

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

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

**Сборник материалов
Международной научно-практической конференции**

26 мая 2017 года

Выпуск 3

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2017**

УДК 351.74
ББК 67.401.133
А 43

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

Выпускается с 2016 года.

- А 43 Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте : сборник материалов Международной научно-практической конференции (26 мая 2017 г.). Выпуск 3. – Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. – 140 с.
ISBN 978-5-91776-210-4

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);

Котарев С.Н., доцент кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук, доцент (ответственный секретарь).

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

Столбина Л.В., заместитель начальника кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук, доцент;

Котарева О.В., преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин, кандидат юридических наук.

Сборник содержит доклады участников конференции, посвященные проблемам обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Предназначен для курсантов, слушателей, профессорско-преподавательского состава образовательных организаций системы МВД России, сотрудников органов внутренних дел.

УДК 351.74
ББК 67. 401.133

ISBN 978-5-91776-210-4

© РИО Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина, 2017

**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПРОФИЛЬНЫМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ
ПОЛИЦИИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ
НА ТРАНСПОРТЕ – КЛЮЧЕВОЕ УСЛОВИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ
ПОДГОТОВКИ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ
ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ
(ОПЫТ БЕЛ ЮИ МВД РОССИИ ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА)**

Амельчаков И.Ф.,

кандидат юридических наук, доцент;

Александров А.Н.,

кандидат юридических наук, доцент

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина);

Гасанов А.З.

(ст. Дербент УТ МВД России по СКФО)

Аннотация: статья посвящена рассмотрению реализации различных форм взаимодействия территориальных органов МВД России на транспорте с образовательной организацией МВД России, наделенной функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки специалистов. Рассмотрен опыт Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина в организации взаимодействия с ГУТ МВД России и территориальными органами МВД России на транспорте по подготовке высококвалифицированных кадров в рамках дуальной модели обучения.

Ключевые слова: взаимодействие, транспортная полиция, территориальные органы МВД России на транспорте, подготовка кадров, образовательные организации МВД России, дуальное обучение, кадровое обеспечение, профиль подготовки.

**INTERACTION WITH SPECIALIZED POLICE UNITS TERRITORIAL
BODIES OF THE MIA OF RUSSIA ON TRANSPORT – A KEY CONDITION
FOR EFFECTIVE TRAINING OF HIGHLY QUALIFIED PERSONNEL
FOR THE TRANSPORT POLICE
(EXPERIENCE BEL YUI AFFAIRS of RUSSIA NAMED AFTER I.D. PUTILIN)**

Amelchakov I.F.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor;

Alexandrov A.N.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor

(Belgorod law institute of MIA of Russia named after I.D. Putilin);

Hasanov A.Z.

(Department of transport the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation
in the North Caucasian Federal district)

Abstract: the article is devoted to the implementation of various forms of interaction of territorial bodies of the MIA of Russia on transport with the educational organization of the MIA of Russia vested with the functions of training and research

center for the implementation of priority fields of study. The experience of Li Bel, the Ministry of internal Affairs of Russia named after I.D. Putilin in the organization of interaction of the MIA of Russia and territorial bodies of the MIA of Russia on transport on the preparation of highly qualified personnel in the framework of the dual training model.

Key words: interaction, transport police, territorial bodies of the MIA of Russia on transport, training, educational institutions of the MIA of Russia, dual training, staffing, provisioning profile.

Понятие «взаимодействие» в обобщенном виде наиболее часто определяется как «участие в общей работе, деятельности, сотрудничестве, совместное осуществление операций, сделок» [5]. Можно сделать вывод, что в процессе взаимодействия осуществляется определенное влияние взаимодействующих друг на друга субъектов взаимодействия, порождающее их взаимную обусловленность и связанность. При этом взаимодействие может проявляться в самых разнообразных формах, то есть быть частным или публичным, носить длительный или кратковременный, а иногда и разовый характер и т.п. Однако несмотря на специфику своих проявлений, любое взаимодействие преследует основную цель – достижение приспособленности действий одного субъекта (-ов) взаимодействия к действиям другого (-их) субъекта (-ов), общности в понимании различных вопросов и ситуаций, смысла совместной деятельности и достижения согласия между ними [4].

Любое взаимодействие отражает процессы воздействия объектов (субъектов) друг на друга и может рассматриваться как объективная и универсальная форма развития, определяющая существование и структурную организацию любых макро- и микросоциальных систем.

Таким образом, можно констатировать, что «взаимодействие» – более общая категория, включающая в свое содержание сотрудничество как одну из форм собственной реализации. Следовательно, взаимодействие – это совокупность контактов неограниченного круга субъектов для определения позиций и подходов, а также организации процессов разрешения отдельных вопросов в различных сферах жизнедеятельности, реализуемая в формах сотрудничества и соперничества (конкуренции).

При этом рассматриваемая сфера взаимодействия образовательных организаций системы МВД России и территориальных органов МВД России, выступающих заказчиками высококвалифицированных кадров, основывается именно на форме сотрудничества.

Порядок организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации, утвержденный приказом МВД России от 31.03.2015 № 385, регламентирует деятельность Министерства внутренних дел Российской Федерации в области подготовки кадров для замещения должностей рядового состава, младшего, среднего, старшего и высшего начальствующего состава в органах внутренних дел Российской Федерации.

В соответствии с указанным выше нормативным правовым актом подготовка кадров осуществляется путем: профессионального обучения; обучения по обра-

зовательным 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; обучения по основным профессиональным образовательным программам: образовательным программам среднего профессионального образования – программам подготовки специалистов среднего звена, образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры, программам подготовки научно-педагогических кадров в адъюнктуре; дополнительного профессионального образования; профессиональной служебной и физической подготовки [7].

Перечисленные этапы подготовки кадров реализуются в рамках образовательной деятельности системы образовательных организаций МВД России, которые по своему целевому назначению и организационно-управленческой форме выполняют государственный заказ в интересах Министерства [3].

В соответствии с приказом МВД России от 29.08.2012 № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России» образовательная организация высшего образования наделяется функциями учебно-научного центра по реализации приоритетных профилей подготовки сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации. Данный нормативный правовой акт стал определяющим в реализации дуальной модели профессионального образования, так как закрепил за организациями конкретные направления подготовки сотрудников и непосредственных заказчиков кадров (профильные главные управления, департаменты и управления Центрального аппарата МВД России).

В соответствии с приказом МВД России от 02.08.2013 № 591 «О внесении изменений в приказ МВД России от 29.08.2012 № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России» институт наделен функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений по обеспечению безопасности на объектах транспорта», в рамках которого осуществляется подготовка высококвалифицированных кадров для линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте, находящихся в подчинении ГУТ МВД России [2].

С целью повышения практической направленности обучения, а также обеспечения целевой подготовки кадров для территориальных органов МВД России на транспорте, осуществляется тесное взаимодействие с Главным управлением на транспорте МВД России и подчиненными ему подразделениями.

На протяжении последних трех лет Главным управлением на транспорте МВД России на базе института проводятся семинары-совещания, координационные совещания и другие организационные мероприятия, направленные на совершенствование оперативно-служебной деятельности линейных подразделений, в том числе рассматриваются вопросы взаимодействия по подготовке кадров для транспортной полиции.

В свою очередь представители института очно и посредством видеоконференцсвязи принимают участие в оперативных совещаниях у начальника ГУТ МВД России и в заседаниях научно-практической секции главка.

Сотрудниками института на плановой основе проводится работа по ранней профессиональной ориентации учащихся выпускных классов общеобразовательных школ и трудящейся молодежи, пропаганде профессии сотрудника органов внутренних дел, разъяснению порядка отбора кандидатов на учебу и правил приема в образовательные организации системы МВД России [6].

В рамках взаимодействия с территориальными органами МВД России сотрудники института принимают активное участие в проводимых территориальными органами МВД России Днях открытых дверей, в рабочих совещаниях по вопросам качественного оформления личных дел, своевременного их направления в институт, проведения ранней профориентационной работы с молодежью [1].

Продолжается активная работа с филиалом кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, функционирующем на базе Белгородского ЛО МВД России на транспорте. В целях усиления практической направленности и реализации модели дуального обучения для проведения учебных занятий с курсантами и слушателями в течение года на регулярной основе привлекаются сотрудники линейных подразделений, в том числе ГУТ МВД России.

Активно участвуют в работе ученого совета и в общественной жизни Института представители УТ МВД России по федеральным округам. На плановой основе проводятся мероприятия с личным составом, встречи с ветеранами Белгородского ЛО МВД России на транспорте и культурно-массовые мероприятия.

Институтом совместно с УТ МВД России по ЦФО продолжена работа по ранней профориентации в средней общеобразовательной школе № 16 города Белгорода – функционируют 3 кадетских класса транспортной полиции (обучается 54 кадета).

Обучение по дополнительным профессиональным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации проходят сотрудники линейных подразделений УТ МВД России по ЦФО, СЗФО, СКФО, ПФО.

В свою очередь проходят стажировку на базе линейных подразделений сотрудники из числа профессорско-преподавательского состава института.

В рамках обмена опытом реализации основных программ профессионального обучения в сентябре 2016 года проводилась рабочая встреча с руководством Центра профессиональной подготовки УТ МВД России по ЦФО, в рамках которой институтом переданы имеющиеся учебно-методические материалы для их использования в учебном процессе центра. В феврале 2017 года проведено открытое практического занятия со слушателями факультета профессиональной подготовки, транслируемое по средством видеоконференцсвязи в Центре профессиональной подготовки.

По инициативе руководства Белгородского ЛО МВД России на базе института профессорско-преподавательским составом кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта проведено тестирование сотрудников подразделений следствия и дознания, а также лиц, состоящих в резерве на замещение вышестоящих должностей по определению остаточных знаний, необходимых для осуществления профессиональной деятельности.

Особый интерес представляет совместная научная деятельность с подразделениями транспортной полиции. Сотрудники ГУТ МВД России и подчинен-

ных линейных подразделений на регулярной основе принимают активное участие в представительских и научных мероприятиях различного уровня, проводимых институтом.

За период реализации институтом приоритетного профиля подготовки сотрудников подготовлено более 30 научных изданий с участием в авторских коллективах сотрудников линейных подразделений территориальных органов МВД России. В 2016 году завершена подготовка учебника «Транспортная безопасность», при участии в авторском коллективе начальника ГУТ МВД России.

Подготовленные линейными подразделениями методические издания и иные материалы, передаваемые в дар институту, используются в учебном процессе для обеспечения изучения дисциплин и модулей приоритетного профиля подготовки.

При поддержке ГУТ МВД России осуществляется формирование полигонной базы института, имитирующей непосредственные объекты обслуживания территориальных органов МВД России на транспорте. Переданы вагон-цистерна и крытый грузовой вагон для включения их в полигонную базу.

Весь комплекс мероприятий позволил наладить тесное взаимодействие с территориальными органами МВД России на транспорте и добиться определенных результатов.

Вместе с тем, на наш взгляд, во взаимодействии института с линейными подразделениями территориальных органов МВД России на транспорте имеются перспективные направления, позволяющие повысить его эффективность и качество на более высокий уровень:

1. Рассмотреть вопрос о существенном увеличении набора курсантов очной формы обучения и слушателей заочной формы обучения в рамках приоритетного профиля подготовки, проработав эту возможность с ДГСК МВД России, в целях покрытия в ближайшее время имеющегося некомплекта в линейных подразделениях высококвалифицированными кадрами (некомплект около 2 тыс. сотрудников).

2. Предлагаем максимально использовать возможности института в обучении сотрудников по дополнительным профессиональным программам, в том числе с использованием дистанционных образовательных технологий (в настоящее время впервые реализуется дополнительная профессиональная программа профессиональной переподготовки сотрудников, включенных в кадровый резерв территориальных органов МВД России на транспорте на районном уровне, с применением СДОТ).

3. Предлагаем вынести на рассмотрение руководства ДГСК МВД России и ГУТ МВД России вопрос о прохождении профессиональной подготовки сотрудниками линейных подразделений УТ МВД России по ЦФО, территориально приближенных к институту, на нашей учебно-практической базе (дислоцированных в Белгородской, Курской, Орловской, Воронежской областях).

4. Продолжить совместную работу по формированию полигонной и лабораторной учебно-практической базы, позволяющей моделировать естественные условия деятельности сотрудников транспортной полиции в рамках образовательного процесса.

Воплощение в жизнь всех перспективных планов позволит нам вместе готовить высококвалифицированных специалистов для транспортной полиции.

Библиографический список

1. *Александров А.Н., Гундаров А.В., Тетерюк А.Г.* Особенности дуального подхода в подготовке специалистов по обеспечению безопасности на транспорте // Вестник Орловского государственного университета. Серия: новые гуманитарные исследования. 2015. № 5 (46). С. 30-31.
2. *Александров А.Н., Удодикова Н.В., Давыдко И.Г.* Организационно-правовые особенности кадрового обеспечения территориальных органов МВД России на транспорте в современных условиях // Вестник Орловского государственного университета. Серия: новые гуманитарные исследования. 2015. № 5(46). С. 20-23.
3. *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: сборник конференции «Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте». – Белгород, 2016. С. 3-8.
4. *Бойко А.П.* Взаимодействие кадровых подразделений ОВД МВД России и образовательных учреждений МВД России // Информационная безопасность регионов. 2009. № 2. С. 11-14.
5. *Борисов А.Б.* Большой экономический словарь. – Москва: Книжный мир, 2003. – 895 с.; *Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.* Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2007. – 495 с.
6. *Ерошенков Н.В., Ерошенкова Е.И.* Профессионально-нравственная направленность воспитательной работы с курсантами образовательных организаций МВД России // Международный журнал психологии и педагогики в служебной деятельности. 2016. № 2. С. 79-83.
7. *Коваленко В.И., Коваленко Е.В.* Подготовка сотрудников полиции к реализации социальной функции в современном российском обществе: предпосылки исследования // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 79-91.

УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ «ОПЕРАТИВНОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА» ГОСУДАРСТВА В СФЕРУ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Бавсун М.В.,

доктор юридических наук, доцент
(Омская академия МВД России)

Аннотация: в статье поднимается проблема своевременности и обоснованности совершенствования уголовного законодательства. Используемое при этом нетипичное для современной доктрины определение самого процесса

трансформации уголовного закона через словосочетание – «оперативное вмешательство» предлагается воспринимать в качестве совокупности ряда критериев, необходимых для повышения эффективности современных средств уголовно-правового регулирования.

Ключевые слова: уголовное право, оперативное вмешательство, уголовно-правовое регулирование, Уголовный Кодекс Российской Федерации.

CONDITIONS OF EFFICIENCY OF «OPERATIONAL INTERVENTION» OF THE STATE IN THE SPHERE OF CRIMINAL AND LEGAL REGULATION

Bavsun M.V.,

doctor of jurisprudence sciences, associate professor
(Omsk academy of the MIA of Russia)

Abstract: the article raises the problem of timeliness and validity of improving criminal legislation. The definition of the very process of criminal law transformation through the phrase «operational intervention», which is atypical for modern doctrine, is proposed to be perceived as a set of a number of criteria necessary for improving the efficiency of modern criminal law enforcement tools.

Key words: criminal law, operative intervention, criminal law regulation, Criminal Code of the Russian Federation.

Оперативное вмешательство – выражение, которое не используется в отечественной уголовно-правовой доктрине. Тем не менее, с момента принятия уголовного закона и до его замены на другой нормативный акт он претерпевает многочисленные изменения. По большому счету, именно их своевременность, а также соответствие объективной действительности и повышают эффективность законодательных положений. Оба критерия являются обязательными для обеспечения высокого качества уголовно-правового регулирования, оказывая решающее влияние на конкретные средства воздействия. Собственно и формирование всего комплекса таких средств, а также их последующая корректировка происходят, как раз, в процессе законотворческой деятельности. Оперативность, таким образом, предполагает своевременность действий законодателя, то есть, умение достаточно быстро реагировать на происходящие в обществе изменения и их адекватность уже сложившимся на определенный момент потребностям. Оба критерия, раскрывающие содержание оперативности, обязательны. Отсутствие хотя бы одного из них исключает либо существенно снижает качество превенции, делая уголовный закон беспомощным в противодействии преступности.

Вместе с тем, как показывает анализ изменений, внесенных в Уголовный кодекс Российской Федерации за последнее десятилетие, деятельность законодателя носит в большей мере эпизодичный, нежели комплексный или системный характер, в основном следуя в направлениях, не подчиненных единому началу. Как правило, новые положения уголовного закона направлены на борьбу с отдельно взятыми явлениями (причем не всегда социально обусловленными)

слабо согласуясь с теми нормами кодекса, которые к тому времени уже давно существуют и успешно применяются. Они не являются единым целым комплексом мер, обеспечивающим противодействие преступности как социальному феномену, а не его отдельно взятым проявлениям. Разрозненность изменений и дополнений между собой является основной причиной их неэффективности в условиях реальной действительности. На фоне высочайшей динамики принятия новых положений эта проблема усугубляется многократно и находит соответствующее проявление в растущем непонимании среди членов общества.

В нашей стране, как отмечает В.В. Лунеев, за динамикой изменений и дополнений уголовного и уголовно-процессуального законодательства не успевают следить даже профессиональные юристы, а ведь законы пишутся для всех граждан страны [1]. Выбирая те или иные средства, законодатель видит лишь ближайший результат их появления в уголовном законе, при этом оставляя без оценки криминогенную обстановку, тенденции развития преступности, ее динамику, новые формы преступной деятельности и организации. Используемые в таких условиях средства просто не могут соответствовать тем целям, которые должны определять содержание мер борьбы с преступностью. В связи с этим складывается ситуация, когда отсутствие ярко выраженной идеи, объединяющей между собой все нововведения, вносимые в сферу уголовно-правового регулирования, а также четко сформулированных целей противодействия преступной деятельности влечет за собой неверно выбираемые средства и, как следствие этого, невозможность достижения должного результата.

Полагаю, что ситуация, сложившаяся в части формирования уголовного законодательства, во многом обусловлена отсутствием комплексного анализа криминогенной ситуации в государстве и постановки на этой основе целей уголовно-правового воздействия. Между тем эффективность любой деятельности, в том числе и деятельности по изменению уголовного законодательства, во многом зависит от наличия объективных, соответствующих условиям реальной действительности целей. В настоящий момент, с учетом динамики происходящих в обществе изменений и всей нестабильности процессов, совершенно необходимо четкое формулирование и последующая постановка целей, а также выбор соответствующих им средств уголовно-правового воздействия на преступность. Только в этом случае возможно достижение эффективных результатов противодействия данному явлению.

При этом сама децентрализация происходит, в первую очередь, на законодательном уровне, когда принимаемые решения противоречат друг другу, выходят за рамки уже устоявшихся уголовно-правовых институтов или просто не соответствуют реально существующим потребностям современного общества. Законодатель вместо последовательных и действительно системных мер, направленных на жесткое подавление преступности, выбирает явно алогичные, зачастую крайне либеральные, не способствующие достижению эффективного результата средства. Количество принимаемых при этом изменений по-прежнему не перерастает в их качество. Все это влечет за собой обратный эффект, а именно снижение уровня карательного воздействия на преступность. «Слабый» закон, состоящий из многочисленных противоречий и пробелов, слабость кото-

рого лишь усугубляется вносимыми в него изменениями и дополнениями, не создает впечатления того, что риск совершения преступления превышает возможную выгоду.

В сложившейся ситуации, по-видимому, требуется упорядочивание процесса качественного преобразования Уголовного кодекса, его оптимизация, которая должна реализовываться в первую очередь через выделение центральной, генеральной идеи, а также постановку целей и выбор соответствующих этим целям средств уголовно-правового воздействия. Сам кодекс как единая и стройная система должен иметь максимально оптимальное содержание, что обеспечивается, в том числе, за счет изменения средств уголовно-правового воздействия, приведения их в соответствие с условиями объективной реальности. Только в этом случае можно добиться по-настоящему положительных результатов в ходе противодействия преступности.

Следует отметить, что правоприменитель, оказываясь заложником нестабильного законодательства, становится все больше подвержен субъективному критерию. При отсутствии должной нормативной базы, отвечающей необходимым требованиям, ему не остается ничего иного как действовать, исходя из своего собственного представления о той или иной ситуации, своего уровня развития, региональных, национальных и иных особенностей, в которых ему приходится работать. В этой связи необходимо говорить об обратном процессе, процессе производном от законотворчества, когда непоследовательность принимаемых мер на законодательном уровне влечет за собой аналогичное состояние и на уровне правоприменительном. Применение закона в этой связи уже давно перестало носить стандартный (типовой) характер вне зависимости от региона и, даже, района реализации его положений, не позволяя в итоге сформировать единую судебную-следственную практику.

Нестабильность практики применения уголовного закона постепенно становится основной характерной чертой современной правоприменительной деятельности, и предпосылок к ее упорядочению пока нет. Во многом возникновение такого состояния правоприменительной деятельности обусловлено не только непоследовательностью вмешательства в сферу уголовно-правового регулирования, но и его полной неадекватностью реальной действительности, криминальной обстановке и тенденциям развития преступности в современном обществе. Все это оказывает самое непосредственное влияние на дестабилизацию в применении уголовного закона и дальнейший подрыв его авторитета. Оперативное вмешательство в такой ситуации, за счет своей своевременности и адекватности основным тенденциям развития преступности, должно способствовать усилению позиций уголовного законодательства в общественном сознании в позитивном направлении. Причем это в равной степени касается как общественного сознания, так и правоприменительной деятельности, требующей сегодня уменьшения субъективного критерия и, наоборот, повышения объективного, не зависящего от субъекта применения закона, начала. Только в этом случае можно объяснить необходимость такого вмешательства, его способность к повышению эффективности противодействия преступности. В то же время несвоевременность (преждевременный или запоздалый характер) вмешательства

в сферу уголовно-правового регулирования, отсутствие во вносимых изменениях криминологического обоснования, что указывает на их несоответствие объективной реальности, влекут за собой обратные процессы, в основном негативного, дестабилизирующего свойства.

Итогом вносимых изменений и дополнений в действующий УК России в последнее десятилетие является даже не само несовершенство всего комплекса уголовно-правового воздействия, а сформировавшееся в результате этого крайне негативное представление о большинстве его положений. В частности, неверие в справедливость наказания и иных мер уголовно-правового характера, законность целого ряда его положений, способность конкретных средств принуждения обеспечивать его должный уровень для повышения эффективности противодействия преступности и др. Все это причиной нестабильности уголовного закона, поддерживаемая высокой динамикой вносимых в него изменений и дополнений. Все это усугубляется крайне неоднородной практикой его применения, доминированием прецедента и усмотрения, подменяющих начала законности, производные от этого злоупотребления и выгоды сугубо частного (личного) характера, не имеющие прямого отношения к соблюдению принципов отправления правосудия. Решение проблем подобного рода возможно лишь за счет изменения отношения законодателя к процессу оперативного вмешательства в сферу уголовно-правового регулирования, которое должно осуществляться в строго заданном направлении, определяемом центральной идеей, объединяющей между собой все вносимые в УК РФ изменения и дополнения. В ином случае кодекс меняется произвольно, разноравно, фиксируя в основном частные случаи, а не тенденции развития преступности. Чем глубже протекающие процессы подобного рода, тем меньше уверенности в силе уголовного закона и в обществе, среди большей части граждан, не совершающих преступления и желающих своей безопасности. Это взаимообусловленные явления, представляющие собой обязательную закономерность, которую нельзя не учитывать в ходе оперативного вмешательства в сферу уголовно-правового регулирования.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что оперативное вмешательство в сферу уголовно-правового регулирования способно быть эффективным лишь при соблюдении следующих обязательных условий:

- во-первых, находиться в рамках единой законодательной идеи, отображающей позицию государства относительно средств противодействия преступности и объединяющей между собой все законодательные инициативы, направленные на совершенствование УК РФ;

- во-вторых, быть своевременным;

- в-третьих, следовать из объективных и криминологически обоснованных данных, отражающих истинное состояние общества не только в части количества совершаемых в нем преступлений, но и его отношение к самой преступности как к явлению;

- в-четвертых, быть доступными для понимания как правоприменителя, так и обывателя, без чего не может быть ни стабильной практики применения уголовного закона, ни должного уровня его восприятия в рамках общественного сознания.

Библиографический список

1. Лунеев В.В. Курс мировой и российской криминологии. Общая часть. Т. 1. – Москва, 2012. С. 887.

ВЛИЯНИЕ ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Гончаров Ю.В.,

старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки;

Суховер А.С.,

курсант 4 курса факультета милиции

(Могилевский институт МВД Республики Беларусь)

Аннотация: в статье рассматриваются резервы повышения безопасности дорожного движения, которые заложены в различных сторонах взаимодействия системы «Водитель – автомобиль – дорога – среда», и главенствующую роль в безопасном ее взаимодействии занимает непосредственно водитель.

Ключевые слова: водитель, автомобиль, дисциплинированность, безопасность, резерв повышения безопасности движения.

THE IMPACT OF DRIVER BEHAVIOR ON TRAFFIC SAFETY

Goncharov Yu.V.,

senior lecturer of the department of tactical and special training;

Sukhover A.S.,

4th year student of the faculty of militia

(Mogilev Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus)

Abstract: the article considers the reserves of improving road safety, which are laid in various aspects of the interaction of the system «Driver – car – road – environment» and the driver plays a dominant role in its safe interaction.

Key words: driver, car, discipline, safety, reserve to improve traffic safety.

В процессе дорожного движения, учитывая конструкцию автомобиля, его техническое состояние, характеристику дороги, внешние условия и свое внутреннее психофизиологическое состояние, водитель самостоятельно, изолированно, без чьей-то даже минимальной помощи принимает сложное решение о выборе условий обеспечения безопасности. В отдельных критических ситуациях принятие решения и его осуществление происходят мгновенно.

В последние годы проведенные исследования показали, что в совершении порядка 70% дорожно-транспортных происшествий виновны водители. Все явления, оказывающие влияние на водителя и состояние аварийности в целом, можно разделить на два вида.

Первый вид – это неблагоприятные внешние условия, в которых водитель осуществляет движение. К ним следует отнести шум, вибрацию, чрезмерно продолжительный труд при однообразном положении тела, неблагоприятные метеорологические условия, темное время суток, технические воздействия и др.

Второй вид – это внутренние помехи, учитывающие психофизиологические аспекты человека. Специфичность физиологии труда водителя с учетом безопасности движения. Все, кто трудятся, утомляются и переутомляются. Это естественный физиологический процесс, реакция организма на любую деятельность. Утомление не оказывает вредного воздействия на человека, если он отдохнет [1].

