической подготовки
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Poydunov A.A.,
the teacher of the chair of physical training
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Славко А.Л.,
кандидат социологических наук,
доцент кафедры физической подготовки
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Slavko A.L.,
the candidate of sociological sciences,
assistant professor of the chair of physical training
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Воротник А.Н.,
преподаватель кафедры физической подготовки
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Vorotnik A.N.,
the teacher of the chair of physical training
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

**ОСОБЕННОСТИ НЕСЕНИЯ СЛУЖБЫ И ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
К ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВЛЕННОСТИ СОТРУДНИКОВ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПОЛИЦИИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ОПЕРАТИВНО-
СЛУЖЕБНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА**

**FEATURES OF SERVICE AND THE BASIC REQUIREMENTS
TO PHYSICALLY TRAINED EMPLOYEES OF POLICE UNITS
IN OPERATIONAL AND SERVICE ACTIVITY AT TRANSPORT FACILITIES**

Аннотация: в статье авторами рассматриваются особенности несения службы и основные требования к физической подготовленности сотрудников подразделений полиции, осуществляющих оперативно-служебную деятельность на объектах транспорта.

Ключевые слова: физическая подготовка сотрудников полиции, оперативно-служебная деятельность, обеспечение безопасности, объекты транспорта.

Annotation: the author discusses the features of service and the basic requirements for the physical fitness of employees police units engaged in operational activity at the facilities of transport.

Key words: physical training of police, operational activity, security, transport facilities.

С учетом стремительно развивающейся транспортной инфраструктуры обеспечение безопасности на данных объектах имеет ключевое значение. Сотрудники подразделений системы МВД России, обеспечивающих спокойную и слаженную жизнедеятельность на объектах транспорта, в пределах своей компетенции сохраняют правопорядок и общественную безопасность, противодействуют так называемой мигрирующей преступности.

Подразделениям, обеспечивающим безопасность на объектах транспорта, отводится ведущая роль в общей системе органов внутренних дел, так как не только крупные транспортные узлы, но и железнодорожные станции, а также авиационные, морские, речные порты имеют стратегическое значение для общей транспортной системы Российской Федерации [6, с. 5].

К основным задачам по обеспечению безопасности на объектах транспорта необходимо отнести:

1. Сохранение личной безопасности пассажиров.
2. Предупреждение, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений.
3. Охрана правопорядка на объектах транспорта.
4. Выявление и раскрытие преступлений, осуществление дознания и предварительного следствия, ведение административного производства.
5. Розыск лиц.
6. Контроль оборота оружия.
7. Ведение экспертно-криминалистической деятельности.

Специфика деятельности подразделений по обеспечению безопасности на объектах транспорта с учетом комплексности решения возлагаемых задач накладывает специфический отпечаток на подготовку сотрудников органов внутренних дел данной категории.

Несмотря на то, что градация подразделений в зависимости от специфики объекта транспорта четко не предусмотрена, все же особенность обеспечения правопорядка имеет место, соответственно, должна учитываться при осуществлении прежде всего нормотворческой, управленческой, организационно-методической работы, а также при профессиональной служебной и физической подготовке.

Организация охраны общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, а также борьба с правонарушениями зависят от особенностей функционирования на объектах транспорта.

К специфике деятельности подразделений полиции на объектах транспорта совершенно справедливо необходимо отнести:

- значительная протяженность участков обслуживания;
- круглосуточное функционирование;
- значительный поток пассажиров в быстро меняющейся обстановке;
- различие объемов сезонных пассажирских перевозок;
- использование преступными элементами объектов транспорта для достижения своих корыстных целей;

- относительно свободный доступ к грузам и прочие факторы.

Специфические особенности служебной деятельности органов внутренних дел на объектах транспорта предъявляют и особые требования к тактике и способам охраны общественного порядка и борьбы с преступностью.

На станциях, вокзалах, платформах, в аэропортах и акваториях для охраны общественного порядка назначаются патрули, посты полиции, а также оперативно-поисковые группы. В помещениях вокзалов и аэропортов обычно ставятся посты, причем место несения службы определяется конкретно, с учетом наиболее удобного наблюдения, что обеспечивает оперативность реагирования при возникновении внештатных ситуаций.

В зависимости от оперативной обстановки и плотности пассажиропотока выставляются посты охраны порядка с постоянным наблюдением за посадкой и высадкой пассажиров. Осуществляется периодичный обход прилегающих территорий и сооружений. Особое место отводится сопровождению, если это касается дальних маршрутов следования [6, с. 9].

Сотрудники полиции выполняют сопровождение транспорта также и при наличии информации о возможности совершения нарушений требований безопасности (угроза террористического акта и т.п.), а также производят задержание багажа, груза и почты, которые содержат запрещенные предметы и вещества. Особенность требований и обязанностей нарядов сопровождения излагается в специальных инструкциях [5, с. 14].

Положительной особенностью для производства досмотра пассажиров является создание целевых досмотровых пунктов, оборудованных современными техническими средствами и системами видеофиксации.

На сотрудников линейных подразделений полиции возлагается ряд специфических функций, определяющих соответствующий уровень физической подготовленности.

С учетом отличительной специфики оперативно-служебной деятельности сотрудников полиции на объектах транспорта тактика действий сотрудников определяется в зависимости от конкретных задач по предупреждению, предотвращению и пресечению противоправных действий, им необходимо уметь тактически грамотно, обоснованно и надежно применять физическую силу, боевые приемы борьбы и т.д.

Подразделения по обеспечению безопасности на объектах транспорта являются ключевой составляющей единой системы правопорядка, обладающей широкой и многофункциональной компетенцией в области борьбы с преступностью и сохранением правопорядка системы транспортной инфраструктуры нашей страны, что предъявляет и особые требования к физической подготовленности сотрудников данной категории.

Физическая подготовка сотрудников полиции должна отличаться от общепринятых норм подготовки и по способу, и по характеру. Значительное внимание необходимо уделять комплексу защитной и ударной техник как рук, так и ног, упражнениям на координацию движения, равновесие, ловкость, а также различным способам преодоления препятствий.

Как показывает практика, достаточно важно обладать значительными силовыми и скоростными физическими качествами, иметь стойкий навык эффективного выполнения приемов рукопашного боя, но в большей степени все же необходимо быть уверенным и внутренне готовым решительно и четко действовать в зависимости от ситуации.

Литература

1. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. 2011. № 28.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.04.2011 № 274 «Об утверждении Правил инспектирования полицией подразделений охраны юридических лиц с особыми уставными задачами и подразделений ведомственной охраны» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2011. № 17. Ст. 2409.

3. Распоряжение МВД России № 1/9367, Минтранса России № ИЛ-76-р от 27.11.2007 «О недопущении террористических актов на объектах воздушного и водного видов транспорта в период подготовки и проведения выборов депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

4. Приказ МВД России № 1022, Минтранса России № 487 от 27.12.2013 «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» // Российская газета. 2014. № 34.

5. Приказ МВД РФ от 15.06.2011 № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» // Российская газета. 2011. № 183.

6. Административная деятельность ОВД: учебник / под ред. В.Я. Кикотя. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. - 222 с.

7. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть особенная / под ред. А.П. Коренева. - М.: Щит-М., 2007 - 346 с.

Столбина Л.В.,
кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры криминалистики
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Stolbina L.V.,
the candidate of jurisprudence, the associate professor,
head of the chair of criminology
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Баландюк О.В.,
преподаватель кафедры криминалистики
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Balandyuk O.V.,
the teacher of the chair of criminology
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПО ФАКТАМ ВЗРЫВОВ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

FEATURES OF THE CRIME SCENE INVESTIGATION ON THE FACTS OF EXPLOSIONS ON THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Аннотация: в статье авторами рассматриваются особенности осмотра места происшествия по фактам взрывов на объектах транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: осмотр места происшествия, факты взрывов, объекты транспортной инфраструктуры.

Annotation: the author discusses the features of the crime scene investigation on the facts of explosions on the transport infrastructure.

Key words: inspection of the scene, the facts of explosions, transport infrastructure.

Россия – самая большая в мире страна по площади и протяженности транспортных магистралей, и в силу этого самым доступным для населения (и едва ли не самым популярным) является железнодорожный транспорт. Соответственно, преступления самой различной направленности и видовой принадлежности имеют место быть на данных объектах.

Осмотр места происшествия – первоначальное и неотложное действие, которое можно проводить до возбуждения уголовного дела. Данное следствен-

ное действие требует специальных познаний в криминалистической технике и тактике от следователя и участвующих в нем специалистов.

Однако на месте происшествия участники осмотра, как правило, на подготовительном этапе и на протяжении всего осмотра сталкиваются с рядом проблем объективного характера, которые впоследствии определяют использование особенных тактических приемов при его проведении.

Из многообразия вопросов тактических приемов осмотра затронем лишь некоторые из них, касающиеся обнаружения, фиксации и изъятия следов, связанных с применением взрывных устройств и взрывчатых веществ на участках магистральных линий железных дорог транспортной инфраструктуры.

Собственно сама железная дорога как объект транспортной инфраструктуры с точки зрения криминалистики является довольно сложным объектом, и сложность ее определяется рядом характерных особенностей:

- сама конструкция объекта – рельсы со шпалами, уложенные на уплотненную подушку из так называемого балласта (крупный и мелкий щебень с песком и асбестом), на поверхности которого редко отображаются какие-либо видимые следы;

- использование в строительстве железнодорожных магистралей простых конструкционных материалов с грубой поверхностной обработкой с внешней неокрашенной поверхностью, которая постоянно подвержена воздействию агрессивных факторов внешней среды;

- на поверхности объектов имеются многочисленные следы, образованные от воздействия посторонних предметов, не относящиеся к событию преступления, которые могут и могли быть образованы в результате эксплуатации подвижных составов, ремонта и обслуживания дорожных путей и т.п.

В зависимости от обстановки места происшествия, определения границ территории, подлежащей осмотру, решения вопроса об исходной точке осмотра, времени года и суток, условий воздействия факторов внешней среды и др. будет меняться тактика осмотра места происшествия.

Опыт практической работы позволяет выделить три типичные ситуации на местах происшествий:

- угроза взрыва по принятому сообщению, когда взрывное устройство не обнаружено;

- угроза взрыва при обнаружении предмета, подозреваемого на принадлежность к взрывным устройствам, или вещества, являющегося взрывчатым;

- непосредственно место взрыва.

В первом типичном случае поступившая дежурному по ОВД информация о подобном происшествии не содержит сведений, позволяющих сделать какие-либо выводы. Здесь можно говорить только о рациональной организации и обеспечении последующей работы исходя из условий безопасности граждан и участвующих в работе специалистов. В качестве неотложных действий целесообразно предпринять следующие меры:

- связаться с ближайшим специализированным саперным подразделением по очистке местности от взрывоопасных объектов с целью подачи срочной заявки на прибытие специалистов;

- дать указание об эвакуации или удалении людей из опасной зоны;
- организовать оцепление по границам опасной зоны;
- направить на место происшествия оперативно-следственную группу, желательно с включением специалиста взрывотехнического профиля.