Быстрота развития утомления водителя зависит от типа нервной системы, психофизиологических свойств личности, общего его функционального состояния, условий предшествующего отдыха и деятельности и других внешних и внутренних факторов. Наступление и развитие утомления очень опасно для водителя, тем более если он уснет за рулем во время движения. Утомление, ведущее к сонливости, возникает, как правило, в благоприятных дорожных условиях. Существует три вида утомления: физическое, умственное и эмоциональное. У водителей чаще всего три вида утомления возникают одновременно, так как они сочетают физический труд с усиленной умственной деятельностью и эмоциональным напряжением.

Физические нагрузки водителя с учетом постоянного совершенствования конструкции автомобиля с каждым годом снижаются. Физически устает водитель при движении по бездорожью, заснеженным, скользким и горным дорогам.

Умственное утомление наступает при длительном движении с высокой скоростью или в интенсивных потоках транспорта, от бесконечного приема и переработки информации. Главный резерв снижения умственного утомления – соблюдение режима труда и отдыха водителя.

Эмоциональное утомление вызывается эмоциями отрицательного характера. Это не просто самочувствие, настроение, а резкие всплески вегетативных реакций, возникающие во время конфликтных и аварийных ситуаций, нарушения правил другими участниками движения или самостоятельное движение в условиях скользкой, неблагоустроенной дороги [1].

Водитель при управлении автомобилем самостоятельно выбирает маршрут и скорость движения, определяет дистанцию и интервалы, искусно и согласованно сочетает свои действия с действиями других водителей и пешеходов без непосредственного контакта с ними, т.е. не зная, а только предугадывая, прогнозируя действия, которые может сделать любой участник движения.

Для своевременного и четкого установления соответствия между изменяющимися в динамике и неопределенностью характеристик элементов системы, физиологические возможности водителя должны полностью обеспечивать выполнение требований безопасности движения. Водитель, используя точный глазомер, четкость зрительного восприятия, умение быстро и правильно оценивать движение многочисленных транспортных средств и пешеходов, следить за указаниями дорожных знаков, сигналов светофора и жестами регулировщиков, должен быстро принимать правильное решение и сразу осуществлять его точными и быстрыми движениями рук и ног [1].

Век технического прогресса обрушил на человека огромную лавину информации. Но каждый человек как бы регулирует потребление этой информации. То, что ему нужно, он по возможности старается обработать и усвоить, а что нет – «пропустить мимо ушей».

Водитель таким правом в выборе информации при выполнении своих профессиональных действий не обладает. Он должен получить и переработать текущую информацию мысленно и логически с учетом выполнения требований правил дорожного движения принять решение, и совершить соответствующие действия [2].

Особо следует рассмотреть такой резерв повышения безопасности движения, как дисциплинированность водителей и пешеходов. В максимальном использовании этого резерва больше всех заинтересован сам водитель, поскольку именно он управляет автомобилем – средством повышенной опасности, и поэтому он в первую очередь понесет ответственность за последствия происшедшего дорожно-транспортного происшествия.

Мимолетное отвлечение водителя от управления автомобилем, проявление невнимательности, неправильная оценка дорожных условий, невыполнение указаний дорожных знаков, светофоров и т.д. зачастую приводят к авариям.

Дисциплинированный водитель будет работать безаварийно в самых неблагоприятных дорожных условиях, а нарушитель ПДД и на благоустроенной автомагистрали совершит аварию. Высшей формой недисциплинированности водителя является управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Третья часть случаев от общего количества дорожно-транспортных происшествий в мире с тяжелыми последствиями совершается водителем, находящимся в нетрезвом состоянии. Недопустимо даже незначительное употребление алкоголя водителем [2].

Значительные резервы повышения безопасности движения заложены в повышении профессиональных знаний и навыков водителей. Знания, умения и навыки нужны каждому человеку, независимо от его профессии. Но профессиональная подготовка водителя требует особой ответственности, так как от нее зависят не только трудовые успехи, но и безопасность участников движения, жизнь людей. Добиться безопасного вождения автомобиля можно при условиях хорошей теоретической и практической подготовки водителя.

Высокие профессиональные знания помогают водителю правильно принимать и выполнять действия по безопасному вождению автомобиля. Знания, многократные упражнения вырабатывают профессиональные навыки, что позволяет лучше овладеть техникой управления автомобилем, выработать способность к концентрированному вниманию, хорошему ориентированию, терпению и доброжелательному отношению к другим участникам движения.

Трудно или почти невозможно сопоставить иную деятельность человека, которая по специфике была бы идентична труду водителя. Он во время движения постоянно анализирует быстро изменяющееся пространственное положение различных объектов, в то же время принимает наиболее верный на его взгляд алгоритм действий. Иногда данные процессы настолько скоротечны, что человеческий мозг не в состоянии это выполнить, и тогда вступают в действие ранее при-

обретенные навыки вождения автомобиля. Однако не всегда это может завершиться благополучно.

Библиографический список

1. Прохоцкий Г.Т., Студенцов В.М. Резервы безопасности дорожного движения. – Минск: Полымя, 1992. – 239 с.

2. Врубель Ю.А., Канский Д.В. Водителю о дорожном движении: пособие для слушателей центра подготовки, повышения квалификации и переподготовки кадров автотракторного факультета. – изд. 3-е, дораб. – Минск: БНТУ, 2010. – 139 с.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА СОСТОЯНИЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Грибунов О.П.,

кандидат юридических наук, доцент

(Восточно-Сибирский институт МВД России)

Аннотация: в статье рассматриваются принимаемые органами государственной власти меры по обеспечению транспортной безопасности, анализируется настоящий опыт в данной сфере, а также предлагаются перспективные варианты совершенствования мер обеспечения безопасности на транспорте.

Ключевые слова: правоохранительные органы, полиция, транспорт, транспортная безопасность, транспортная система.

TRANSPORTATION SECURITY AND ITS IMPACT ON THE STATE OF PUBLIC SECURITY

Gribanov O.P.,

candidate of legal sciences, associate professor

(East-Siberian Institute of the MIA of Russia)

Abstract: the article adopted by the public authorities of measures to ensure transport security, analyzes a real experience in this field and offers promising options for improving the security measures on transport.

Key words: law enforcement, police, transport, transport safety, transport system.

По разным оценкам экспертов, транспортная система России в будущем, вполне очевидно, займет в мире важное геополитическое положение. Транспорт в настоящее время является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, приоритетной отраслью экономики, одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющей тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. Объем транзита по территории Российской Федерации может составить до 4000 тыс. тонн, что во многом предопределяет экономическую стратегию и поли-

тику в ближайшее время десятилетия. Уже в среднесрочной перспективе Правительство Российской Федерации планирует инвестировать в транспортную сферу порядка 10 трлн руб., что потребует создания правовых и организационных механизмов контроля за обоснованностью и полнотой их освоения. Это в свою очередь потребует организационных усилий транспортной полиции по сохранности перевозимых грузов и обеспечению транспортной безопасности.

На состояние транспортной безопасности оказывают влияние как преступления общеуголовного характера, так и преступления террористической направленности. В этом смысле государство должно действовать превентивно. И в последнее время мы наблюдаем, что меры безопасности ужесточаются. Буквально 5 апреля, после известных событий в Петербургском метро, постановлением Правительства РФ повышены требования по обеспечению транспортной безопасности на метрополитене [1]. 26 апреля 2017 г. принято новое постановление Правительства РФ № 495, которым утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, вступающие в силу с 1 июля 2017 г.

Возникло мнение, что меры безопасности наступают на уголовное право, нравственность, человечность и иные общеправовые принципы, что порождает соответствующий у определенной публики вопрос, какова эффективность и целесообразность таких мер? Позволим себе напомнить, что в ряде цивилизованных демократических государств вопросам безопасности уделено повышенное внимание, и прежде всего, посредством наделения исключительными полномочиями правоохранительных органов, в том числе, по ограничению прав и свобод личности. Следует заметить – никто не поднимает такие вопросы. Вместе с тем, вопросы правового регулирования применения сотрудниками полиции отдельных специальных средств в целях предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в настоящее время не в полной мере совершенны [2].

Полагаем в этом аспекте уместно высказывание А.А. Чекалина, который был заместителем министра внутренних дел Российской Федерации: «Профилактика должна быть зубастой». Безусловно, все профилактические и превентивные меры должны быть закреплены на законодательном уровне, при этом, как справедливо замечено, правовые нормы работают эффективно только в том случае, когда законодательство в определенной сфере регулирования достаточно упорядочено и систематизировано, что исключает возможность проявления коллизий и противоречий при правоприменении [3].

На наш взгляд, меры безопасности совершенствовать можно бесконечно, но без тщательной и предметно ориентированной жесткой работы, в том числе мерами оперативно-розыскного воздействия, любые меры могут стать фикцией.

Транспортная безопасность – это многовекторная, многопрофильная понятийная категория, включающая технологическую, антитеррористическую, общеуголовную, экономическую безопасность. Следует констатировать, что теракты на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры каждый день не соверша-

ются. Затишье «умышленное» – усыпить бдительность. Поэтому вопросам безопасности должно быть уделено внимание постоянно и повсеместно, в том числе многовекторно и на всех уровнях от высших органов государственной власти и прежде всего правоохранительных, до конкретного контролера у входа в метро, вокзал, аэропорт. Устрашающей, вырабатывающей определенную фобию является обстановка совершения таких преступлений – ограниченное пространство – вагон, метрополитен, борт воздушного и водного судна. Именно это в целях устрашения и дестабилизации в обществе используют террористы. Соответственно, вопросы обеспечения транспортной безопасности напрямую влияют на общественное мнение относительно безопасности жизнедеятельности в целом.

Учитывая вышеизложенное, следует признать, что эффективность обеспечения безопасности на транспорте напрямую зависит от объема полномочий и ответственности территориальных ОВД на транспорте – транспортной полиции [4]. Внутренняя дифференциация органов внутренних дел и выделение в их составе относительно автономного образования – органов внутренних дел на транспорте – свидетельствуют о бесспорном признании того факта, что транспортный комплекс как объект правоохраны и управления обладает существенной спецификой. Следовательно, не меньшим своеобразием должна отличаться и правоохранительная деятельность в условиях транспорта [5, с. 7].

В заключение необходимо согласиться с точкой зрения И.Ф. Амельчакова, А.Н. Александрова, Л.В. Столбиной, что в деятельности правоохранительных органов «важнее всего обеспечение безопасности граждан на объектах транспорта» [6, с. 8].

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.04.2017 № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов» // Российская газета. 2017. № 7242 (76).

2. *Котарев С.Н.* [и др.] Проблемы правового регулирования применения сотрудниками полиции отдельных специальных средств в целях предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2015. № 2 (43). С. 84-87.

3. *Александров А.Н., Котарев С.Н.* Содержательный аспект транспортной безопасности в Российской Федерации / Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 14-23.

4. *Александров А.Н., Тетерюк А.Г.* Территориальные органы МВД России на транспорте как субъект обеспечения транспортной безопасности: соотношение объема обязанностей и ответственности / Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукья-

янова: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 24-29.

5. *Степаненко Ю.В.* Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – Москва, 2004. С. 7.

6. *Амельчаков И.Ф., Александров А.Н., Столбина Л.В.* Организация обеспечения безопасности граждан и их имущества на объектах железнодорожного транспорта // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 4. С. 8.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ВЫЯВЛЕНИЯ И ПРЕСЕЧЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПРИОБРЕТЕНИЕМ, ХРАНЕНИЕМ, ПЕРЕВОЗКОЙ ЗАВЕДОМО НЕЗАКОННО ЗАГОТОВЛЕННОЙ ДРЕВЕСИНЫ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Грибунов С.П.,

адъюнкт

(Восточно-Сибирский институт МВД России)

Аннотация: в статье рассматривается сложившаяся ситуация в совершении преступлений в сфере незаконного сбыта древесины на объектах железнодорожного транспорта и действия ЛУ МВД России при пресечении данного вида преступлений.

Ключевые слова: незаконная перевозка древесины, железнодорожный транспорт, пресечение преступлений, органы внутренних дел.

SOME ASPECTS OF DETECTION AND SUPPRESSION OF CRIMES RELATED TO THE ACQUISITION, STORAGE, TRANSPORTATION OF KNOWINGLY ILLEGALLY HARVESTED WOOD AT RAILWAY TRANSPORT FACILITIES

Gribunov S.P.,

adjunct

(of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article considers the current situation in the commission of crimes in the sphere of illegal sale of timber to the objects of railway transport and the actions of the LU of the Ministry of Internal Affairs of Russia in suppressing this type of crime.

Key words: illegal timber transportation, railway transport, crime suppression, internal affairs bodies.

Федеральным законом от 21.07.2014 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внесены изменения в Уголовный кодекс РФ. Он дополнен статьей 191.1, криминализирующей деяние, без которо-

го не обходятся, как правило, преступления в лесопромышленном комплексе и, прежде всего, незаконная рубка лесных насаждений. Данная уголовно-правовая норма устанавливает уголовную ответственность за приобретение, хранение, перевозку, переработку в целях сбыта или сбыт заведомо незаконно заготовленной древесины. Следует констатировать, что данные деяния очень сложно вменить при непосредственной перевозке автотранспортом, так как разовая перевозка одной единицей автотранспорта в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 08.05.2007 № 273 «Об исчислении размера вреда, причиненного лесам вследствие нарушения лесного законодательства» [1] не позволяет признать данное деяние как преступление, так как нет крупного размера. Учитывая, что уголовная ответственность по ст. 191.1 УК РФ наступает лишь тогда, когда согласно примечанию к статье стоимость незаконно заготовленной древесины, исчисленная по утвержденным Правительством Российской Федерации таксам, превышает восемьдесят тысяч рублей. Это крупный размер, то есть тот минимум, с которого действует данная уголовно-правовая норма. Следовательно, необходимо установить несколько фактов перевозки древесины с незаконно заготавливаемой древесины в точки сбыта, где соответственно имеет место и приобретение и хранение заведомо незаконно заготовленной древесины.

В подавляющем большинстве случаев незаконно заготовленная древесина, а прежде всего, так называемый «экспортный лес» реализуется в железнодорожных тупиках для дальнейшей транспортировки железнодорожным транспортом в Китайскую Народную Республику. Именно документирование в тупиках фактов доставки леса от одного и того же поставщика будет способствовать привлечению как собственно перевозчиков, так и скупщиков древесины к уголовной ответственности по ст. 191.1 УК РФ.

Рассматривая заявленную тему, следует уточнить, что именно в законодательстве понимается под железнодорожным транспортом и объектами железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт, исходя из его трактовки в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», – один из видов транспорта общего пользования, являющийся составной частью единой транспортной системы Российской Федерации, который представляет собой производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками [2]. Под объектами железнодорожного транспорта применительно к исследуемому составу преступления признаются не столько магистральные железнодорожные линии, сколько железнодорожные станции на малоинтенсивных железнодорожных линиях, включающие: железнодорожные станции, на которых производится погрузка и выгрузка специальных и воинских грузов; железнодорожные станции, которые задействованы в работе временных перегрузочных районов; железнодорожные станции, которые задействованы в работе запасных морских перегрузочных районов; железнодорожные станции, которые задействованы в работе погру-

зочно-выгрузочных районов; узловые и предузловые железнодорожные станции. Железнодорожные станции, включая парки отстоя поездов дальнего следования и пригородных составов; железнодорожные подъездные пути общего пользования от стрелки примыкания до откидного бруса или до знака «граница подъездного пути»; грузовые станции и дворы, контейнерные площадки (пункты) в пределах их ограждения; станционные прирельсовые склады, сортировочные рампы, пакгаузы, ангары, другие складские помещения грузового хозяйства организаций железнодорожного транспорта, находящиеся на железнодорожных станциях» [3]. Именно на указанных объектах и осуществляется противоправная деятельность в сфере лесооборота.

В настоящее время Восточно-Сибирским ЛУ МВД России на транспорте наработан определенный положительный опыт выявления и раскрытия преступлений, предусмотренных ст. 191.1 УК РФ. Так, ежегодно, начиная с 2015 г. выявляются факты противоправной деятельности, квалифицируемые по ст. 191.1 УК РФ. Безусловно, выявления одного-двух фактов в целом на ситуацию в сфере нелегального лесооборота не повлияют, однако, это пожалуй единственный способ наработать правоприменительную практику по вновь введенному в УК РФ составу преступления.

При наличии сведений о намерении подозреваемых сдать незаконно заготовленную древесину на конкретный лесоприемный пункт или пилораму и достоверных данных о приемке древесины на указанном пункте при отсутствии у лиц, сдающих древесину, каких-либо подтверждающих документов, необходимо проведение оперативно-разыскных мероприятий.

Так, в ходе реализации оперативных мероприятий сотрудниками ОЭБ и ПК в результате проверки деятельности индивидуального предпринимателя гр. Ш., осуществляющего прием, переработку и отгрузку на экспорт лесоматериалов, выявлен факт приобретения заведомо незаконно заготовленного пиломатериала. По данному факту 11.02.2015 г. в отношении гр. Ш. возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 191.1 УК РФ. По результатам предварительного расследования, уголовное дело направлено в суд. Приговором Тайшетского районного суда гр. Ш., признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 191.1 УК РФ с назначением наказания в виде одного года лишения свободы условно. 25.02.2016 возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 191.1 УК РФ в отношении директора ООО «Оскар» П., который отправил за пределы РФ по внешнеэкономическому контракту заведомо незаконно заготовленную древесину общим объемом 9656,48 м. куб., стоимостью 3 198 000 руб.

27.02.2016 г. на территории железнодорожного тупика, где осуществляет деятельность ООО по распиловке, отгрузке лесопродукции, установлен а/м «Камаз» под управлением гр-на П. Владелец автомобиля является Т., в кузове которого обнаружен круглый лес разной породы в количестве 49 бревен, длиной по 6 м. каждое, без соответствующих документов. Лес он самовольно вывез с выдела № 9 кв. № 84 Квитковской дачи в объеме 31 куб. м. [4].

К сожалению, как показывает практика, это выявляется только лишь в ходе рейдовых мероприятий, которые, как правило, проходят эпизодически. Соответственно, ситуация в этой сфере продолжает оставаться сложной. Подразделения органов внутренних дел сталкиваются с рядом проблем на всех этапах, связанных с раскрытием и расследованием фактов приобретения, хранения, перевозки, переработки в целях сбыта или сбыта заведомо незаконно заготовленной древесины, что неблагоприятно сказывается на эффективности деятельности в данном направлении, которое заслуживает дальнейшего научного осмысления.

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ от 08.05.2007 № 273 «Об исчислении размера вреда, причиненного лесам вследствие нарушения лесного законодательства» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 20. Ст. 243.
2. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (с изм.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 169.
3. 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 МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» // СПС «КонсультантПлюс».
4. Архив Тайшетского районного суда. 2015, 2016 гг.

ВЫЯВЛЕНИЕ, ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ И ДОКАЗЫВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Гриднев Р.С.
(УОООП ГУТ МВД России)

Аннотация: в статье рассматривается порядок раскрытия преступлений и правонарушений на объектах транспорта, а также меры повышения эффективности взаимодействия подразделений полиции при проведении доследственных проверок и раскрытия преступлений с учетом транспортной специфики.

Ключевые слова: полиция, документирование, правонарушение, объекты транспортной инфраструктуры, взаимодействие органов внутренних дел.

IDENTIFICATION, DOCUMENTATION AND PROOF OF CRIMES AND ADMINISTRATIVE OFFENSES DONE AT THE OBJECTS OF TRANSPORT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Gridnev R.S.

(UOOOP GUT of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article deals with the procedure for disclosing crimes and offenses at transport facilities, as well as measures to improve the effectiveness of police units' interaction during pre-investigation checks and crime detection, taking into account transport specifics.

Key words: police, documentation, offense, objects of transport infrastructure, interaction of law enforcement bodies.

Организация совместной оперативно-служебной деятельности подразделений органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте по выявлению и раскрытию преступлений, расследованию уголовных дел и применению норм административного законодательства по совершенным правонарушениям являются приоритетными направлениями, от эффективности организации которых зависит успешное выполнение задач по предотвращению и раскрытию преступлений, профилактики правонарушений и обеспечению неотвратимости наказания за их совершение с учетом собранных доказательств.

Правовые основы закреплены в нормах федерального законодательства (Федеральные законы от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», от 12.08.1995 № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» и от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации») и ведомственных нормативных правовых актах, основным из которых является приказ МВД России от 29.04.2015 № 495дсп «Об утверждении Инструкции по организации совместной оперативно-служебной деятельности подразделений органов внутренних дел Российской Федерации при раскрытии преступлений и расследовании уголовных дел».

Основными задачами взаимодействия являются: защита прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступлений; обеспечение согласованного выполнения следственных действий, оперативно-розыскных и организационных мероприятий при поступлении сообщений о преступлениях; оптимальное сочетание сил, средств и методов при раскрытии и расследовании преступлений в целях изобличения и привлечения к уголовной ответственности в возможно короткие сроки лиц, их совершивших; всестороннее применение норм административного законодательства к правонарушителям за совершение противоправных действий в области транспортной безопасности [1].

Повседневная деятельность сотрудников органов внутренних дел на транспорте всегда отличалась спецификой, неразрывно связанной с особенностями функционирования транспортного комплекса России (в зоне оперативного обслуживания находится 8801 железнодорожных и 2384 грузовых станций, 1263 вокзалов, 9552 ж/д переездов, 174 аэропортов, 164 морских и речных пор-

тов). С учетом интенсивного развития транспортных магистралей и объектов инфраструктуры, подразделениями полиции осуществляются мероприятия по принятию в оперативное обслуживание вновь вводимых и модернизированных объектов. Так, в 2016 году для обслуживания Малого кольца Московской железной дороги в составе Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу образован отдел полиции Москва-Окружная. В обслуживание Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу переданы аэропорт «Ясный» и терминал «Курильск» морского порта «Невельск», расположенные на острове Итуруп Сахалинской области. В 2017 году в г. Ростов-на-Дону запланирован ввод в эксплуатацию международного аэропорта «Платов» (в целом за период 2010-2016 гг. передан в обслуживание ОВДТ 21 объект транспорта).

Объекты железнодорожного, воздушного и водного транспорта очень динамичны, в круглосуточном режиме обеспечивают перевозку значительного количества пассажиров и грузов, что в значительной степени характеризует структуру преступности на объектах транспортного комплекса России.

Непрерывность обеспечения транспортной безопасности подразумевает цикл планирования и предполагает увеличение частоты принятия и пересмотра плановых решений, придавая им скользящий характер и обеспечивая разработку комплекса мероприятий в режиме реального времени и в контексте выбранного стратегического направления. Благодаря механизму непрерывности пересмотра плановых решений, этот метод позволяет обеспечивать постоянный мониторинг текущей ситуации в транспортном комплексе, создавая условия руководству более адекватно и своевременно оценивать и формировать ее модели в целом в любой необходимый момент времени [2, с. 17].

По итогам 2016 года отмечается снижение на 8,3% (с 40556 до 37181) общего количества зарегистрированных преступлений, из которых половина и более (18689) предварительное следствие по которым необязательно [3].

Преобладают преступления в сфере различного рода хищений – 12126 или 33% (личного имущества граждан – 8896, грузов – 2452 и металлов – 778), незаконного оборота наркотиков – 10302 или 28% и экономической направленности – 6261 или 17%.

За 4 месяца 2017 года их количество сократилось на 4,6% (с 14174 до 13523), при этом более половины (6927 или 51,2%) – предварительное следствие по которым необязательно (преобладают преступления в сфере наркотиков – 3895 или 29%, кражи – 3779 или 28% и экономической направленности – 2597 или 19%) [3].

Перечисленные обстоятельства создают скоротечность изменения ситуации и влекут за собой особый подход к подготовке и организации работы следственно-оперативных групп (далее – СОГ). Основные аспекты деятельности СОГ и порядок действий сотрудников на первоначальном этапе организации проверки по заявлению (сообщению) о происшествии изложены в приказе МВД России от 29.04.2015 № 495дсп «Об утверждении Инструкции по организации совместной оперативно-служебной деятельности подразделений ОВД РФ при раскрытии преступлений и расследовании уголовных дел».

В любом территориальном органе МВД России первоначальная роль отводится оперативному дежурному ОВД, который при получении информации о правонарушении принимает меры по ее проверке всеми доступными способами с докладом ответственному от руководства.

От характера и обстоятельств совершенного правонарушения зависит принимаемое руководителем (ответственным от руководства) решение о виде и составе СОГ, порядке выезда на место происшествия для установления причин и сбора первоначального материала. От профессиональных действий каждого сотрудника зависит полнота проверки и возможность установления виновных лиц в кратчайший срок. С учетом транспортной специфики возникают различного рода трудности при комплектовании и организации работы СОГ (одновременное совершение преступлений в разных местах, значительная удаленность места преступления от головного подразделения).

В случаях отсутствия в штатном расписании линейных подразделений сотрудников экспертно-криминалистических подразделений полиции, в необходимых случаях для усиления состава СОГ данная категория сотрудников направляется из головного подразделения в подчиненные линейные органы, либо с этой целью временно привлекаются сотрудники территориальных органов.

Штатная численность подразделений ЭКЦ всего 561 единиц, а органов предварительного расследования – 2988 (дознание – 1159 и следствие – 1829). В итоге задействовать на каждое происшествие СОГ в полном составе не представляется возможным. За 2016 год проведено 17053 осмотров мест происшествий (+8,5% к АППГ – 15717) с изъятием различных следов и орудий преступлений (46% от числа всех зарегистрированных преступлений – 37181) [4].

Для принятия исчерпывающих мер по раскрытию преступлений «по горячим следам», обеспечению неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, в особенности совершенного в условиях неочевидности, в состав СОГ в обязательном порядке включаются сотрудники оперативных подразделений и подразделений по охране общественного порядка, при необходимости полицейский-кинолог со служебно-розыскной собакой (раскрыто «по горячим следам» – 58,1 тыс. преступлений или 61,9%) [5].

Очередным важным аспектом является ежедневное заслушивание начальником линейного органа (ответственным от руководства) результатов работы СОГ (в том числе в режиме видеоконференцсвязи), в ходе которого оценивается качество процессуального оформления собранных материалов, даются письменные указания по установлению всех обстоятельств, имеющих значение для принятия окончательного решения, выявляются наиболее перспективные материалы и устанавливается контроль за их сопровождением до момента возбуждения уголовного дела и в ходе расследования.