Под границей опасной зоны понимается линия, вдоль которой необходимо выставить оцепление. Расстояние до нее от места расположения взрывоопасного предмета определяется с учетом конкретных условий окружающей обстановки, но, как правило, составляет не менее 300 метров. Все работы внутри зоны должны проводиться только специалистами по обнаружению и обезвреживанию взрывоопасных предметов.

Одной из разновидностей такой особенности тактики осмотра мест происшествий, связанных с использованием взрывных устройств, является использование различных способов осмотра. Зачастую, на первой стадии осмотр проводится от центра к периферии (эксцентрический способ), а после получения первоначальных данных – фронтальным способом и как разновидностью – линейным способом.

Однако для получения полной информации о картине происшествия и для наиболее полного обнаружения, выявления, фиксации и изъятия следов преступления возможно использование различных способов осмотра в отдельности, так и в их совокупности.

Необходимо особо отметить то, что на местах происшествий, связанных с обнаружением взрывных устройств и взрывчатых веществ (далее по тексту ВУ и ВВ), остаются различные следы. В контексте рассматриваемых в статье следов от применения ВУ и ВВ при осмотре мест происшествий необходимо указать на ряд особенностей.

Целью осмотра мест преступлений, связанных с применением ВУ и ВВ, являются поиск, обнаружение, фиксация и изъятие следов (объектов) криминалистического взрывоведения, а именно различных взрывных устройств, взрывчатых вещества, средств взрывания, их составных частей и следов взрыва.

1. Следы транспортировки ВВ и ВУ.

Это группа следов, определяющая пути подхода преступника к объекту минирования и его отхода. Здесь возможно обнаружение следов транспортных средств и следов обуви. Если установлен факт проникновения преступника через определенного вида преграду на объект минирования, то на месте проникновения возможно также обнаружение следов рук, одежды, орудий взлома (статических и динамических) и забытых вещей.

Нередко перед установкой ВУ преступник скрытно наблюдает за объектом, оставляя при этом дополнительные следы на месте наблюдения – следы биологического происхождения.

Однако особенностью осмотра места происшествия является то, что бывает очень сложно вычленивать возможную причастность данных следов к факту совершенного преступления по ряду факторов:

- в связи с возможным, значительным удалением места подготовки к совершению преступления (место подъезда, место наблюдения, где, вероятно, были обнаружены следы) от места взрыва;

- невозможно точно определить причастность обнаруженных следов к со- бытию преступления по причине того, что данные следы могли быть образова- ны в результате эксплуатации подвижного состава пассажирских поездов (сброс очистных вод, пищевых, бытовых отходов и посторонних предметов на железнодорожные пути);

- совместно с осмотром места происшествия могут проводиться спаса- тельные и аварийные работы, в которых участвует большое количество людей, не имеющих никакого отношения к расследованию факта взрыва, тем самым невольно вносят изменения в имеющуюся обстановку.

2. Следы, образованные при установке ВУ.

На месте установки ВУ и рядом с ним могут быть оставлены следы, свя- занные с размещением (установкой) и маскировкой. Разновидностью таких признаков маскировки могут быть измененная цветность поверхности гравий- ного покрытия полотна дороги, шпал, элементов металлических конструкций, их неестественное расположение и взаиморасположение, наличие посторонних предметов, установка отдельных элементов растительности под вид озеленения и т.п. Нередки случаи обнаружения объектов, указывающих на средства дос- тавки взрывного устройства (сумки, пакеты, коробки, свертки, обрывки бумаги и т.п.).

На месте происшествия возможно обнаружение вещественных доказа- тельств, свидетельствующих о подготовке к совершению преступления (метал- лические провода, пластиковые и шпагаты, липкая лента, и т.п.), на поверхно- сти которых могут остаться следы, образованные рабочими поверхностями час- тей инструментов, использованных преступником, а также фрагменты перечис- ленных объектов, ранее составлявших единое целое.

На месте преступления могут быть изъяты запаховые следы. Однако ре- зультативность использования изъятых в ходе осмотра места происшествия за- паховых следов в дальнейшем для расследования фактов использования ВВ и ВУ возможно будет осложнено присутствием других запаховых следов (следы горюче-смазочных материалов и нефтепродуктов), наличие которых может не- гативно повлиять на процесс идентификационного исследования.

3. Следы, образованные при взрыве ВУ.

Место взрыва представляет собой совокупность следов, прежде всего, взрывного действия. Эти следы отображаются в окружающей обстановке и в определенной степени обуславливают признаки проявления взрыва, его приро- ды и конструкции конкретного взрывного устройства.

При осмотре места взрыва необходимо соблюдать общие правила обна- ружения, фиксации, изъятия и осмотра материальных следов на месте проис- шествия. Очень важно отделить следы собственно взрыва от следов разруше- ний, последствий пожара, заливания водой, обвала насыпи и т.п.

В этой связи одной из задач осмотра, связанного с фактом взрыва, кроме поиска традиционных следов (следов транспортного средства, следов обуви, следов рук, следов биологического происхождения), являются определение ви- да и массы ВВ в тротиловом эквиваленте (как правило, это безоболочечные фу- гасные заряды), способ подрыва ВУ и определение уровня профессионального

мастерства лица производившего подрыв.

Определение вида ВВ на месте происшествия с помощью наборов тестов иногда затруднено или даже в некоторых случаях невозможно по причине сильного загрязнения железнодорожного полотна биологическими объектами. Проведение такого рода предварительного исследования возможно только лишь в лабораторных исследованиях при условии правильного отбора проб.

Бризантное (дробящее) действие проявляется на объектах, находящихся в непосредственном контакте с зарядом ВВ. Бризантное действие проявляется взаимодействием детонационной волны, продуктов детонации и ударной волны. Основными его признаками на месте происшествия являются локальные деформации, зоны пластического течения металла, разрушение в виде вмятин, воронок, сколов на высокопрочных элементах из металлов, железобетона и т.п., а также локальные области полных разрушений на мало-прочных объектах из дерева, стекла, полимерных материалов и им подобных.

Бризантное действие на теле человека проявляется в виде тяжелых телесных повреждений (от разрывов кожного покрова, жировой и мышечной тканей до полной дезинтеграции тела). Например, взрыв электродетонатора промышленного изготовления ЭД-8, содержащего около 2 г бризантного ВВ, приводит к травматической ампутации 1-2 фаланг пальцев руки, контактирующих с ВУ, а при взрыве тротиловой шашки массой 75 г происходит травматическая ампутация кисти руки. Подобные сведения о характере повреждений на теле пострадавших, содержащиеся в заключении судебно-медицинского эксперта, могут в дальнейшем использоваться экспертами-взрывотехниками для оценки массы взорванного заряда, так как механизм повреждения тела человека при взрывных воздействиях имеет определённые закономерности.

Особое внимание при осмотре места происшествия необходимо обращать на эпицентр взрыва, тщательно производить поиск и сбор остатков взрывного устройства, которыми могут быть различные его части и остатки взрывчатых веществ. Размеры зоны разлёта осколков ВУ зависят от конструкции устройства, вида используемого ВВ и условий взрыва. При взрыве ВУ на основе конденсированного ВВ дальность разлёта металлических осколков превышает радиус зоны фугасного действия. Так, например, при взрыве электродетонатора (капсюля-детонатора) № 8 (масса ВВ около 2 г) максимальное расстояние полета осколков составляет примерно 25 м, гранаты Ф-1 (до 60 г ВВ) - 200 м, осколочно-фугасного снаряда калибра 152 мм (4.5 кг ВВ) - 1500 м.

Информация, содержащаяся во всех перечисленных группах следов, может быть получена уже при осмотре места происшествия, а также в ходе их предварительного исследования соответствующими специалистами.

Кроме участия специалиста-криминалиста, обязательным является присутствие не только специалиста-взрывотехника, но и специалиста в минно-взрывном деле (сапера). Участие в осмотре места происшествия сапера продиктовано необходимостью соблюдения мер безопасности. Как показывает практика использования ВУ и ВВ при совершении преступлений, нередки случаи установки дополнительных ВУ на подходах к местам минирования, возможно и

наличие остаточных неразорвавшихся частей ВУ и ВВ, которые могут детонировать.

Основываясь на своем опыте и конкретно полученных данных, специалист может высказать мнение о профессии изготовителя ВУ, о его навыках и специальных познаниях в военном и промышленном взрывном деле, в области химии и технологии изготовления ВВ, электроники и т.п. Когда на месте происшествия обнаружено невзорвавшееся взрывное устройство, специалист может дать обоснование причин дефектного срабатывания, реальной опасности найденного ВУ или ВВ. Следует помнить, что выводы предварительных взрывотехнических исследований используются в первую очередь для организации поисковой и розыскной работы по «горячим следам» [1].

Наряду с описанием в протоколе осмотра, фотографированием, составлением планов и схем необходимо собрать все пригодные для транспортировки следы (по возможности с предметами-носителями).

Вещественные доказательства, изымаемые с места взрыва для проведения в последующем различных криминалистических экспертиз должны быть соответствующим образом упакованными. Оптимальным материалом для упаковки с целью сохранения микроколичеств взрывчатых веществ является герметичная стеклянная тара. Рекомендуемый для упаковки полиэтилен значительно уступает стеклу, так как имеет способность пропускать пары взрывчатых веществ (например, тротила).

Однако это не значит, что полиэтилен не пригоден для упаковки. В него можно упаковывать крупные вещественные доказательства, обёртывая их в несколько слоев плотной полиэтиленовой пленкой или помещая их в герметично запаянные полиэтиленовые пакеты.

В качестве сорбирующего материала, способного впитывать пары ВВ, в упаковку из полиэтилена можно поместить куски ваты или фильтровальной бумаги. Для упаковки особо крупных вещественных доказательств можно использовать плотную обёрточную бумагу, оборачивая ею в несколько слоев пакуемый предмет.

Информация о совершенном преступлении и его участниках отображается в следах. При квалифицированном осмотре места происшествия, связанного с применением ВУ и ВВ, и комплексном исследовании имеющихся следов возможно получение следующей розыскной и доказательственной информации:

- установление вида ВУ и способа взрывания;
- определение вида ВВ и его тротилового эквивалента;
- положение ВУ в момент взрыва, его форма и массогабаритные параметры;
- решение задач традиционных идентификационных исследований;
- установление способа транспортировки, установки и маскировки взрывного устройства;
- получение сведений о профессиональных навыках преступника и другой дополнительной информации.

Таким образом, процесс собирания следов преступления включает в себя наиболее сложные этапы их поиска, фиксации и изъятия. В зависимости от особенностей следственной ситуации по фактам взрывов на железнодорожных ма-

гистрالياх возможно использование различных тактических приемов осмотра мест происшествий.