В случае формального и поверхностного подхода к сбору материалов заслушиваются персонально сотрудники СОГ, которыми устраняются допущенные нарушения. В этом направлении на постоянном контроле находится порядок передачи материалов между службами и подразделениями для исключения фактов их предоставления в максимально отведенный срок (8-10 суток) и в не-

доработанном виде. Для этого устанавливается ежедневный контроль по наиболее резонансным и сложным в квалификации материалам.

В целях повышения эффективности взаимодействия подразделений полиции на стадии досудебного производства по уголовным делам компетенции дознания, во всех аппаратах Управлений принимаются организационные меры, касающиеся управленческого воздействия на подчиненные структурные подразделения для организации раскрытия и расследования преступлений.

Во исполнение указания ГУТ МВД России от 18.02.2016 № 14/888 проведен детальный анализ состояния взаимодействия, на основе которого разработан комплекс дополнительных мероприятий, в частности, сотрудниками дознания и оперативных подразделений проводятся ежеквартальные сверки приостановленных уголовных дел по п.п. 1-3 ч. 1 ст. 208 УПК РФ с находящимися в производстве розыскными делами, организованы совместные проверки и оказание практической помощи линорганам, имеющие низкие результаты работы по раскрытию и расследованию преступлений.

Ведомственный контроль аппаратов Управлений за движением нераскрытых преступлений и приостановленных уголовных дел осуществляется путем зонального контроля, внутреннего нормативного регулирования, текущего контроля в период расследования уголовных дел, организации совещаний по проблемным вопросам с заслушиванием руководителей линорганов и выработкой управленческих решений.

Налажено тесное взаимодействие с территориальными органами по месту дислокации линорганов. На постоянной основе осуществляется обмен информацией, представляющей интерес в целях профилактики, раскрытия и расследования преступлений, оказывается взаимная помощь в проведении следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, исполнении отдельных поручений. Спорные вопросы территориальной подследственности решаются транспортными прокурорами с учетом ч. 1 ст. 145 и ст. 152 УПК РФ.

Основными вопросами документирования первоначальных материалов, проведения доследственных проверок и раскрытия преступлений с учетом транспортной специфики остаются:

- сложность достоверного установления времени и места совершения преступлений в сфере пассажирских и грузовых перевозок в связи с большой протяженностью пути следования. В частности, при обнаружении признаков хищений грузов данные факты работниками железнодорожного транспорта не всегда своевременно фиксируются, сотрудники транспортных ОВД для комиссионных осмотров вагонов не приглашаются, акты общей формы не составляются, вагоны на промежуточных станциях не перевешиваются;

- изменение обстановки совершенных преступлений пассажирами и работниками транспорта, их несвоевременное обращение в линорганы о фактах преступлений, что осложняет организацию работы по «горячим следам»;

- удаленность от мест дислокации ОВДТ объектов транспортной инфраструктуры, обязанных предоставлять сведения по вопросам раскрытия преступлений, а также излишнее затягивание времени транспортными организациями и предприятиями под предлогом согласования вопросов со службами безопасности;

– определенные трудности в получении результатов коммерческих выдач, заявлений от собственников и справок о стоимости похищенного имущества по хищениям грузов с подвижного состава, в особенности, если грузоотправитель или грузополучатель находятся за пределами Российской Федерации.

В большинстве случаев сохранность грузов на станциях назначения грузополучателями не проверяются и принимаются без претензий, факты недостачи устанавливаются на собственных подъездных путях. Заявления о хищениях собственниками подаются в территориальные ОВД, которые без проведения надлежащих проверок направляют материалы в адрес линейных подразделений только на том основании, что грузополучатели исключают факты хищений на своих объектах:

– отсутствие достаточного времени и возможности проведения полноценного освидетельствования лиц, потерпевших от преступлений, по месту их совершения (в частности медицинского, в целях определения тяжести причиненного вреда здоровью, когда лицо является пассажиром проходящего поезда либо воздушного судна);

– поступление из территориальных ОВД материалов проверок о нераскрытых преступлениях с низким качеством документирования, недостаточным для принятия по ним обоснованных процессуальных решений, зачастую данные материалы состоят только из заявления (рапорта) и поверхностного объяснения заявителя, не содержат достаточных сведений о месте, времени и способе совершения преступления, о потерпевших и очевидцах преступления, размере материального ущерба, неотложные следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия по установлению и изобличению виновных лиц сотрудниками ОВД своевременно не проводятся.

Во исполнение указания ГУТ МВД России от 24.04.2016 № 14/1558 во всех подразделениях дознания Управлений в течение первых суток с момента возбуждения уголовного дела дознавателями составляются планы совместных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, которые согласовываются с начальниками полиции и начальником подразделения дознания с последующим утверждением начальником линейного органа. Разрабатываются версии, которые проверяются следственным и оперативным путем, с установлением конкретных сроков их проведения.

По итогам 2016 года сократилось на 10,5% (с 9773 до 8744) количество приостановленных производством уголовных дел, предварительное следствие по которым необязательно [6].

Основными причинами принятия процессуальных решений о приостановлении уголовных дел, являются:

– возбуждение уголовных дел по указаниям прокуроров не по месту совершения преступления или обнаружения его признаков, а по месту обращения заявителя;

– письменные указания прокуроров о возбуждении дела при отмене постановлений об отказе в возбуждении уголовного дела по неоднозначным основаниям (например, по фактам утраты вещей гражданами по собственной невнимательности), а также по истечении значительных сроков с момента совершения преступлений;

– возбуждение уголовных дел в отношении неустановленных лиц по материалам проверок, выделенным в отдельное производство из расследуемых уголовных дел в отношении конкретных лиц;

– возобновление ранее приостановленных уголовных дел по указаниям транспортных прокуроров и повторное принятия решений о приостановлении дознания после выполнения дополнительных следственных действий.

К сведению, из 8744 приостановленных дел впервые решения о приостановлении приняты по 5385 или 62% делам, по оставшимся – 3359 или 38% повторно по вышеуказанным основаниям [6].

Контроль за оперативным сопровождением уголовных дел осуществляют начальники оперативных подразделений и начальники полиции линейных органов Управления. Сотрудниками оперативных служб эффективно проводятся ОРМ, позволяющие установить лиц, совершивших преступления. В результате ОРМ «Наблюдение» возбуждается большая часть уголовных дел по фактам незаконного приобретения и хранения наркотических средств и оружия. При проведении ОРМ «Наведение справок» устанавливаются лица, совершившие хищение сотовых телефонов и иных средств компьютерной техники.

За рассматриваемый период из 3750 зарегистрированных преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков и оружия нераскрытыми осталось – 207 или 5,5% (АППГ – 210) [5].

Анализ вопросов оптимального сочетания сил, средств и методов раскрытия и расследования преступлений данной категории в целях изобличения и привлечения к уголовной ответственности виновных лиц показал, что проблемными вопросами являются:

– отдаленность мест проживания потерпевших, подозреваемых, свидетелей, следовавших в пассажирских поездах дальнего следования, по уголовным делам, связанным с хищениями личного имущества пассажиров на железнодорожном транспорте (пассажирские поезда дальнего следования), а также невозможность прибытия к дознавателю из-за отсутствия денежных средств, нахождения в командировках, по месту работы вахтовым методом;

– виктимное поведение самих потерпевших, которые по своей невнимательности и халатности создают предпосылки для совершения краж личного имущества в подвижном составе и аэровокзальных комплексах (оставление телефонов и иной электронной техники без присмотра на зарядке, в купе поездов и досмотровых (стерильных) зонах аэропортов, оставление вверенного имущества без надлежащих мер охраны при проведении ремонтных и восстановительных работ и т.д.).

В целях выработки эффективных мер по установлению местонахождения лиц, скрывшихся от дознания и суда, ужесточен контроль за исполнением требований Инструкции об организации и тактике розыскной работы ОВД, утвержденной приказом МВД России от 05.05.1993 № 213дсп. В подчиненные линейные органы направляются необходимые указания о проведении необходимых мероприятий по розыску подозреваемых, в числе первоочередных из которых являются истребования справок о беседах с гражданами по проверке отдельных фактов жизнедеятельности розыскиваемого лица; наличие автотранспорта, ко-

торым может пользоваться разыскиваемый; сведений ЦАБ и ОСО ИЦ ГУВД о судимостях и административных правонарушениях; извещения по месту работы (при необходимости в поликлиники и военкоматы); протоколы допросов родственников (соседей и знакомых) разыскиваемого о его возможном местонахождении, связях, образе жизни и привычках (выставляется сторожевой листок на приобретение разыскиваемым проездных документов и т.д.).

В последнее время в работе различных организаций и предприятий транспортного комплекса России возникла острая проблема так называемых деструктивных пассажиров, чьи противоправные действия на всех видах транспорта представляют реальную угрозу безопасности выполнения полетов и движения железнодорожного, водного и автомобильного транспорта, создают серьезные помехи для экипажей воздушных судов, вплоть до срыва рейсов и задержки отправки поездов, а также влекут за собой возникновение чрезвычайных ситуаций с катастрофическими последствиями.

До настоящего времени законодательство Российской Федерации предусматривало за совершение подобных правонарушений применение мер административной ответственности, которые в полной мере не оказывали должного влияния на пресечение противоправных действий.

Выходом из ситуации стало ужесточение федерального законодательства путем введения уголовной ответственности за совершение хулиганства на объектах транспорта. Федеральным законом Российской Федерации от 3 апреля 2017 года № 60-ФЗ внесены изменения в часть первую статьи 213 УК РФ, дополнив квалифицирующим признаком пункта «В» в виде совершения хулиганства на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования (федеральный закон вступил в силу с 15 апреля 2017 года).

Одновременно с этим совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (так называемый «зацепинг», ослепление лазером пилотов), влекут указанным Федеральным законом уголовную ответственность по ст. 267.1 УК РФ.

Немаловажные изменения произошли в сфере административного законодательства с учетом складывающейся правоприменительной и судебной практики рассмотрения различных правонарушений. Из 847968 пресеченных сотрудниками ОВДТ административных правонарушений в 2016 году (-13,4% к АППГ – 979178), основная доля которых – за распитие спиртных напитков и появление на объектах транспорта в состоянии опьянения (329838 или 39%); действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте по главе 11 КоАП РФ (219837 или 26%), норм федерального закона об ограничении курения (188761 или 22%) [7].

Особое внимание обращено на соблюдение гражданами требований транспортной безопасности. Вступившая в 2014 году в законную силу ст. 11.15 КоАП РФ определяет полномочия сотрудников ОВДТ по составлению протоколов, при этом отсутствуют законные основания для их рассмотрения, что влечет невозможность обеспечения принципа неотвратимости наказания. Привлечение виновных лиц к административной ответственности крайне затруднительно, поскольку

после составления протокола правонарушители покидают орган внутренних дел, после чего оперативно установить их место нахождения и обеспечить участие в административном производстве не всегда представляется возможным (отсутствие по месту постоянной регистрации или пребывания в регионе, субъектами являются иногородние лица и «транзитные» пассажиры, финансовые и временные затраты на почтовую пересылку материалов). Аналогичные трудности возникают при привлечении к административной ответственности лиц, совершающие несанкционированные проникновения в зоны транспортной безопасности.

Для устранения указанных проблем в применении законодательства проект федерального закона по изменению ст. 23.3 КоАП РФ в части наделения должностных лиц органов внутренних дел полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 11.15 КоАП РФ [2], который в настоящее время рассматривается на пленарных слушаниях в Правительстве Российской Федерации.

Библиографический список

1. *Александров А.Н., Морозов С.Н., Котарева О.В.* О некоторых вопросах правового регулирования взаимодействия подразделений и служб территориальных органов МВД России с линейными подразделениями территориальных органов МВД России на транспорте при охране общественного порядка и обеспечении безопасности граждан в период проведения массовых мероприятий // Государственная служба и кадры. 2015. № 4. С. 110-113.

2. *Александров А.Н., Котарев С.Н.* Содержательный аспект транспортной безопасности в Российской Федерации / Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 14-23.

3. Форма государственной статистической отчетности 1-А (451), книга 5, 126.

4. Форма государственной статистической отчетности 1-НТП (276), книга 7.

5. Приказ МВД России от 08.10.2012 № 920 «О техническом обеспечении дежурных частей территориальных органов МВД России и порядке предоставления оперативной информации».

6. Формы государственной статистической отчетности 1-Е (120), книга 523 и 1-ЕМ (199), книга 114, 117.

7. Форма государственной статистической отчетности 1-АП (577), книга 41.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ПОДГОТОВКЕ СИЛ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ НА ТРАНСПОРТЕ

Гундаров А.В.

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: одно из направлений деятельности Организации Объединенных Наций – методическая помощь в целях совершенствования организации деятельности по вопросам противодействия терроризму. В данной статье изучена деятельность ООН в подготовке сил противодействия терроризму на транспорте. В частности, изучена программа подготовки по противодействию терроризму.

Ключевые слова: терроризм, подготовка, международный опыт, учебная программа.

UNITED NATIONS ACTIVITIES IN THE PREPARATION OF THE FORCES FOR TERRORISM IN TRANSPORT

Gundarov A.V.

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: one of the activities of the United Nations – is methodological assistance to improve the organization of activities on countering terrorism. This article examines the activities of the UN in preparing the counterterrorism forces in transport. In particular, the training program on countering terrorism has been studied.

Key words: terrorism, training, international experience, training program.