Тетерюк А.Г.,

кандидат юридических наук,
преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Teteruk A.G.,

the candidate of jurisprudence,
the teacher of the chair of providing safety on transport objects
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

Канов А.А.,

преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина)

Kanov A.A.,

the teacher of the chair of providing safety on transport objects
(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilina)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МЕРАМИ УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНОГО РЕАГИРОВАНИЯ И АДМИНИСТРАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

TRANSPORT SECURITY MEASURES CRIMINAL PROCEDURE RESPONSE AND ADMINISTRATIVE INFLUENCE

Аннотация: в статье рассмотрены основные направления деятельности следователя (дознавателя), сотрудников органов внутренних дел по обеспечению транспортной безопасности мерами уголовно процессуального реагирования и административного воздействия. Основной акцент в статье сделан на возможность использования механизма устранения причин и условий способствующих совершению правонарушения, как самостоятельного элемента системы обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность, административная деятельность органов внутренних дел, профилактика преступлений, объекты процессуального воздействия.

Annotation: the article describes the main activities of the investigator (inquirer), law enforcement officers to ensure transport security measures criminal procedure response and administrative influence. The main focus of the article is made on the use of the mechanism to eliminate the causes and conditions conducive to the commission of the offense, as an independent element of the system of transport security.

Key words: transport security, administration of internal affairs, crime prevention, the impact of procedural objects.

Транспортная безопасность рассматривается законодателем как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, при этом под обеспечением транспортной безопасности понимается реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства (статья 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

Не включая в круг субъектов обеспечения транспортной безопасности органы внутренних дел, законодатель, тем не менее, возлагает на органы внутренних дел обязанность обеспечивать транспортную безопасность в соответствии с компетенцией, установленной Федеральным законом о транспортной безопасности, другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.

Учитывая, что обеспечение транспортной безопасности может реализовываться правовыми, организационными и иными мерами в сфере транспортного комплекса, то есть перечень таких действий законодатель оставляет открытым, считаем целесообразным рассмотреть деятельность территориальных органов внутренних дел на транспорте, которая хоть и косвенно, но способна влиять на состояние защищенности транспортного комплекса (транспортную безопасность). Одно из направлений этой деятельности видится в устранении причин и условий, оказывающих негативное воздействие на состояние защищенности, которые могут быть выявлены сотрудниками органов внутренних дел в служебной деятельности.

Как справедливо отмечают в своих исследованиях некоторые авторы, п. 4 ст. 12 Федерального закона «О полиции» определяет обязанность полиции выявлять причины преступлений и административных правонарушений и условия, способствующие их совершению, принимать в пределах своих полномочий меры по их устранению, корреспондируя эту норму с другими, например, с приказом МВД России от 17 января 2006 г. № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений», согласно которому задачами ОВД по предупреждению преступлений являются выявление и анализ причин и условий, способствовавших совершению преступлений, принятие мер по их устранению или их нейтрализации [2].

Научный интерес вызывают особенности реализации механизма устранения органами внутренних дел причин и условий, влияющих на состояние защищенности транспорта. Рассмотрим законодательную платформу для этой деятельности и правоприменительную практику ее реализации.

Обстоятельства, способствовавшие совершению преступления, входят в предмет доказывания по каждому уголовному делу. Под ними прежде всего понимаются конкретные причины возникновения у обвиняемого антиобщественных взглядов и привычек, преступного намерения и его реализации, а также условия, которые способствовали преступному деянию, облегчили реализацию преступного замысла.

Сведения об обстоятельствах, способствующих совершению преступления, органы предварительного расследования получают в ходе расследования конкретного уголовного дела путём анализа источников, указанных законодателем в ч. 2 ст. 74 УПК РФ.

Деятельность по установлению в ходе досудебного производства по уголовному делу обстоятельств, способствовавших совершению преступления, и принятие мер по их устранению является обязанностью лица, ведущего расследование, в связи с чем она должна находить своё отражение в материалах уголовного дела.

Процессуальный документ, обобщающий сведения, добытые в ходе расследования уголовного дела в направлении исследования обстоятельств, способствующих совершению преступления, и мерах по их устранению или других нарушений закона, – это представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению преступления.

Установив в ходе досудебного производства по уголовному делу указанные обстоятельства, органы предварительного расследования в соответствии с ч. 2 ст. 158 УПК РФ вправе внести в соответствующую организацию и должностному лицу представление о принятии мер по устранению указанных обстоятельств или других нарушений закона.

Представление вносится тем должностным лицам (или представителям организаций), которые согласно своим полномочиям и должностным обязанностям, способны обеспечить проведение конкретных мероприятий по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, других нарушений закона.

Как и любой процессуальный документ, представление состоит из трех частей: вводной, описательно-мотивировочной и резолютивной. Рассмотрим подробнее структуру представления.

Во вводной части, как правило, отражается следующая информация:

1. Наименование адресата, которому направляется представление.

Субъектом, обязанным на основании указанного процессуального документа принять меры по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, являются соответствующие организации или должностные лица. Таким образом, уголовно-процессуальный закон предоставляет возможность органам предварительного расследования вносить представления профилактического характера в любую организацию или должностному лицу, независимо от рода их деятельности, в том числе и в организации транспортного комплекса по вопросам обеспечения транспортной безопасности. Это означает, что адресатом такого процессуального документа могут быть как коммерческие и некоммерческие организации, так и индивидуальные предприниматели, организация деятельности которых порождает причины и условия, обусловившие совершение преступного деяния.

2. Полное наименование документа.

В соответствии с ч. 2 ст. 158 УПК РФ законодателем предусмотрено наименование документа: «Представление о принятии мер по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, или других нарушений

закона».

3. Время и место составления документа.

Представление вносится на любой стадии предварительного расследования после установления обстоятельств, способствовавших совершению преступления, или других нарушений закона. Несмотря на отсутствие в действующем законодательстве указаний о срочности данного вида процессуального реагирования, на наш взгляд, необходимо исходить из незамедлительности внесения представления. Неотложность данного вида процессуальной деятельности заключается в превентивном воздействии относительно потенциально возможных в будущем преступных деяний.

4. Должность, специальное звание, фамилия и инициалы лица, ведущего расследование.

5. Номер уголовного дела, по материалам которого вносится представление.

Описательно-мотивировочная часть представления состоит из следующих блоков:

1. Краткое изложение обстоятельств совершенного преступления.

2. Изложение обстоятельств, способствовавших совершению преступления. В представлении необходимо указывать не только те обстоятельства, которые связаны с обстановкой совершения преступления (отсутствие заграждений и сигнализационных устройств, плохая освещенность и т.д.), но и те, которые характеризуют личность обвиняемого (антиобщественные взгляды, привычки, психические отклонения и т.д.). Без выявления и тщательного исследования обстоятельств субъективного характера невозможны всестороннее и объективное установление и оценка собранных по делу доказательств.

3. Доказательства, подтверждающие наличие обстоятельств, способствовавших совершению преступления. Необходимость ссылки на эти доказательства обусловлена тем, что на основании представления соответствующая организация или должностное лицо могут принять решение о привлечении лица, по вине которого возникли указанные обстоятельства, к административной или дисциплинарной ответственности. Поэтому представление должно быть мотивированным, то есть основанным на тех фактических данных, которые в соответствии с законом установлены в ходе предварительного расследования по уголовному делу.

Резолютивная часть представления содержит следующую информацию:

1. Предложения об устранении обстоятельств, способствовавших совершению преступления. Необходимо излагать конкретные меры по устранению негативных обстоятельств, способствовавших совершению преступления. Более того, чтобы эти меры были эффективными, целесообразно использовать в ходе их разработки помощь специалиста или руководителя того учреждения, в рамках которого эти меры будут впоследствии реализованы. В любом случае важно помнить о том, что представление подобно постановлению, приговору, определению суда и является процессуальным решением властного характера. Поэтому даже тогда, когда содержащиеся в нем меры по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, носят рекомендатель-

ный характер, исполнение этого процессуального документа является обязанностью для соответствующих организаций и должностных лиц.

2. Срок, в течение которого представление подлежит рассмотрению с обязательным уведомлением о принятых мерах.

Согласно ч. 2 ст. 158 УПК РФ рассмотрение представления с обязательным уведомлением о принятых по нему мерах должно состояться не позднее одного месяца со дня его вынесения.

Представление составляется в нескольких экземплярах, один из которых приобщается к уголовному делу, второй направляется адресату, третий - прокурору для приобщения к надзорному производству, а четвертый хранится в накопительном деле органа предварительного расследования для учета представлений и ответов на них.

Каждое представление должно быть индивидуальным по своему содержанию, безупречным в правовом отношении, обоснованным, логичным.

Контроль за исполнением представления о принятии мер по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления или других нарушений закона, осуществляет то должностное лицо, которое его внесло. Исполнение заключается в том, что организация или должностное лицо, получившие данный процессуальный документ, обязаны его рассмотреть и принять соответствующие меры по устранению допущенных нарушений закона и устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления.

Уголовно-процессуальный закон возлагает на организации и должностных лиц, которым вносится представление, обязанность сообщить органу предварительного расследования о принятых мерах по устранению нарушений закона и обстоятельств, способствовавших совершению преступления, не позднее одного месяца со дня вынесения представления. Уведомление организации или должностного лица должно иметь письменную форму, о чем целесообразно делать напоминания в тексте представления.

В целях исключения формализма в реагировании на представление, каждое поступившее в органы предварительного расследования уведомление необходимо оценивать с точки зрения достаточности и реальности принятых мер.

Также целесообразно в некоторых случаях вносить в соответствующие организации или должностным лицам обобщенные представления профилактического характера, которые составляются на основании анализа материалов нескольких уголовных дел.

По истечении предусмотренного законом срока исполнения представлений необходимо в письменном виде предоставить надзирающему прокурору сведения о неисполненных представлениях для привлечения должностных лиц к административной ответственности.

Если ответственное лицо умышленно игнорирует исполнение требований представления и не принимает необходимых мер по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, оно может быть привлечено к административной ответственности.

Действующее административное законодательство не содержит специального состава, устанавливающего административную ответственность за не-

исполнение представлений об устранении причин и условий, способствовавших совершению преступлений (ст. 158 УПК РФ) и административных правонарушений (ст. 29.13 КоАП РФ), сложившаяся правоприменительная практика относит данные деяния к категории административных правонарушений, посягающих на институты государственной власти, правоприменители квалифицируют данные деяния по ст. 17.7 КоАП РФ.

Ст. 17.7 Кодекса РФ об административных правонарушениях «Умышленное невыполнение требований прокурора, вытекающих из его полномочий, установленных федеральным законом, а равно законных требований следователя, дознавателя или должностного лица, осуществляющего производство по делу об административном правонарушении» влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от десяти до пятнадцати минимальных размеров оплаты труда, на должностных лиц – от двадцати до тридцати минимальных размеров оплаты труда.

На наш взгляд, предложенный механизм правоохранительной деятельности вполне жизнеспособен и возможен к применению в практике территориальных органов внутренних дел на транспорте как самостоятельное (обособленное) направление обеспечения транспортной безопасности.

Литература

1. Слободчук С.В., Лагуточкин А.В. Профилактика террористических актов на объектах различных форм собственности: учебное пособие. - Белгород: БелЮИ МВД России, 2007. - 36 с.

2. Дерюга А.Н. Порядок применения ст. 17.7 КоАП России в отношении лиц, не реагирующих на представление дознавателя // Административное право и процесс. 2012. № 3. С. 54-58.

3. Александров А.Н., Рудов Д.Н. Предупредительная деятельность следователя как один из важнейших аспектов обеспечения задач уголовного судопроизводства // Вестник Белгородского юридического института МВД России. 2013. № 1. С. 33-37.

4. Фёдоров М.И. Вынесение представления следователем – как одна из мер, направленная на предупреждение преступлений // Российский следователь. 2012. № 16. С. 20-23.

Трофимов Д.А.,

адъюнкт,

заместитель начальника Сызранского линейного отдела МВД России
на транспорте УТ МВД России по ПФО
(Академия управления МВД России)

Trofimov D.A.,

post-graduate,

deputy chief of transport police department
(Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

ЛИНЕЙНО-ОБЪЕКТОВЫЙ ПРИНЦИП В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ТРАНСПОРТЕ

LINE-SITE-PRINCIPLE IN THE ACTIVITIES OF INTERNAL AFFAIRS ON TRANSPORT

Аннотация: в статье автором исследуется линейно-объектовый принцип в деятельности органов внутренних дел на транспорте.

Ключевые слова: линейно-объектовый принцип, органы внутренних дел на транспорте.

Annotation: in the article the author explores the linear site-principle in the activities of internal affairs on transport.

Key words: linear site-principle, the bodies of internal affairs on transport.

В Российской Федерации, как и в ряде других государств, вопросы обеспечения общественной безопасности и правопорядка, противодействия преступности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта отнесены к компетенции специально созданных для решения указанных задач территориальных органов МВД России. Объекты транспортного комплекса, находящиеся в оперативном обслуживании, обуславливают специфику среды функционирования этих органов, однако она не всегда учитывается в нормотворческой деятельности, что создает предпосылки возникновения определенных проблем.

Так, относительно недавно в структуре органов внутренних дел на транспорте были созданы такие территориальные органы, как управления на транспорте МВД России по федеральным округам (далее – УТ МВД России по ФО), которые в настоящее время относятся к территориальным органам МВД России на окружном уровне. Также в настоящее время к территориальным органам на окружном уровне относится главное управление МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу. И если для ГУ МВД России по СК ФО территория оперативного обслуживания соответствует территории субъектов Российской Федерации, входящих в соответствующий округ [1], то УТ МВД России по ФО относить к окружному уровню можно лишь с определенной долей условности.

Сопоставив перечень федеральных округов и входящих в них субъектов Российской Федерации [2] со схемами размещения и подчиненности территориальных органов МВД России, реализующих задачи и функции органов внутренних дел на транспорте [3], можно обнаружить, что в большинстве УТ МВД России по ФО имеются подразделения, расположенные на территории субъектов Российской Федерации, входящих в иные федеральные округа. Например, в состав УТ МВД России по Приволжскому федеральному округу входят подразделения, расположенные на территории Южного федерального округа (Волгоградское ЛУ МВД России на транспорте и Астраханский ЛО МВД России на транспорте) и на территории Центрального федерального округа (Владимирский ЛО МВД России на транспорте).

На первый взгляд проблема касается лишь несоответствия территории, в пределах которой фактически осуществляют свою деятельность УТ МВД России по ФО, и территории, определяемой их наименованием, однако если взглянуть на это через призму полномочий, определенных статусными документами данных территориальных органов, то масштаб проблемы становится шире.

Так, в положениях об УТ МВД России по ФО [7] реализация некоторых полномочий как самих территориальных органов, так и их руководителей ограничена субъектами Российской Федерации, находящимися в пределах федерального округа.

Например, *Управление выполняет возложенные на него задачи во взаимодействии с аппаратом полномочного представителя Президента Российской Федерации в федеральном округе, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, находящимися в пределах федерального округа ... (п. 7); начальник Управления ... взаимодействует по вопросам обеспечения правопорядка на объектах транспорта с руководителями государственных органов, органов местного самоуправления, общественных объединений и организаций, расположенных на территории федерального округа ... (п. 18.3).*

Таким образом, несоответствие наименования управлений на транспорте и территорий, в пределах которых они фактически осуществляют свою деятельность, вносит ограничения в вопросы взаимодействия УТ МВД России по ФО с территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, органами власти субъектов Российской Федерации и другими органами и организациями, расположенными на территории субъектов, не входящих в состав соответствующих федеральных округов, но на территории которых расположены подчиненные им линейные подразделения.

Продолжая рассмотрение вопроса, необходимо обратить внимание на то, что в ведомственных нормативных правовых актах для обозначения территориальной подведомственности органов внутренних дел используется термин «территория оперативного обслуживания». В основном он используется при регулировании вопросов, связанных с местом совершения определенных действий. Например, учет преступлений (осуществляется информационным центром, на территории оперативного обслуживания которого совершено преступление [4]) или рассмотрение заявлений, сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях (передача материалов в территориаль-

ный орган МВД России, на территории обслуживания которого было совершено преступление, административное правонарушение, происшествие [5]). При этом термин «территория оперативного обслуживания» используется также применительно к органам внутренних дел на транспорте.

Следует также отметить, что в нормативных правовых актах МВД России наряду с термином «территория оперативного обслуживания» используется термин «территория обслуживания», причем оба варианта могут встретиться в одном нормативном правовом акте. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что эти термины не различаются по содержанию, тем более что в деятельности органов внутренних дел отсутствуют приоритеты в оперативности обслуживания каких-либо территорий.

Несмотря на то, что в нормативных правовых актах МВД России отсутствует определение термина «территория оперативного обслуживания», он используется довольно широко и на протяжении длительного времени. Также указанный термин часто используется в научных трудах, но без обоснования его сущностного содержания. Встречается лишь определение термина «оперативное обслуживание». Например, Р.С. Белкин [6, с. 98] сформулировал его как «*комплекс оперативно-розыскных мероприятий...*», проводимых в определенных целях, т.е. этот термин характеризует лишь содержательную сторону деятельности органов внутренних дел и применительно к рассматриваемой теме использован быть не может. Представляется, что отдельное внимание на значении термина «территория оперативного обслуживания» не заостряется ввиду его очевидности, конкретности и, как следствие, отсутствия двойственного понимания.

Рассматривая сам термин, обратимся к положениям о территориальных органах МВД России. Так, в Типовом положении о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации, утвержденном указом Президента РФ от 01.11.2011 № 249, в пункте 13 первое из перечисленных полномочий территориального органа сформулировано следующим образом «...*осуществляет меры по реализации государственной политики в сфере внутренних дел на территории субъекта Российской Федерации*». В Типовом положении о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне, утвержденном приказом МВД России от 12.04.2011 № 222, встречается термин «территория обслуживания», где он используется в качестве сокращения словосочетания «*территория муниципального образования (нескольких муниципальных образований)*», на которых территориальный орган осуществляет свою деятельность.

Таким образом, термин «территория оперативного обслуживания» можно определить как участок местности в установленных границах, в пределах которых в соответствии с предоставленными полномочиями осуществляет свою деятельность территориальный орган МВД России. Вместе с тем в вопросах организации деятельности некоторых территориальных органов МВД России термин «территория оперативного обслуживания» не может быть применен, в частности, в деятельности органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

В Типовом положении о линейном отделе МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, утвержденном приказом МВД России от 15.06.2011 № 636, определено, что линейный отдел осуществляет полномочия на *объектах*, водного и воздушного транспорта (далее – объекты транспорта). В положениях об управлениях на транспорте МВД России по федеральным округам первое из полномочий, которые осуществляют управления на транспорте, сформулировано как осуществление мер «...по реализации государственной политики в сфере внутренних дел на объектах транспорта, находящихся в оперативном обслуживании» [7]. Более того, приказ МВД России от 28.03.2015 № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами» прямо закрепляет именно перечень *объектов транспорта, находящихся в оперативном обслуживании* органов внутренних дел на транспорте.

Следовательно, органы внутренних дел по субъектам Российской Федерации, районам, городам и иным муниципальным образованиям осуществляют оперативное обслуживание соответствующих территорий, а органы внутренних дел на транспорте осуществляют оперативное обслуживание не территорий, а определенных объектов транспорта, и термин «территория оперативного обслуживания» не может быть применим в организации их деятельности.

Анализируя ведомственные нормативные акты по указанной проблематике, можно отметить, что в нормативных правовых актах МВД России встречаются формулировки, которые не укладываются ни в один из рассмотренных примеров. Так, в приказе МВД России от 01.04.2014 № 199 «Об утверждении Инструкции о порядке проведения сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации гласного оперативно-разыскного мероприятия обследования помещений, зданий, сооружений...» определен перечень должностных лиц органов внутренних дел, уполномоченных издавать распоряжения о проведении гласного оперативно-разыскного мероприятия. Также определена их территориальная компетенция, с учетом которой издается распоряжение о проведении ОРМ. В частности, для руководителей органов внутренних дел на транспорте такая компетенция сформулирована как «*объекты транспорта, находящиеся в пределах обслуживаемой территории органа внутренних дел на транспорте*». Исходя из смысла данной фразы, в обслуживании органа внутренних дел на транспорте имеется определенная территория, а проводить соответствующие ОРМ данный орган полномочен лишь на объектах транспорта, на этой территории располагающихся. Это противоречит статусным документам органов внутренних дел на транспорте и ограничивает их полномочия несуществующей территорией обслуживания, которая нигде не установлена, и способы её определения отсутствуют.

В статьях, связанных с деятельностью органов внутренних дел на транспорте, помимо содержащихся в нормативных правовых актах формулировок, можно встретить такую формулировку, как «...*территория, относящаяся к зоне оперативного обслуживания*» [8, с. 258-261], что также представляется некорректным.

Все это свидетельствует об отсутствии единого понимания очевидного факта, связанного с тем, что в оперативное обслуживание органов внутренних дел на транспорте отнесены *объекты*, а не *территория*.

Помимо рассмотренных терминов, в нормативных правовых актах МВД России встречается такой термин, как *участок оперативного обслуживания*. Так, в совместном приказе МВД России № 1022 и Минтранса России № 487 от 27.12.2013 [9] участком оперативного обслуживания фактически обозначаются железнодорожные пути сообщения, отнесенные в обслуживание линейного подразделения, в границах которого осуществляется сопровождение пассажирских поездов дальнего следования и пригородного сообщения.