Управление Организации Объединенных Наций, специализирующееся на деятельности по противодействию наркотическим средствам и преступности (ЮНОДК), уполномочено оказывать помощь странам, в том числе и по вопросам борьбы с терроризмом [1]. Основной вектор деятельности по оказанию помощи заключается в ратификации международных нормативных правовых актов, регламентирующих противодействие терроризму, и развитии потенциала национальных систем уголовного правосудия для эффективного осуществления этих положений в соответствии с нормами права.

В Глобальной контртеррористической стратегии (A/RES /60/288), принятой Генеральной Ассамблеей в 2006 году, государствами, входящими в состав Организации Объединенных Наций, определено, что для эффективной работы по противодействию терроризму необходимо оказание методической помощи в целях содействия реализации международных конвенций и протоколов.

Для данных целей создана учебная программа юридической подготовки в сфере противодействия терроризму, которая является одним из инструментов, разработанных для передачи знаний и опыта, необходимых для внедрения универсальной нормативной правовой базы противодействия терроризму [2].

Данная деятельность осуществляется по следующим направлениям:

- непосредственная подготовка должностных лиц;
- подготовка инструкторов;
- поддержка образовательных организаций, занимающихся вопросами подготовки кадров для судебной системы и правоохранительных органов.

Учебная программа состоит из нескольких модулей, каждый из которых посвящен конкретному направлению противодействия терроризму.

Программа состоит из пяти модулей:

- Модуль 1. Противодействие терроризму в контексте международного права.
- Модуль 2. Универсальная правовая основа противодействия терроризму.
- Модуль 3. Международное сотрудничество.
- Модуль 4. Меры противодействия терроризму.
- Модуль 5. Противодействие терроризму на транспорте.

В соответствии с мандатами и целями работы ЮНОДК основная целевая аудитория учебной программы по противодействию терроризму состоит из:

- прокуроров и судей;
- следователей и других сотрудников правоохранительных органов;
- политических деятелей и правительственных чиновников из соответствующих департаментов, участвующих в разработке нормативных правовых актов.

Модули легко адаптируются в соответствии с конкретными потребностями, опытом и пожеланиями конкретных учебных групп.

Двенадцать из девятнадцати международных документов, касающихся противодействия терроризму, непосредственно регламентируют деятельность по противодействию актам незаконного вмешательства в функционирование объектов транспорта, что говорит об актуальности проблемы и благодаря чему данному направлению посвящен целый блок учебной программы.

Массив учебного материала модуля по противодействию терроризму на транспорте предназначен для использования в инициативах по формированию знаний, навыков и умений в сфере правоприменительной практики.

Тематический план предусматривает проведение занятий в виде лекций, семинаров и практических занятий. В рамках данного модуля рассматриваются темы общей направленности по видам транспорта (например, морской транспорт и гражданская авиация) в связи с аналогичными механизмами юридических процедур при квалификации преступлений, так как данный инструментарий более понятен в контексте концептуальных направлений деятельности, тем не менее, существуют занятия с узконаправленной тематикой конкретизирующего характера.

Педагогический инструментарий представлен:

- целевые боксы. Обучающиеся по данной программе формируют комплекс интересующих вопросов по каждой тематике, предоставляя углубленную справочную информацию или иллюстративные примеры. При подготовке к занятиям преподаватель делает акцент на данную сферу интересов обучающихся;
- в рамках проблемного обучения работа строится на доминировании работы, направленной на формирование конкретных навыков [3], т.е. реализована практическая направленность в обучении с обязательной рефлексией выполненных действий;

– исследования. Преподаватель предоставляет обучающимся реальные и фиктивные сценарии, темы для проведения самостоятельного исследования, с обязательным выступлением и ведением дискуссий. При использовании данного приема преподавателю следует ограничиться ролью модератора, способствуя обмену мнениями, а не обучению как таковому. Таким образом, формируется способность обучающихся к творческому подходу в решении задач.

Вопрос оценки уровня знаний характеризуется выполнением тестовых заданий в конце каждого модуля. Данная форма аттестации предназначена не только для оценки знаний (уровня компетентности), но и коррекции средств, форм и содержания занятий.

В качестве учебных материалов используются учебно-практические пособия, методические рекомендации, договоры, нормативные правовые акты, базы данных и различные источники информации для сравнительного правового анализа. Литература представлена сокращенным библиографическим списком для преподавателей, в целях обогащения их знаний по конкретным юридическим вопросам.

В целях реализации принципа наглядности при проведении занятий широко используются мультимедийная аппаратура с различным программным обеспечением. Презентации PowerPoint, подготовленные и используемые ЮНОДК представляют собой наглядные пособия по различным темам. Презентации не должны использоваться без адаптации и поправки на специфику в каждом конкретном случае отдельной учебной группы. Этот тип материалов включает копии фактической правовой информации.

Неизбежно существует определенная степень дублирования между темами учебных модулей, поскольку рассматриваемые темы часто взаимосвязаны. В некоторых случаях одна и та же тема рассматривается под разными углами и с различных точек зрения. Это не следует рассматривать как недостаток, а скорее как преимущество, позволяющее преподавателям осуществлять индивидуальный подход, в зависимости от конкретных потребностей в обучении. Например, при подготовке к учебному семинару может возникнуть необходимость более глубокого охвата определенных вопросов, анализа их с разных точек зрения или изучения их связи с другими. Соответствующие ссылки используются для информирования преподавателей о расположении информации, охватывающие смежные по смысловой нагрузке темы.

Анализ данной программы подготовки показывает, что основу методики составляет проблемное обучение, так как в образовательном процессе реализованы его основные компоненты:

- проблемное изложение;
- творческий подход, в основе которого лежит исследовательская деятельность.

Данный подход является рациональным зерном в повышении качественного уровня усвоения учебного материала и использования полученных знаний в профессиональной деятельности.

Отдельным показателем эффективности является возможность формирования креативности и способности к самообразованию, что является ключевым фактором в подготовке квалифицированных кадров [4].

Библиографический список

1. *Абашидзе А.Х., Конева А.Е.* Укрепление договорных органов по правам человека // Московский журнал международного права. 2013. № 4 (92). С. 21-35.
2. Большой психологический словарь / под ред. Б.Г. Мещерякова, акад. В.П. Зинченко. – Москва: Прайм-Еврознак, 2003.
3. *Карпенко Л.А., Петровский А.В., Ярошевский М.Г.* Краткий психологический словарь. – Ростов-на-Дону: ФЕНИКС, 1998.
4. Transport-related (civil aviation and maritime) Terrorism Offences № 5. – Режим доступа: <http://www.un.org>.

О ПЕРСПЕКТИВАХ ВВЕДЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА БРОДЯЖНИЧЕСТВО И ПОПРОШАЙНИЧЕСТВО

Дизер О.А.,

кандидат юридических наук, доцент
(Омская академия МВД России)

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы современного административно-правового регулирования противодействия таким антисоциальным явлениям, как бродяжничество и попрошайничество. Вопросы установления ответственности за бродяжничество и попрошайничество в значительной степени влияют на эффективность административно-правовой защиты общественной нравственности от угроз, связанных с бродяжничеством и попрошайничеством. Наличие норм, предусматривающих административную ответственность за занятие бродяжничеством и попрошайничеством, будет способствовать усилению эффективности защиты общественной нравственности.

Ключевые слова: бродяжничество и попрошайничество, административная ответственность, профилактика и предупреждение бродяжничества и попрошайничества.

ON THE PERSPECTIVES OF INTRODUCTION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR VOLUNTARY AND NON-PROLIFERATION

Dizer O.A.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor
(Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article deals with the issues of modern administrative and legal regulation of counteraction to such antisocial phenomena as vagrancy and begging. The issues of establishing responsibility for vagrancy and begging significantly affect the effectiveness of administrative and legal protection of public morality from the threats associated with vagrancy and begging. The existence of norms providing for administrative responsibility for vagrancy and begging will contribute to strengthening the effectiveness of the protection of public morality.

Key words: vagrancy and begging, administrative responsibility, prevention and prevention of vagrancy and begging.

Бродяжничество и попрошайничество, с одной стороны, являются древнейшей разновидностью антисоциальных явлений, с другой же являются показателем народного благосостояния и общественной нравственности. В наши дни бродяжничество и попрошайничество представляют реальную угрозу общественной нравственности, поскольку «реформаторские устремления правительства подорвали благосостояние миллионов соотечественников, когда малоимущие составили значительную группу народонаселения, а нищенство, попрошайничество и бродяжничество стали повседневной действительностью» [1].

Одним из дискуссионных и актуальных вопросов в настоящее время, в значительной степени влияющих на эффективность административно-правовой защиты общественной нравственности от угроз, связанных с бродяжничеством и попрошайничеством, является вопрос о введении ответственности за бродяжничество и попрошайничество. В последнее время в обществе не утихают споры относительно целесообразности введения уголовной ответственности за организацию попрошайничества и административной ответственности для лиц, занимающихся данным видом антиобщественной деятельности [2]. Так, в начале 2016 г. члены экспертного совета ГУ МВД России по г. Москве по нормотворческой деятельности и представители московского регионального отделения Ассоциации юристов России внесли вышеупомянутые предложения в Московскую городскую Думу [3]. Подобные инициативы являются не новыми, и в течение предыдущих лет они рассматривались как на федеральном, так и региональном уровнях [4].

Зарубежный опыт свидетельствует о наличии подобных норм. Так, в ст. 302 Уголовного кодекса Молдовы предусмотрена ответственность за организацию попрошайничества, квалифицирующими признаками которого являются действия в отношении двух или более лиц, а также осуществляемые двумя или более лицами [5]. В соответствии со ст. 283 Уголовного кодекса Сан-Марино установлена ответственность лиц, управляющих организацией попрошайничества [6].

В Модельном уголовном кодексе США (Model penal code) имеется специальная глава «Преступления против публичного порядка и благопристойности» («Offence against public order decency»). Она содержит две статьи: ст. 250 «Учение беспорядков, поведение, нарушающее публичный порядок, и родственные им посягательства» и ст. 251 «Публичная непристойность». В четырнадцать параграфов ст. 250 сформулированы положения об ответственности за учение беспорядков; неподчинение приказу разойтись; поведение, нарушающее общественный порядок; поднятие ложной публичной тревоги; причинение беспокойства; появление в общественном месте в состоянии алкогольного опьянения; праздничное или бродяжничество; препятствование движению по дорогам или иным проходам общего пользования; срыв митингов и шествий; оскорбление почитаемых предметов; надругательство над трупом; жестокость к животным; нарушение частной жизни [7].

Предлагаются и другие нормы, направленные на защиту общественной нравственности от угроз, связанных с бродяжничеством и попрошайничеством. Так, заместитель председателя Комитета Государственной Думы по науке и наукоемким технологиям М.В. Дегтярев считает необходимым включить в уголовное законодательство статью, устанавливающую ответственность за ношение военной формы в целях попрошайничества, и в качестве наказания предусмотреть штраф в размере до 100 тыс. рублей либо исправительные работы на срок до 6 месяцев [8].

Рассматривая вопрос о возможности установления уголовной ответственности за бродяжничество, следует отметить, что такое решение вполне возможно и необходимо в интересах защиты общественной нравственности. При этом следует отметить, что уголовная ответственность за бродяжничество и попрошайничество возможна при наличии трех условий: 1) привлечение к административной ответственности за бродяжничество и попрошайничество; 2) наличие у лица, ведущего подобный образ жизни, заболевания, представляющего опасность для окружающих; 3) совершение правонарушений, сопутствующих бродяжничеству и попрошайничеству. Кроме того, данный вид ответственности должен быть установлен за организацию занятия бродяжничеством и попрошайничеством. Для привлечения к ответственности следует предусмотреть следующие квалифицирующие признаки: 1) с использованием лицом своего служебного положения; 2) с применением насилия или с угрозой его применения; 3) с использованием для занятия попрошайничеством несовершеннолетних; 4) с использованием для занятия попрошайничеством лиц, не достигших четырнадцатилетнего возраста [9].

В настоящее время КоАП РФ не содержит норм, устанавливающих ответственность за бродяжничество и попрошайничество. Учитывая актуальность вопросов защиты общественной нравственности на региональном уровне предпринимаются попытки установить административную ответственность заданный вид антисоциального поведения. Например, в Кодексе г. Москвы об административных правонарушениях [10] (ст. 3.8 «Приставание к гражданам в общественных местах»), в Законе Свердловской области от 14.06.2005 № 52-ОЗ «Об административных правонарушениях на территории Свердловской области» [11] (ст. 41 «Приставание к гражданам»), в Законе Ярославской области от 03.12.2007 № 100-з «Об административных правонарушениях» [12] (ст. 16 «Приставание к гражданам»), в Кодексе Томской области об административных правонарушениях [13] (ст. 3.15 «Назойливое приставание к гражданам в общественных местах»), Законом Омской области от 24.07.2006 № 770-ОЗ «Кодекс Омской области об административных правонарушениях» (ст. 51 «Назойливое приставание к гражданам») [14].

Применение указанных норм регионального законодательства сотрудниками полиции затруднено в связи с тем, что их право составлять протоколы об административных правонарушениях оказалось оспариваемым в силу определенной противоречивости и неопределенности положений п. 8 ч. 1 ст. 13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», касающихся применения норм регионального законодательства об административных правонарушениях.

Для привлечения за занятие попрошайничеством сотрудниками полиции необходимо наличие соглашения между МВД России и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации о передаче осуществления части полномочий.