Также к участкам оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте следует отнести главный судовой ход акватории рек и каналов, который в настоящее время отнесен к категории объектов, находящихся в оперативном обслуживании на речном транспорте. Являясь водным пространством, предназначенным для движения судов, судовой ход физически не может быть отделен от остального водного пути, являясь его частью, и говорить о его самостоятельности и выделении в отдельный объект неправильно.

Подводя итог изложенному, можно сделать вывод о том, что в настоящее время в оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте находятся *объекты транспорта* и *участки путей сообщения*. Говоря об отличии от *территории оперативного обслуживания*, на которой осуществляют деятельность органы внутренних дел по субъектам Российской Федерации, городам, районам и иным муниципальным образованиям, принципиальным является понимание того, что, например, станции, грузовые дворы и порты хоть и располагаются на определенных территориях, основанием нахождения их в оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте является принадлежность именно к объектам транспортной инфраструктуры.

Такая позиция в полной мере будет соответствовать и результатам научных исследований, посвященных органам внутренних дел на транспорте. Так, например, профессор Ю.В. Степаненко, осуществивший глубокое изучение проблем теории и практики в деятельности ОВДТ, рассматривая концептуальные основы правоохранительной деятельности на транспорте, говорит именно о *линейно-объектовом принципе* организационного построения и оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел на транспорте, в основе которого лежит линейная дислокация объектов оперативного обслуживания и их подведомственность [10, с. 65].

Вышеизложенное позволяет сделать вывод о недопустимости соотнесения полномочий органов внутренних дел на транспорте и их должностных лиц с элементами административно-территориального устройства Российской Федерации, а также о необходимости вместо термина «*территория оперативного обслуживания*» использовать в отношении органов внутренних дел на транспорте термин «*объекты транспорта и участки путей сообщения, находящиеся в оперативном обслуживании*».

Литература

1. Приказ МВД России от 20.07.2011 № 863 «Об утверждении Положения о Главном управлении Министерства внутренних дел Российской Федерации по Северо-Кавказскому федеральному округу» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Указ Президента РФ от 13.05.2000 № 849 «О полномочном представителе Президента Российской Федерации в федеральном округе» // СПС «КонсультантПлюс».
3. Приказ МВД России от 30.06.2011 № 760 «Об утверждении схем размещения и подчиненности территориальных органов МВД России, реализующих задачи и функции органов внутренних дел на транспорте» // СПС «КонсультантПлюс».
4. Приказ Генпрокуратуры России № 39, МВД России № 1070 от 29.12.2005 «О едином учете преступлений» // СПС «КонсультантПлюс».
5. Приказ МВД России от 29.08.2014 № 736 «Об утверждении Инструкции о порядке приёма, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях» // СПС «КонсультантПлюс».
6. Приказ МВД России от 01.07.2011 № 783 «Об утверждении Положения об Управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по Приволжскому федеральному округу» // СПС «КонсультантПлюс».
7. Приказ МВД России № 1022 и Минтранса России № 487 от 27.12.2013 «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».
8. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. - М.: Мегатрон XXI, 2000.
9. Бондарь К.А., Орлов В.В. Отдельные вопросы производства первоначальной проверки сообщения и возбуждения уголовных дел по фактам хищений грузов на железнодорожном транспорте // Общество и право. 2010. № 3. С. 258-261.
10. Степаненко Ю.В. Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики. – М.: ВНИИ МВД России, 2004.

Фомичев А.Ю.,

кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры административного права и административной
деятельности ОВД

(Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова)

Fomichev A.Yu.,

the candidate of jurisprudence, the associate professor,
head of the chair administrative administrative law and administrative activities
of internal affairs agencies

(Orel law institute of MIA of Russia named after V.V. Lukyanov)

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЧНОСТИ ВОДИТЕЛЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ADMINISTRATIVE PRAVOVOY CHARACTERISTICS OF THE INDIVIDUAL DRIVER IN ENSURING THE SAFETY TRAFFIC

Аннотация: в статье рассматривается роль личности водителя в обеспечении безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения, аварийность, правовая характеристика личности водителя/

Annotation: in the article the role of the identity of the driver in traffic safety is considered.

Key words: ensuring road traffic safety, accidents, legal description of the personality of the driver.

На безопасность дорожного движения оказывает влияние множество факторов, как объективных (состояние и обустройство дорог, интенсивность движения транспортных средств, время года, суток), так и субъективных (состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил).

В результате в дорожном процессе возникает сложная динамическая система, включающая в себя совокупность таких элементов, как «человек» – «автомобиль» – «дорога», функционирующих в определенной среде. Эти элементы дорожно-транспортной системы находятся во взаимосвязи друг с другом и образуют определенную целостность, где главным компонентом в обеспечении безопасности дорожного движения выступает человек, и в первую очередь – водитель транспортного средства.

В большинстве стран общественное мнение и официальная статистика органов регулирования дорожного движения усматривают основные причины дорожно-транспортных происшествий в ошибках, просчетах и других негатив-

ных проявлениях со стороны водителя, участвующего в процессе дорожного движения. Так, Всемирная организация здравоохранения считает, что девять из десяти происшествий происходит по вине водителей, остальная их часть также в какой-то степени зависит от водителей [1].

Так, согласно официальной статистике ГИБДД России в январе - декабре 2013 г. произошло 203597 случаев ДТП, из которых 177504 – по вине водителей, что составило 87,2% от общего числа ДТП. В результате человеческого фактора погибли 24040 и пострадали 235334 человека [2]. Отсюда следует, что личности водителя должна отводиться приоритетная и главенствующая роль в обеспечении безопасности дорожного движения.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.10.2012 г. № 1995-р утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». В ее рамках к 2020 году планируется снизить смертность на дорогах на 25% по сравнению с показателями 2010 года (с 26,5 тысяч до 20 тысяч человек в год соответственно). Кроме того, одним из направлений по развитию системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения программа предусматривает повышение культуры на дорогах как со стороны водителей, так и иных участников дорожного движения¹.

К сожалению, формирование адекватного отношения каждого человека к проблеме обеспечения безопасности на дорогах остается у нас на низком уровне. Управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, проявление за рулем раздражительности, озлобленности по отношению к другим участникам дорожного движения, желание «отомстить» за некорректное поведение в свой адрес, лихачество, безответственность и халатное отношение должностных лиц к своим обязанностям – вот лишь неполный перечень, указывающий на уровень правосознания граждан, характеризующийся отрицанием различных правил и норм либо их пренебрежением. При таком уровне осознания проблемы ситуацию не изменить, нужно, чтобы изменилось отношение самого человека. Именно поэтому крайне важно соблюдение элементарных правил этики по отношению к другим участникам движения. О чем можно говорить, когда серьезные штрафы, ужесточение административной и уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, порицание обществом не дают действенных результатов.

Ни для кого не секрет, что большинство ДТП со смертельными исходами вызваны не столько плохими условиями дорожного движения, сколько состоянием, в которых они совершаются. Согласно официальной статистике ГИБДД, в январе-декабре 2012 года по вине пьяных водителей совершено 12843 ДТП, что на 4,8% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, в результате чего погибли 2103 и пострадали 18679 человек [2].

¹ По данным, приведенным в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1996-р.

Статистика пьянства за рулем плачевна, и, похоже, никакие меры (ни штрафы, ни административные наказания) не могут заставить людей в состоянии алкогольного опьянения не садиться за руль транспортного средства. Пожалуй, только личный пример (отрицательный) может исправить данную ситуацию.

Пьянство за рулем – это всего лишь малая часть пьянства в нашей стране. Никогда не искоренить пьяного водителя, пока не победят отношение к пьянству в обществе как к атрибуту российского менталитета. Сейчас в обществе широко обсуждается вопрос об отмене нулевого промилле. После того как в середине 2010 г. в России ввели нулевой порог, ДТП по вине пьяных водителей меньше не стало. Ограничения не останавливают безответственных, недисциплинированных водителей, они были и, увы, будут.

Серия громких аварий с многочисленными человеческими жертвами¹, произошедшая в последнее время, вряд ли изменит ситуацию в сторону смягчения наказания и возврата прежних 0,2 промилле, о которых многие ратуют. Пока будет считаться, что «пить за рулем – плохо», никакие штрафы, никакие промилле ничего не решат.

Личность водителя наиболее ярко проявляет себя в самых сложных, критических ситуациях, возникающих на дороге. Поэтому основные характеристики личности водителя играют важную роль в процессе управления автомобилем и не могут не влиять на безопасность дорожного движения. В современных условиях деятельность водителя автотранспортных средств осложняется высокой интенсивностью дорожного движения вследствие неуклонного роста количества автотранспорта, неудовлетворительным состоянием дорожной инфраструктуры и сопряжена значительными нервно-эмоциональными перегрузками, частым возникновением экстремальных ситуаций, высокой ответственностью и высокой ценой ошибочных действий.

Однако в любой ситуации водитель не должен терять самообладания над собой, ему необходимо быть дисциплинированным и внимательным, эмоционально устойчивым, психологически выдержанным. К сожалению, очень часто водители сами создают критические ситуации на дороге, например, не переключают в темное время суток дальний свет на ближний при разъезде, опасно маневрируют в большом потоке машин, резко тормозят без крайней нужды, занимают середину дороги без видимой на то причины и т.д.

В специальной юридической литературе весьма существенная роль отводится дифференцированию типов личности водителей, совершивших ДТП. Согласно ей водителей, совершивших дорожно-транспортные происшествия, принято делить на злостных и случайных [3, с. 171-172; 4, с. 33]. Более многочисленную группу (больше 70%) составляют водители, которых можно отнести к «случайному» типу. То есть это водители, нарушающие требования ПДД в силу своей невнимательности или небрежности, не проявляющие хамство, эгоизм по отношению к другим участникам дорожного движения.

¹ Напр., трагедия на ул. Минской в г. Москве 22.09.2012 г., когда по вине водителя, находившегося за рулем в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, погибло 7 человек.

Вторую группу составляет злостный тип личности, который умышленно нарушает ПДД, создаёт своим экстремальным вождением опасные, напряженные ситуации на дороге, старается всегда быть впереди остальных участников дорожного движения. Как правило, у данной группы водителей с детства не формируются такие качества, как дисциплина, ответственность, уважение к окружающим и их интересам. Таким лицам ничего не стоит с легкостью нарушить любой запрет в угоду своим индивидуалистическим интересам. Немаловажную роль играют и недостатки, пробелы в профессиональной подготовке водителей, а также в их нравственно-правовом воспитании.

При анализе причин ДТП некоторые авторы считают, что наиболее просто отнести причину их совершения к человеческому фактору, хотя многие ДТП, не связанные с поведением и состоянием водителей, происходят из-за недобросовестности либо халатности определенных должностных лиц, например, происшествия на дороге происходят из-за дефектов транспортных средств, плохого освещения улиц, состояния проезжей части, неправильной разметки улиц, неверной установки дорожных знаков, неверного режима действия светофоров и т.п.

Однако в системе «человек» – «автомобиль» – «дорога» водитель принимает решения и обязан мгновенно реагировать на изменение других элементов дорожно-транспортной системы (выбрать необходимый режим движения, обеспечивать постоянный контроль за движением транспортного средства, осуществлять вовремя техническое обслуживание автомобиля и т.д.).

В любой ситуации водитель должен оставаться человеком. Важно помнить, что, управляя автомобилем и нажимая на педали, водитель проявляет себя не просто как человек, а прежде всего как личность.

Литература

1. Официальный сайт ВОЗ // URL: www.who.int.
2. Официальный сайт ГИБДД России.
3. Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2006.
4. Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: дис. ... канд. юрид. наук. – Владимир, 2011.

Целуйко А.В.,

кандидат юридических наук,

начальник Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России

Tseluyko A.V.,

the head of the Centre for staff training in the sphere of transport security of the advanced
training institute of the Ministry of internal affairs of Russia

**ПЕРСПЕКТИВЫ ОБУЧЕНИЯ НА БАЗЕ ВИПК МВД РОССИИ
СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ОБЩЕСТВЕННУЮ
БЕЗОПАСНОСТЬ НА ОБЪЕКТАХ МЕТРОПОЛИТЕНА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**THE PROSPECTS OF LEARNING BASED ON THE RATI OF THE MIA
OF RUSSIA POLICE OFFICERS PROVIDING PUBLIC SAFETY
FOR UNDERGROUND FACILITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Аннотация: в статье рассмотрены учебно-методические и материально-технические возможности Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России по проведению профессиональной подготовки сотрудников полиции, обеспечивающих общественную безопасность на объектах метрополитена Российской Федерации.

Ключевые слова: профессиональная подготовка, Центр подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности, учебные практические занятия.

Annotation: the article considers methodical and logistical capabilities of the all-Russian Institute of advanced training of employees of the interior Ministry Russia for the professional training of police officers ensure public safety in underground facilities of the Russian Federation.

Key words: Training, Training center employees in the field of transport security, teaching practical classes.

Эффективность работы сотрудников правоохранительных органов во многом зависит от качественной профессиональной подготовки. Одной из форм этой подготовки является система повышения квалификации действующих сотрудников, в том числе осуществляющих свою деятельность на объектах транспорта.

Федеральное государственное казённое образовательное учреждение дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России» (ВИПК МВД России) явля-

ется ведущим учебным заведением системы дополнительного профессионального образования МВД России.

Главная задача института состоит в формировании у сотрудников органов внутренних дел знаний в области новейших достижений и положительного опыта деятельности отечественных и зарубежных правоохранительных органов, а также в приобретении умений и навыков по эффективному исполнению служебных обязанностей.

В институте ежегодно проходят повышение квалификации и профессиональную переподготовку более 7 тысяч сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации, силовых структур стран СНГ и дальнего зарубежья по 152 должностным категориям, в их числе – 300-400 иностранных специалистов. Профессорско-преподавательский состав представлен 60 кандидатами и докторами наук, имеющими большой практический опыт работы.

В составе института также функционируют различные специализированные центры. В декабре 2006 года, в соответствии с приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации в структуре Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России образован Центр подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности.

Основной задачей Центра является повышение квалификации сотрудников органов внутренних дел, обеспечивающих безопасность на объектах транспорта.

В учебном процессе Центра задействованы кафедра и организационно-методическое отделение: 7 сотрудников кафедры подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности (начальник кафедры, профессор, доцент, 2 старших преподавателя, преподаватель и начальник кабинета спецдисциплин); 3 преподавателя-методиста организационно-методического отделения Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности; инженер.

Лекционные и практические занятия проводятся в научных и практических подразделениях: на базе ФКУ НПО «СТиС» МВД России, УТ МВД России по ЦФО, в Линейном управлении МВД России в аэропорту Домодедово, в Линейном отделе МВД России на ст. Москва-Павелецкая, в Линейном управлении МВД России на станции Москва – Рязанская, Ситуационном центре Управления полиции на Московском метрополитене ГУ МВД России по городу Москве.

Представители главных управлений и управлений неоднократно принимали участие в «круглых столах», в открытых и показательных занятиях, проводимых Центром подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности.

Центр представляет собой учебный комплекс, оборудованный в соответствии с технологической схемой обеспечения безопасности действующего транспортного комплекса, позволяющей моделировать ситуацию с момента входа пассажиров до непосредственной посадки. Также предусмотрена аудитория для обучения сотрудников полиции, обеспечивающих правопорядок на объектах метрополитена.

Основной задачей Центра является повышение квалификации сотрудников полиции, обеспечивающих общественный порядок и общественную безопасность на объектах транспорта.

Направлениями деятельности Центра являются:

- обучение противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта;
- обучение сотрудников транспортной полиции, выявление запрещенных к проносу и провозу на объектах транспорта (в том числе запрещенных наркотических веществ, взрывчатых устройств, боеприпасов и т.д.);
- разработка предложений по противодействию террористическим и экстремистским угрозам объектам транспорта.

Учебный процесс построен так, чтобы знания, умения и навыки, полученные в ходе обучения, могли быть оперативно реализованы в практической деятельности сотрудников правоохранительных органов.

Этому способствует применение активных видов обучения, тренингов, а также новейших педагогических и компьютерных технологий. Учебная блочно-модульная программа рассчитана на десятидневный курс обучения в рамках повышения квалификации.

Обучение слушателей осуществляется по следующим дисциплинам:

- деятельность органов внутренних дел на транспорте, направленная на противодействие терроризму и экстремизму;
- особенности несения службы по охране общественного порядка на объектах транспорта;
- особенности правил перевозки пассажиров, ручной клади и багажа на объектах транспорта;
- тактика проверки документов у граждан на объектах транспорта;
- профайлинг (методика выявления потенциально опасных пассажиров и ситуаций в ходе предполетного досмотра).

Центр подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности обладает развитой инфраструктурой и учебно-материальной базой: учебные аудитории, конференц-зал, учебно-практические пособия «Вагон метрополитена», «Планер самолёта ТУ-154Б», модернизированный в 2014 году интерактивный лазерный тир «Рубин», включающий новейший адаптивный стрелковый комплекс «Комбат» – общая площадь учебно-полигонной территории более 1000 кв.м.

В учебном процессе используется специальная техника: система «Видеопоток» с аппаратно-программным комплексом «СОВА», приборы для бесконтактного обнаружения горючих жидкостей в закрытой емкости «LQ-test», специализированные аппаратно-программные комплексы носимых терминалов доступа к розыскным базам «Терминал», автоматизированные комплексы поточной проверки документов «Кейс - КПМ», ручной мобильный сканер «Заслон», предназначенный для обнаружения спрятанных под одеждой на теле человека металлических и неметаллических предметов, в том числе и взрывчатых веществ.

Занятия направлены на отработку практических навыков у сотрудников транспортной полиции, в частности на методы тактильного досмотра и досмотра с применением ручных металлодетекторов.

В специально оборудованное помещение учебного оперативного штаба выведены все системы видеонаблюдения, находящиеся в Учебном комплексе, создан аналог охранной системы периметра объекта транспортной инфраструктуры. Имеются видеокамеры и система сигнализации, которые находятся на охране периметра учебного корпуса и въезда на территорию института.

В 2012 году Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин посетил Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России. Целью визита было ознакомление с деятельностью ВИПК по подготовке кадров для правоохранительных органов, а также с используемыми в процессе обучения современными техническими средствами, системами и комплексами обеспечения безопасности и противодействия терроризму, незаконному обороту наркотиков и другим видам транснациональной преступности.

В Центре подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности Владимиру Владимировичу была продемонстрирована технологическая система обеспечения авиационной безопасности, показана работа аппаратно-программного комплекса распознавания лиц и идентификации пассажиров, оборудования для обнаружения опасного содержимого закрытых емкостей, проверки подлинности документов, а также инновационной системы, позволяющей определить в потоке людей потенциально опасных граждан.

Владимир Владимирович Путин подчеркнул важность подготовки сотрудников, обеспечивающих транспортную безопасность государства.

19 мая 2013 года в рамках своего визита в Российскую Федерацию делегация Организации Объединенных Наций во главе с Генеральным секретарем Пан Ги Муном посетила Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

В составе делегации ООН, кроме главы ООН, находились Генеральный директор Отделения ООН в Вене, Исполнительный директор Управления наркотикам и преступности Юрий Федотов, помощник Генсекретаря ООН Дмитрий Титов, другие официальные лица ООН и МИД России.

Господина Пан Ги Муна встречали: статс-секретарь – заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации И.Н. Зубов, заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник полиции В.Н. Кирьянов и начальник ВИПК МВД России генерал-полковник полиции Ю.А. Коков. Также во встрече приняли участие руководители и сотрудники Договорно-правового департамента и Департамента государственной службы и кадров МВД России. Встреча прошла в деловой, конструктивной обстановке, при взаимопонимании и заинтересованности сторон.

Во время пребывания господина Пан Ги Муна в Институте его вниманию были представлены современные образцы досмотровой техники, система визуальной диагностики пассажиропотока (профайлинг). Генеральный секретарь ООН обратил внимание на использование в учебном процессе инновационных

педагогических технологий, тренинговых процедур и других современных видов обучения.

Сотрудниками Центра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности ВИПК МВД России в январе-феврале 2014 года были подготовлены 600 сотрудников полиции, привлекавшиеся к проведению досмотровых мероприятий с использованием технических средств при осуществлении допуска посетителей и персонала на объекты транспорта и массовых мероприятий в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

Центр подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности ВИПК МВД России готов осуществлять повышение квалификации руководящего состава среднего звена и инспекторского состава строевых подразделений сотрудников полиции, обеспечивающих общественную безопасность на объектах метрополитена Российской Федерации.

Литература

1. Игошкина А.С., Мотин В.В., Целуйко А.В. Антитеррористическая защищенность метрополитена как объект криминологического изучения: лекция. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2013.

2. Целуйко А.В., Комов А.А., Лазоренко А.В., Пирогова Л.К. Применение досмотровой техники сотрудниками транспортной полиции: учебное пособие. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2014.

Шатерников В.С.,

кандидат технических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Автомобильное хозяйство и автосервис»
(НЧОУ «Курский автодорожный институт»)

Shaternikov V.S.,

the candidate of technical sciences, associate professor,
head of the department «Automobile economy and car service»
(NChOU «Kursk Road Institute»)

ТРАНСПОРТ И ЕГО БЕЗОПАСНОСТЬ

TRANSPORT AND ITS SAFETY

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы значимости обеспечения транспортной безопасности на всех стадиях, от момента проектирования транспортного средства и объектов его инфраструктуры и до их списания. Предлагается научный подход к обеспечению безопасности на транспорте и объектах его инфраструктуры.

Ключевые слова: акты незаконного вмешательства, объекты транспортной инфраструктуры, транспортная безопасность.