Учитывая небогатый арсенал регионального законодателя в качестве административного наказания за попрошайничество, предусмотрены предупреждение или административный штраф в размере от ста до пятисот рублей (в Ярославской области установлен административный штраф в размере от пятисот до двух тысяч рублей). Неудивительно, что «практика свидетельствует о том, что в подавляющем большинстве случаев в отношении лиц, занимающихся попрошайничеством, выносится административное наказание в виде предупреждения, поскольку применение штрафа является малоэффективным, так как после получения копии постановления об административном правонарушении лицо его не оплачивает» [2].

Указанные проблемы не способствуют эффективной защите общественной нравственности от угроз, связанных с бродяжничеством и попрошайничеством, а результат применения норм регионального законодательства является нулевым. Так, в г. Москве ежегодно выявляется и пресекается более 2000 фактов попрошайничества, однако к административной ответственности по ст. 3.8 Кодекса г. Москвы об административных правонарушениях в 2013-2014 гг. не привлечено ни одного человека [15]. Данное обстоятельство объясняется еще тем, что формулировка статьи не позволяет применять административные меры в отношении попрошаек, так как наступление ответственности возможно только в том случае, если действия лица выражаются в навязчивой форме. Поэтому в ситуации, когда человек в пассивной форме просит милостыню (молча стоит с протянутой рукой, табличкой и т.д.), его действия не носят противоправного характера.

Необходимость защиты общественной нравственности от угроз, связанных с бродяжничеством и попрошайничеством, инициирует предложения о введении административной ответственности за занятие бродяжничеством и попрошайничеством.

Аргументом за установление административной ответственности за занятие бродяжничеством и попрошайничеством является наличие административной ответственности за данные антисоциальные явления в законодательстве зарубежных стран. Например, занятие попрошайничеством находится под административным запретом в таких европейских странах, как Латвия, Литва, Норвегия, Франция. Причем в Литве и Норвегии запрещено не только просить милостыню, но и подавать ее. Однако это не распространяется на случаи попрошайничества возле костелов. Следует отметить, что до введения штрафных санкций в Литве были проведены информационные кампании, призывающие жителей не давать денежные средства и иные материальные ценности бездомным. Помимо этого распространялись листовки, в которых указывались контактные данные общественных организаций, предоставляющих помощь нуждающимся людям [16].

Очевидно, что введение административной ответственности на федеральном уровне за занятие бродяжничеством и попрошайничеством будет способствовать усилению эффективности защиты общественной нравственности от угроз, связанных с рассматриваемыми антисоциальными явлениями. Однако, по

нашему мнению, применение мер административной ответственности за занятие бродяжничеством и попрошайничеством должно осуществляться после применения административно-правовых мер защиты общества от угроз, связанных с бродяжничеством и попрошайничеством (официального предостережения о недопустимости антисоциального поведения, медицинских и иных реабилитационных мер). Игнорирование лицом указанных мер, а равно занятие бродяжничеством и попрошайничеством после применения указанных мер (прежде всего, направленных на его ресоциализацию) также должно являться основанием для привлечения лица к административной ответственности. В свою очередь совершение административного правонарушения может являться основанием для привлечения лица к уголовной ответственности за совершение аналогичных противоправных деяний.

Библиографический список

1. *Галай Ю.Г., Черных К.В.* Нищенство и бродяжничество в дореволюционной России: законодательные и практические проблемы: монография. – Нижний Новгород, 2012. С. 7.
2. *Теохаров А.К.* В поисках эффективных мер борьбы с попрошайничеством // Научный вестник Омской академии МВД России. 2016. № 3. С. 15-19.
3. МВД просит Мосгордуму ввести наказание за попрошайничество. – Режим доступа: <http://lifenews.ru/news/180629> (дата обращения: 19.01.2017).
4. Штрафы за попрошайничество предлагают увеличить до 5 тысяч рублей. – Режим доступа: <https://news.mail.ru/politics/18278731/> (дата обращения: 21.01.2017); Московское ГУВД предлагает ввести административную статью за попрошайничество. Режим доступа: <http://rusplt.ru/society/poprosheyki-11107.html> (дата обращения: 21.01.2017).
5. Уголовный кодекс Республики Молдова. – Режим доступа: <http://lex.justice.md/ru/331268/> (дата обращения: 24.01.2017).
6. Уголовный кодекс Республики Сан-Марино / науч. ред. С.В. Максимов. – Санкт-Петербург, 2002. С. 193.
7. *Гулько А.* Уголовно-правовая охрана общественного порядка в зарубежных странах // Мировой судья. 2007. № 10.
8. Побирающихся на улице аферистов, выдающих себя за участников боевых действий, предлагают наказывать штрафом в 100 тыс. рублей. – Режим доступа: <http://www.ligazakon.ru/main/10520-dlya-poproshaek-v-voennoy-forme-hotyat-vvesti-statyu-v-uk.html> (дата обращения: 24.01.2016).
9. *Теохаров А.К.* Виды попрошайничества // Юрист-Правоведъ. 2016. № 4. С. 77.
10. Кодекс города Москвы об административных правонарушениях: Закон г. Москвы от 21.11.2007 № 45 // Вестник Мэра и Правительства Москвы. 2007. № 69.
11. Об административных правонарушениях на территории Свердловской области: Закон Свердловской области от 14.06.2005 № 52-ОЗ // Областная газета. 2005. № 170-171.

12. Об административных правонарушениях: Закон Ярославской области от 03.12.2007 № 100-з // Губернские вести. 2007. № 98.
13. Постановление Государственной Думы Томской области от 18.12.2008 № 1912 «Кодекс Томской области об административных правонарушениях» // Собрание законодательства Томской области. 2009. № 1.
14. Ведомости Законодательного Собрания Омской области. 2006. № 2(47). Ст. 2936.
15. Обсуждены проблемы привлечения к ответственности за попрошайничество. – Режим доступа: <http://ксгувд.рф/548-obsuzhdeny-problemy-privlecheniya-k-otvetstvennosti-za-poproshajnichestvo> (дата обращения: 22.01.2016).
16. Попрошайки в России: милостыня в законе, но нищим от этого не легче. – Режим доступа: <http://ria.ru/analytics/20120816/724926841.html#ixzz3xs9M1JcR> (дата обращения: 24.01.2016).

ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Домрачева Е.Ю.,

Иляхина О.Ю.,

Лебедева А.В.,

курсант 311 взвода

факультета обеспечения безопасности на транспорте

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассматриваются особенности контроля в сфере обеспечения безопасности на транспорте, а также освещаются практические результаты деятельности органов, осуществляющих контроль и надзор в сфере обеспечения транспортной безопасности. Современная действительность такова, что общественная безопасность в сфере функционирования транспортных средств представляет собой совокупность общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды. В условиях реально существующей и постоянно нарастающей угрозы совершения актов незаконного вмешательства, в том числе и террористических актов, в деятельности транспортного комплекса Российской Федерации обеспечение транспортной безопасности является одной из важнейших задач государства. Существование угроз обуславливает необходимость эффективного надзора за поддержанием установленного уровня обеспечения безопасности на транспорте. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах может привести к общественно опасным последствиям.

В условиях реально существующей и постоянно нарастающей угрозы совершения актов незаконного вмешательства, в том числе и террористических актов, в деятельность транспортного комплекса Российской Федерации, обеспечение транспортной безопасности является одной из важнейших задач государства.

Существование угроз обуславливает необходимость эффективного надзора за поддержанием установленного уровня обеспечения безопасности на транспорте.

Ключевые слова: полиция, транспорт, транспортная безопасность, обеспечение безопасности на транспорте.

PROBLEMS OF IMPLEMENTATION OF OVERSIGHT CONTROL AND SUPERVISION IN THE SPHERE OF TRANSPORT SAFETY

Domracheva E.Yu.,

Ilyahina O.Yu.,

Lebedeva A.V.,

cadet 311 platoon

faculty of transport security

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article discusses the features of the control in the sphere of ensuring transport security, and examines the practical results of the activities of the bodies exercising control and supervision in sphere of transport security. The modern reality is that public safety in sphere of functioning of transport means represents the totality of social relations, that the interests of trouble-free operation of vehicles, the protection of the life and health of people, property, the natural environment. In terms of real and constantly growing threat of acts of unlawful interference, including terrorist acts, the activities of transport complex of the Russian Federation the transport security is one of the most important tasks of the state. The existence of threats necessitates an effective oversight of the maintenance of the established level of safety in transport. Non-execution of requirements for ensuring transport safety at transport infrastructure objects and vehicles can lead to socially dangerous consequences.

In terms of real and constantly growing threat of acts of unlawful interference, including terrorist acts, the activities of transport complex of the Russian Federation, the transport security is one of the most important tasks of the state. The existence of threats necessitates an effective oversight of the maintenance of the established level of safety in transport.

Key words: police, transport, transport safety, security and transport.

При осуществлении контроля и надзора в субъектах Российской Федерации нередко выявляются многочисленные нарушения. В 2016 году в сфере исполнения законодательства об эксплуатации воздушного транспорта прокуратурой выявлено 499 нарушений, что практически в 2 раза больше, чем в 2015 году. Принесено 2 протеста, которые удовлетворены; объявлено 3 предостережения. В суды подано 48 исков, которые удовлетворены в полном объеме. Для устранения нарушений внесено 14 представлений, по результатам рассмотрения которых к дисциплинарной ответственности привлечено 10 должностных лиц [1]. По постановлениям прокурора к административной ответственности привлечено 29 лиц. Выявляются следующие типы правонарушений:

1. Нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

Так, при проведении прокуратурой проверок о безопасности полетов в Белгородской области установлено, что на территории города Белгорода и Белгородского района застройщиками в приаэродромной территории осуществляется строительство жилых домов, а также иных объектов, на строительство которых согласование у собственника аэродрома не получено.

В связи с выявленными нарушениями в отношении 7 застройщиков и их должностных лиц прокуратурой возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ (нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства), по результатам их рассмотрения постановлениями УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора нарушители привлечены к административной ответственности в виде штрафов на общую сумму 1 860 000 рублей.

В настоящее время 3 застройщиками получено необходимое для строительства согласование у собственника аэродрома.

2. Отсутствие светоограждения на многоэтажных домах г. Белгорода.

В ходе проведенных в 2016 году проверок безопасности в сфере светоограждения объектов, находящихся в приаэродромной территории аэродрома г. Белгорода, прокуратурой выявлены факты отсутствия светоограждения на многоэтажных домах в г. Белгороде, которое не обеспечили управляющие компании.

По выявленным нарушениям в отношении управляющих компаний прокуратурой возбуждены 3 дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 6 ст. 11.3 КоАП РФ – невыполнение правил размещения на зданиях, сооружениях и других объектах дневных и ночных маркировочных знаков и устройств, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов. По результатам их рассмотрения постановлениями УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора управляющие компании, допустившие нарушения, привлечены к административной ответственности на общую сумму 30 тысяч рублей.

Так, в ходе одной из проверок установлено, что на трех 17-этажных жилых домах высотой постройки свыше 50 метров по ул. Шумилова г. Белгорода, расположенных вне сплошной застройки г. Белгорода и находящихся в приаэродромной зоне аэропорта г. Белгорода, отсутствует светоограждение (заградительные огни), что угрожает безопасности полетов воздушных судов, а также безопасности граждан, проживающих в этих домах.

Управляющая организация ООО «Жилищное управление ЖБК-1» в нарушение действующего законодательства не обеспечила размещение на этих жилых домах заградительных огней, то есть их светоограждение.

В связи с выявленными нарушениями Белгородской транспортной прокуратурой в отношении управляющей организации возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 6 ст. 11.3 КоАП РФ. По результатам его рассмотрения Управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному федеральному ок-

ругу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ по ЦФО) Ространснадзора управляющая организация привлечена к административной ответственности в виде штрафа.

Кроме того, директорам этих управляющих компаний прокуратурой внесены представления об устранении выявленных нарушений. Представления рассмотрены, нарушения устранены, светоограждение многоэтажных жилых домов выполнено, 1 должностное лицо привлечено к дисциплинарной ответственности.

3. Проведение авиационных химических работ без наличия сертификата эксплуатанта. Так, в ходе проведенной проверки установлено, что ООО «Борисовская зерновая компания» производила авиационные химические работы без наличия сертификата эксплуатанта, а равно документа, подтверждающего соответствие юридического лица требованиям федеральных авиационных правил у общества отсутствовал.

В связи с выявленными нарушениями транспортной прокуратурой в суд подано исковое заявление с требованием о запрете ООО «Борисовская зерновая компания» осуществлять авиационные химические работы до получения соответствующего документа. Решением суда требования прокурора удовлетворены в полном объеме. Решение суда вступило в законную силу.

В настоящее время ООО «Борисовская зерновая компания» получен сертификат эксплуатанта.

4. Несанкционированное строительство объектов в приаэродромной территории. Белгородская транспортная прокуратура на постоянной основе проводит проверки исполнения законодательства при строительстве объектов в приаэродромной территории, обеспечении безопасности полетов в районе аэропорта г. Белгорода.

В ходе очередной проверки в июне 2016 года установлено, что одно из обществ с ограниченной ответственностью в приаэродромной территории международного аэропорта г. Белгород осуществляет строительство культурно-досугового центра по ул. Парковой в г. Белгороде. Однако, в нарушение положений действующего законодательства строительство ведется без обязательного согласования с собственником аэродрома, что может негативно повлиять на безопасность воздушного движения, сохранение жизни и здоровья граждан, находящихся в зоне застройки.