Annotation: in article questions of the importance of ensuring transport safety at all stages, from the moment of design of the vehicle and objects of its infrastructure to their write-off are considered. Scientific approach to safety on transport and objects of its infrastructure is offered.

Key words: acts of illegal intervention, objects of transport infrastructure, transport safety

В Федеральном законе № 184-ФЗ «О техническом регулировании» красной нитью проходит мысль об обеспечении безопасности изделий, работ и услуг во всех отраслях экономики страны, в том числе и на транспорте.

Под техническим регулированием, согласно Федеральному закону от 01.05.2007 № 65-ФЗ, понимается правовое регулирование отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции или к связанным с ними процессами проектирования, производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнению работ или оказанию услуг и правовое регулирование отношений в области оценки соответствия.

Минтранс России совместно с подведомственными агентствами большое внимание уделяет вопросам оказания государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности, а также государственного контроля и надзора. Следует отметить, что отраслевыми агентствами проведено категорирование объектов и возможных последствий от осуществления актов незаконного вмешательства.

Разработана необходимая нормативно-правовая база, позволяющая в полной мере реализовать требования законодательства в области обеспечения транспортной безопасности. Результатом такой работы должно стать то, что уязвимые объекты транспортной инфраструктуры будут оснащены специализированными современными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими защиту от актов незаконного вмешательства.

Термин «транспортная безопасность» в российском законодательстве определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [1]. Такое трактование транспортной безопасности не полностью отражает его суть. И мы согласны с мнением таких авторов, как С.С. Сулакшин, Ю.П. Козлов, М.В. Вилисов и др. [2, 3], что такая формулировка является неполной. *Дефиниция* содержит лишь одну угрозу состоянию защищенности от актов незаконного вмешательства, игнорируя технологические и природные угрозы. Авторами пред-

лагается обозначить меры и средства, которыми будет достигнуто это состояние защищенности.

В основном понятие транспортной безопасности трактуется как предупреждение терроризма на транспорте, т.е. носит антитеррористический характер.

Необходимость точной формулировки понятия транспортной безопасности позволяет избежать неясности доказываемого тезиса.

Транспортную безопасность следует понимать не только как состояние защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, но и как обеспечение этой безопасности от момента проектирования до их утилизации.

Мы рассматриваем транспортную безопасность для следующих видов транспорта: автомобильный, водный, воздушный и железнодорожный.

Вообще, транспортная безопасность должна рассматриваться на следующих этапах:

- при проектировании;
- при производстве (изготовлении);
- при транспортировании;
- при эксплуатации (ТО, ремонт, перевозочный процесс);
- при утилизации.

Вопросами обеспечения безопасности изделия на стадии проектирования занимаются научные конструкторско-технологические организации. В процессе проектирования изделия, даётся экспертная оценка его надёжности и безопасности. Здесь рассматриваются в основном вопросы активной и пассивной безопасности с точки зрения конструкции изделия.

Обеспечением безопасности изделия на стадии производства занимаются заводы-изготовители. Здесь учитываются технологические возможности производства с точки зрения обеспечения надёжности, долговечности и ремонтпригодности создаваемого изделия с учётом его основного назначения.

Следует отметить важность обеспечения безопасности транспортирования изделия от места его изготовления до места предстоящей эксплуатации. На этом этапе рассматривается такой процесс транспортирования, при котором обеспечивается его безопасность с точки зрения закрепления изделия на транспортируемой платформе. Проводится расчёт устойчивости изделия при транспортировании с учётом скорости и траектории движения на опасных участках.

В качестве примера следует привести следующее:

- безопасность транспортирования отдельных элементов крупногабаритных воздушных судов (мод. А-300) к месту основной сборки;
- безопасность транспортирования отдельных элементов большегрузных автомобилей-самосвалов (мод. БелАЗ) к месту их эксплуатации;
- безопасность транспортирования крупногабаритных и тяжеловесных изделий автомобильным транспортом (ёмкости, краны и др.) к месту монтажа;
- безопасность транспортирования грузов морским или речным транспортом (равномерность размещения груза по отсекам и др.).

Особый интерес обеспечения транспортной безопасности представляет этап эксплуатации изделия. Здесь просматриваются следующие направления:

- для автомобильного транспорта – безопасность дорожного движения;
- для водного транспорта – безопасность движения на водных путях;
- для воздушного транспорта – безопасность полётов;
- для железнодорожного транспорта и метрополитенов – безопасность движения на железных дорогах.

Эта безопасность выведена в отдельную статью, и ею занимаются отдельные службы по видам транспорта.

Следует также остановиться и на таком вопросе, как безопасность перевозочного процесса пассажиров и грузов на соответствующем виде транспорта.

При появлении экстремальной ситуации, связанной с каким-либо видом транспорта, когда требуется её нейтрализация, необходимо не только чётко знать, как действовать, но и учитывать конструктивные особенности как самого транспортного средства, так и объектов транспортной инфраструктуры. Это особенно касается случаев совершения актов незаконного вмешательства на объектах транспорта.

В ближайшем будущем в Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина будет первый выпуск специалистов по транспортной безопасности. И хотелось бы задать таким вопросом: имеется ли научная основа данной специальности? На этот вопрос есть положительный ответ.

В настоящее время при подготовке специалистов в области транспортной безопасности упор делается в основном на расследование причин, повлекших за собой негативные последствия (повреждение, недостача, уничтожение и др.). Это, скорее всего, является следствием той небезопасности, которая не была учтена на предшествующих этапах перевозочного процесса.

Конечно, предусмотреть все аспекты для обеспечения транспортной безопасности невозможно, но негативные последствия можно значительно сократить. Что для этого необходимо сделать?

Сначала рассматривается целевая функция транспортной безопасности, а затем разрабатывается алгоритм решения поставленной задачи.

В целевой функции должны быть обозначены все составляющие, влияющие в той или иной степени на безопасность, а затем описать их математически или логически. Это необходимо для установления изменения показателей безопасности в зависимости от возможных причин.

Что же касается разработки алгоритма решения поставленной задачи, то здесь необходимо разработать блок-схему и ввести необходимые и достаточные критерии перехода функции из одного состояния в другое. Например, при определении надёжности транспортной безопасности на досмотровом посту может возникнуть ситуация, когда при внешнем досмотре не было обнаружено признаков незаконного провоза запрещённых веществ или предметов, то на следующем этапе можно будет провести дополнительное обследование с применением специализированного оборудования. Основанием для проведения дополнительного досмотра может быть изменение поведения клиента (волнение, неадекватное поведение и др.).

Утилизация транспорта и ОТИ – это особый процесс, который напрямую связан с экологией (выброс вредных веществ, излучение и др.), например, утили-

лизация транспортных средств, работавших в зоне ликвидации аварий на АЭС, испытательных полигонов и др.

Надо отметить, что успешное противостояние АНВ на ОТИ возможно только в случае чёткого представления конструктивных особенностей вида транспорта и ОТИ. Это позволит в кратчайшие сроки выявить возможные места закладки опасных веществ или оружия, способных привести к негативным последствиям как при их транспортировании, так и в случае их применения при совершении террористических актов.

Проблема обеспечения транспортной безопасности стала в последнее время очень актуальной в связи с участвовавшими по всему миру попытками нарушить эту безопасность.

Таким образом, возникает необходимость не только в принятии срочных законодательных мер по защите пассажиров, персонала, транспортных средств, ОТИ от всех видов опасности, включая акты незаконного вмешательства в деятельность транспорта, но и в совершенствовании технологии обеспечения транспортной безопасности на всех этапах работы транспорта и ОТИ.

Литература

1. Закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Белов П.Г. Методологические основы обеспечения транспортной безопасности // www.transafety.ru.
3. Проблемы формирования государственной политики транспортной безопасности / Якунин В.И., Сулакшин С.С., Головистикова А.В., Вилисов М.В., Тимченко А.В., Хрусталева Е.А. и др. – М.: Наука. 2006. – 432 с.

Шелепов О.Г.,

старший оперуполномоченный по особо важным делам отдела организации борьбы с преступлениями по линии уголовного розыска Управления организации борьбы с преступлениями на транспорте ГУТ МВД России

Shelepov O.G.,

senior operations officer for particularly important cases of the department of struggle against crimes under the Criminal Investigation Department of the organization to combat crime GUT transport of the MIA of Russia

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕЗАКОННОМУ ОБОРОТУ НАРКОТИКОВ НА ТРАНСПОРТЕ

ORGANIZATION OF COMBATING DRUG TRAFFICKING IN THE TRANSPORT

Аннотация: в статье автором анализируется состояние наркоситуации в Российской Федерации, и предлагаются меры по организации противодействия незаконному обороту наркотиков на транспорте.

Ключевые слова: наркотические средства, наркоситуация, противодействие незаконному обороту наркотиков на транспорте.

Annotation: the author analyzes the state of the drug situation in the Russian Federation, and suggests arrangements for combating drug trafficking in transport.

Key words: drugs, drug situation, combating drug trafficking in transport.

По оценкам экспертов, в настоящее время проблема наркомании на территории Российской Федерации затрагивает более 30 миллионов человек, то есть практически каждого пятого жителя страны, в стране не осталось ни одного региона, где бы не были зафиксированы случаи употребления наркотиков или их распространения.

На протяжении последних пяти лет в стране наркоситуация не претерпела резких изменений.

Более 60% наркотических средств на наркорынке России имеют контрабандное происхождение, первое место занимают наркотики опийной группы (героин), которые полностью поступают из-за рубежа.

Маршрутом их поступления по-прежнему остается южное направление – из Афганистана через азиатские республики бывшего СССР (Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан и Казахстан). Конечными пунктами назначения являются Москва, Санкт-Петербург, Самара, Саратов, Екатеринбург, а также крупные города Поволжья и Сибири, которые можно рассматривать как

узловые пункты для распределения наркотических средств по Российской Федерации и переправки (транзита) героина в Европу.

Наибольшее количество наркопреступлений традиционно совершается в Москве, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Краснодарском и Приморском краях, Новосибирской, Кемеровской, Свердловской области, Самарской и Ростовской областях.

Наркотики опийной группы (маковая солома и экстракт маковой соломы «опий») автомобильным и железнодорожным транспортом контрабандно поставляются из Украины и Молдовы на территорию Российской Федерации.

В силу ряда географических, экономических и социальных причин Россия занимает особое место в массовых миграционных процессах: именно через ее южные и восточные границы идет основной поток нелегальных переселенцев и беженцев из Украины.

По данным Федеральной миграционной службы, на территории России по состоянию на 2014 год (с учетом процессов въезда – выезда) зарегистрировано свыше 1,2 миллиона граждан Таджикистана.

Учитывая латентный характер незаконной трудовой миграции, можно отметить, что их количество (по различным оценкам) превышено в 5-7 раз, однако в 1 квартале 2015 года количество зарегистрированных снижается в связи с вводом санкций Евросоюзом в отношении России и падением курса рубля.

Географическое положение Республики Таджикистан, ее близость к источникам культивирования и производства опиатов в Афганистане, на долю которого приходится около 93% мирового производства опия, наличие развитой системы международного транспортного сообщения, относительная прозрачность границ на труднодоступных участках остаются главными факторами, определяющими основные тенденции в контрабанде наркотиков.

Основная масса переправляется с территории республик Казахстан, Киргизия, Украина, Молдова. Отмечаются случаи появления на российском наркорынке гашиша иранского происхождения, поступающего транзитом через территорию Азербайджанской Республики, а также гашиша афганского происхождения, доставляемого в Россию через страны Центральной Азии.

На протяжении последних пяти лет отмечается устойчивая тенденция расширения географии распространения наркотических средств и психотропных веществ синтетического происхождения и постоянное увеличение их доли в общей структуре потребления на территории России.

В настоящее время синтетика в некоторой степени «потеснила» с рынка наркотические средства опийной группы и сильно «разбавила» собой наркотики каннабисного ряда. Синтетика на наркорынок России попадает как контрабандой, так и из внутренних источников (собственное изготовление в условиях подпольных лабораторий).

Основными регионами, через которые синтетика попадает в Россию, являются Санкт-Петербург и Ленинградская область, Псковская, Смоленская и, в какой-то мере, Брянская области. Из Китая прекурсоры, курительные смеси, стимуляторы амфетаминового ряда и лекарственные препараты, содержащие психо-

тропные и сильнодействующие вещества, попадают через территорию Забайкальского, Хабаровского края, Челябинской, Омской и Оренбургской областей.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области продолжают свою деятельность подпольные лаборатории, зачастую «варка» происходит на квартирах и дачах, изготовление качественного амфетамина по технологии, применяющейся в Польше, Литве и Эстонии.

Уровень выявления подпольных лабораторий по изготовлению синтетических наркотиков и пресечения преступной деятельности лиц, причастных к их организации, остается низким.

В последнее время поступает оперативная информация об использовании преступными группировками для контрабанды синтетики маршрутов, пролегающих через Республику Беларусь. Это связано со снятием на российско-белорусской границе таможенного и пограничного контроля.

Наряду с наркотиками синтетического происхождения международными наркогруппам и активно «продвигается» на российский наркорынок кокаин.

Устойчивые показатели (ежегодные изъятия на протяжении последних четырех лет) наблюдаются лишь в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Тверской, Архангельской, Калининградской, Волгоградской, Ростовской, Самарской, Свердловской, Иркутской и Новосибирской областях, Краснодарском и Пермском крае, Республиках Татарстан и Карелии, то есть всего в 16 регионах из 40.

Основным каналом доставки кокаина на территорию Российской Федерации в настоящее время является морской транспорт.

Так, по оценкам ФСКН России, свыше 80% изымаемого кокаина поступает в Россию на грузовых судах, прибывающих из Эквадора в порты Санкт-Петербурга и Новороссийска.

Анализ наркоситуации в России и прогноз ее развития позволяют сделать вывод о том, что кокаин в течение длительного времени не будет доминировать на отечественном наркорынке, то есть не станет «истинно российской» проблемой.

Ежедневно в Россию прибывают 734 рейса, следующие из наркоопасных направлений, таких как Центральная Азия и Закавказье – 347 рейсов, Латинская Америка (прямые и стыковочные, следующие из Европы) – 277, Азиатско-Тихоокеанский регион – 110.

В ходе анализа наркоопасных маршрутов, по вскрытым фактам транспортировки наркотиков на авиарейсах, вылетающих их городов Центральной Азии, наиболее часто значится рейс по маршруту «Душанбе-Москва», наркокурьеры также активно используют авиарейсы «Душанбе-Казань», «Худжанд-Казань», «Душанбе-Нижний Новгород», «Душанбе-Екатеринбург», «Куляб-Екатеринбург», «Душанбе-Емельяново (Красноярск)».

Факты контрабанды кокаина авиатранспортом, выявляются на маршрутах из Доминиканской Республики и Республики Куба в Россию.

На железнодорожном транспорте перевозчики наркотических средств и психотропных веществ наиболее часто выявлялись в поездах сообщением «Новосибирск-Новый Уренгой», «Бишкек-Новосибирск», «Баку-Тюмень», «Санкт-

Петербург-Новокузнецк», «Санкт-Петербург-Уфа», «Москва-Челябинск», «Белгород-Новосибирск».

Отмечается, что для контрабанды наркотиков используются многочисленные маршруты с одновременным использованием различных видов транспорта. Курьеры, перевозящие наркотики, зачастую избегают следовать прямыми рейсами, используя более дорогие, но менее опасные, по их мнению, транзитные маршруты. Многие жители приграничных территорий (например, жители Печорского района, Псковской области и др.) имеют двойное гражданство. Это позволяет им беспрепятственно пересекать государственную границу, что используется преступными элементами для перевозки наркотиков. Кроме того, частое пересечение границы по законным нуждам является хорошей маскировкой преступной деятельности.

В органах внутренних дел на транспорте наряду с решением задач по обеспечению транспортной безопасности важнейшим направлением оперативно-служебной деятельности остается организация противодействия незаконному обороту наркотиков на транспорте.

Кроме того, Главное управление на транспорте МВД России во исполнение Плана МВД Российской Федерации по выполнению Межгосударственной программы совместных мер борьбы с преступностью на 2014-2018 годы, а также совместных планов с ФСКН России, ФТС России, ПС ФСБ России и во взаимодействии с правоохранительными органами других государств осуществляет проведение комплексных совместных и/или согласованных межведомственных профилактических, оперативно-разыскных мероприятий и специальных операций по противодействию незаконному обороту наркотических средств и психотропных веществ и их прекурсоров.

В целях выявления организаторов и участников преступных групп, перекрытия каналов поставки, установления лиц, причастных к незаконному обороту наркотических средств, проводятся локальные оперативно-профилактические мероприятия по отработке парков отстоя подвижного состава, железнодорожных вокзалов и станций, пассажирских поездов, аэропортов, морских и речных портов и вокзалов.

Главное управление на транспорте МВД России является соисполнителем в подготовке к проведению совместной пограничной операции, цель которой – обеспечение соблюдения физическими и юридическими лицами режима российско-китайского участка государственной границы, пограничного режима и режима в пунктах пропуска через государственную границу.

Органы внутренних дел на транспорте принимают участие в проведении совместной специальной пограничной операции по пресечению противоправной деятельности через внешние границы государств участников СНГ на северо-западном и западных направлениях.

Во исполнение Комплексного плана оперативно-разыскных мероприятий по перекрытию каналов транспортировки наркотиков на объектах железнодорожного и воздушного транспорта на 2015 год совместно с сотрудниками УБОП МВД Республики Таджикистан проведено ОРМ «международная контролируемая поставка».

В отчетном периоде отмечаются низкие результаты работы по организации и проведению ОРМ «контролируемая поставка».

В результате реализации оперативной информации на территории железнодорожной станции Жилёво (Московская область) выявлены и задержаны граждане Республики Таджикистан: М., 1991 г.р., и Р., 1985 г.р., у которых обнаружено и изъято свыше 9,5 кг наркотического средства героин.

Основными недостатками в организации работы по перекрытию каналов поставки наркотических средств воздушным, водным и железнодорожным транспортом остаются:

- отсутствие целенаправленной работы по выявлению фактов транспортировки наркотических средств, результаты достигаются за счет валовых показателей на территории оперативного обслуживания органов внутренних дел по субъектам Российской Федерации;

- неудовлетворительный контроль за работой подчиненных сотрудников руководителями, пассивность самих оперативных сотрудников, привыкших работать по шаблону, отсутствие квалифицированного негласного аппарата, вследствие чего дела оперативного учета либо не заводятся, либо прекращаются из-за неподтверждения оперативной информации, а лица к уголовной ответственности не привлекаются;

- низкая эффективность отработки пассажирских составов на станциях пунктов пропуска;

- нерегулярное использование возможностей специалистов-кинологов со служебно-разыскными собаками, подготовленными на поиск наркотических средств;

- техническое обеспечение при проведении досмотровых и профилактических мероприятий находится не на должном уровне;

- отсутствуют источники в среде наркоторговцев.

Организация противодействия незаконному обороту наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров на транспорте, по нашему мнению, должна включать в себя:

- обучение оперативных сотрудников ОРД;

- организацию и проведение оперативно-разыскных, оперативно-профилактических мероприятий;

- организацию взаимодействия;

- международное сотрудничество;

- разработку методик организации работы по противодействию незаконному обороту на транспорте.

СОДЕРЖАНИЕ

Амельчаков И.Ф., Озеров И.Н., Александров А.Н.	Вопросы кадрового обеспечения линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте в свете приоритетов кадровой политики МВД России и изменений в нормативно-правовом регулировании	3
Архипцев И.Н.	Предупреждение контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов с использованием транспорта	9
Березкин А.М.	О некоторых вопросах нормативно-правового регулирования взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России	16
Гундаров А.В.	Практические особенности реализации алгоритма действий по осмотру бесхозной вещи с применением технических и специальных средств, как элемента обеспечения безопасности на объектах транспорта	23
Дизер О.А., Водяная М.Ю.	Некоторые вопросы деятельности специальных учреждений, выполняющих функции по вытрезвлению граждан	29
Калюжный Ю.Н.	Деятельность подразделений Госавтоинспекции МВД России по осуществлению профилактической работы в области дорожного движения	33
Котарев С.Н., Котарева О.В., Чужинова Д.А.	Терроризм и безопасность на транспорте.....	38
Пойдунов А.А., Славко А.Л., Воротник А.Н.	Особенности несения службы и основные требования к физической подготовленности сотрудников подразделений полиции, осуществляющих оперативно-служебную деятельность на объектах транспорта.....	44

Столбина Л.В., Баландюк О.В.	Особенности осмотра места происшествия по фактам взрывов на объектах транспортной инфраструктуры	48
Тетерюк А.Г., Канов А.А.	Обеспечение транспортной безопасности мерами уголовно-процессуального реагирования и административного воздействия.....	54
Трофимов Д.А.	Линейно-объектовый принцип в деятельности органов внутренних дел на транспорте.....	60
Фомичев А.Ю.	Административно-правовая характеристика личности водителя в обеспечении безопасности дорожного движения.....	66
Целуйко А.В.	Перспективы обучения на базе ВИПК МВД России сотрудников полиции обеспечивающих общественную безопасность на объектах метрополитена Российской Федерации.....	70
Шатерников В.С.	Транспорт и его безопасность.....	74
Шелепов О.Г.	Организация противодействия незаконному обороту наркотиков на транспорте.....	79

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

**Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений
территориальных органов МВД России на транспорте**

Выпуск 1

Редактор
Комп. верстка

Ю.Н. Удалова
И.Ю. Чернышева

Подписано в печать 2016 г., 5,3 уч.-изд. л., бумага офсетная, печать трафаретная.
Тираж 30 экз. Заказ № 6

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