В связи с выявленными нарушениями Белгородской транспортной прокуратурой в отношении общества возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ – нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства. Постановлением Управления государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ по ЦФО) общество привлечено к административной ответственности в виде штрафа в размере 300 тыс. рублей [2].

Во исполнение требований прокурора общество обратилось к собственнику аэродрома для получения согласования на строительство, которое получило в августе 2016 года.

Тем не менее, не согласившись с решением УГАН НОТБ по ЦФО, застройщик обжаловал его в Арбитражный суд Белгородской области.

При рассмотрении жалобы с участием представителя Белгородской транспортной прокуратуры арбитражный суд учел, что общество признало факт нарушения, подало в суд заявление о снижении размера административного штрафа ниже низшего предела, получило согласование на строительство у собственника аэродрома, и принял решение о снижении размера административного штрафа до 150 тысяч рублей.

Таким образом, контроль и надзор в сфере обеспечения транспортной безопасности осуществляется посредством организации и проведения плановых и внеплановых документальных и выездных проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляемых сотрудниками органов внутренних дел, а также посредством осуществления иных полномочий, возложенных на органы внутренних дел для осуществления специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации. Предметом проверок, в частности, является соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований:

а) к строительству и реконструкции объектов транспорта (за исключением требований, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного строительного надзора при строительстве и реконструкции объектов транспорта);

б) к эксплуатационному состоянию и ремонту транспортных средств, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации движения.

Библиографический список

1. Режим доступа: <http://mediatron.ru/news-2017-yanv-039860.html> (дата обращения: 17.05.2017).

2. Режим доступа: <http://mediatron.ru/news-2016-okt-038227.html> (дата обращения: 20.05.2017).

К ВОПРОСУ О РОЛИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Зиганшин М.М.,

адъюнкт

(Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России)

Аннотация: объектом исследования является сфера транспортной безопасности. Борьба с терроризмом в транспортной сфере представляет собой процесс предотвращения возникновения террористических угроз, содействие раз-

решению противоречий в различных сферах жизни общества. Терроризм на транспорте является одним из самых опасных видов террористической деятельности, он существует в крайне важной для функционирования общества транспортной инфраструктуре. Точка зрения автора заключается в незамедлительной выработке как законодательных, так и организационных критериев в деятельности органов внутренних дел на транспорте, принятие которых обеспечит повышение уровня транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспорт, транспортная безопасность, террористический акт, правонарушения, незаконное вмешательство, общественный порядок, органы внутренних дел.

TO THE QUESTION ABOUT THE ROLE OF THE INTERNAL AFFAIRS BODIES IN ENSURING TRANSPORT SAFETY

Ziganshin M.M.,

adjunct

(At the national Institute the staff development
the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation)

Abstract: the object of study is the field of transport security. Combating terrorism in the transport sector is the process of preventing terrorist threats, promoting the resolution of conflicts in various spheres of life of society. Terrorism in transport is one of the most dangerous types of terrorist activities, it is extremely important for the functioning of society, transport infrastructure. The author's point of view is to immediately develop both legislative and organizational criteria in the activities of internal Affairs bodies on transport, the adoption of which will provide higher level of transport security.

Key words: transport, transport security, terrorist act, crime, unlawful interference, public order, organs of internal Affairs.

Транспортная система России включает в себя 86 тыс. км железных дорог, свыше 600 тыс. км воздушных линий, более 100 тыс. км внутренних водных путей. В ней занято более трех миллионов человек, что составляет почти 5% работающего населения страны.

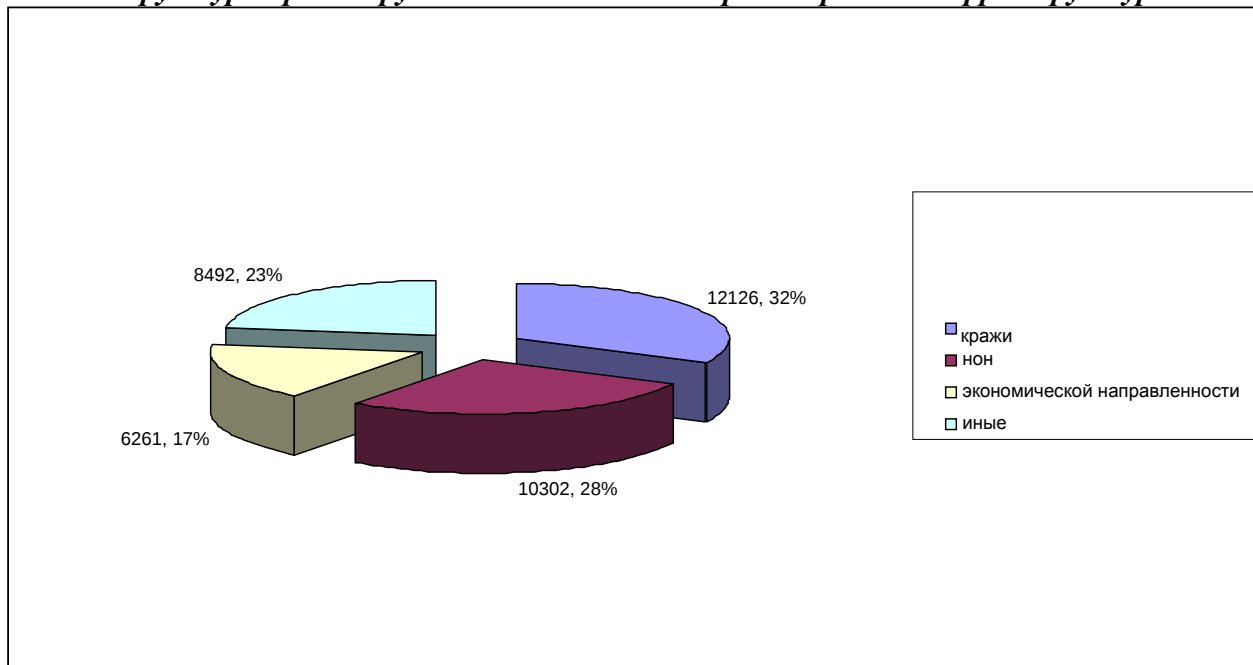
В условиях сложной общественно-политической и международной ситуации одним из приоритетных направлений в деятельности органов внутренних дел Российской Федерации является обеспечение бесперебойной и безопасной работы транспортного комплекса страны, при этом важной задачей на сегодняшний день является определение алгоритма взаимодействия полиции с подразделениями транспортной безопасности при возникновении нештатных ситуаций, взаимное информирование об угрозах и совершении актов незаконного вмешательства.

Ни для кого не секрет, что объекты транспортной инфраструктуры и все виды транспортных средств были и остаются весьма востребованными для совершения противоправных деяний. Именно поэтому одной из главных проблем, возникающих при интенсификации транспортной инфраструктуры, является проблема обеспечения безопасности. Так, в 2016 году на объектах обслуживания органов

внутренних дел на транспорте зарегистрировано 37181 преступление (-8,3%) [1]. В структуре преступности на объектах транспортного комплекса доминирующее место занимают кражи (32,6%), преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков (27,7%), и экономической направленности (16,8%).

Диаграмма 1

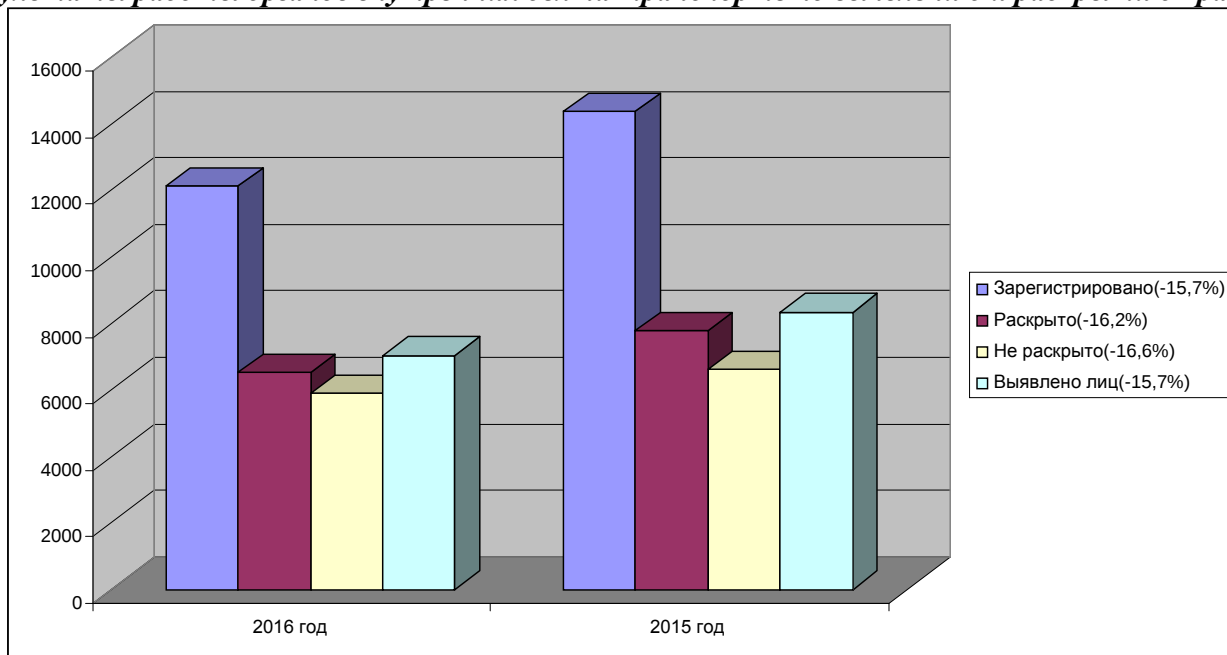
Структура правонарушений на объектах транспортной инфраструктуры



Как видно из представленной диаграммы, больше всего на объектах транспортного комплекса совершается краж, поэтому результаты работы органов внутренних дел на транспорте по выявлению и раскрытию краж вызывают научно-практический интерес (см. диаграмму 2).

Диаграмма 2

Результаты работы органов внутренних дел на транспорте по выявлению и раскрытию краж



Анализируя динамику снижения раскрываемости краж, совершаемых на объектах транспортного комплекса, можно сделать вывод, что это связано не только со снижением количества зарегистрированных преступлений данной категории, но и прогнозируемой переориентацией преступности, а именно – в сферу правонарушений против личности и государства.

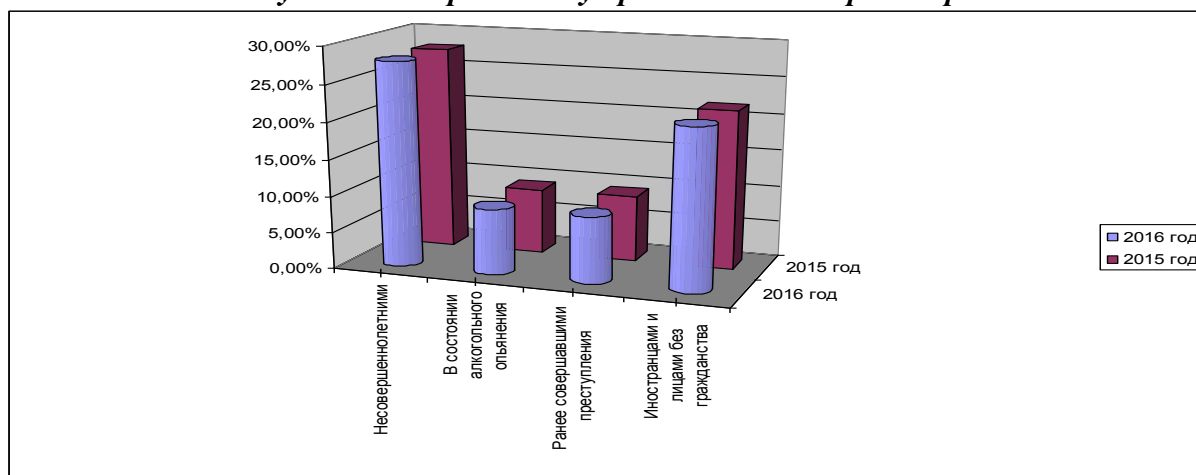
Терроризм, как вызов мировому сообществу, набирает все более масштабные обороты и ведет к сплочению, сотрудничеству стран в борьбе с ним. Террористическая политика экстремистски настроенных людей является одним из наиболее жестоких, опасных и коварных преступлений, чье главное поражающее воздействие заключается во внезапности, неожиданности, так же, как правило, в большом количестве жертв и разрушений [2].

Борьба с терроризмом в транспортной сфере представляет собой процесс предотвращения возникновения террористических угроз, содействие разрешению противоречий в различных сферах жизни общества. Способы и методы борьбы должны иметь комплексный, наступательно-агрессивный характер и быть направлены, прежде всего, на предотвращение террористических актов на транспорте. Терроризм на транспорте является одним из самых опасных видов террористической деятельности, он существует в крайне важной для функционирования общества транспортной инфраструктуре.

В 2016 году террористических актов на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта не зарегистрировано. Однако при снижении в целом по транспорту на 8,9% (94) количества зарегистрированных заведомо ложных сообщений об актах терроризма число раскрытых преступлений данной категории снизилось на 8,2% (45), остаток нераскрытых возрос на 30,0% (52), лиц выявлено больше на 17,5% (47). В этой связи важным фактором, определяющим способы выявления лиц, совершивших правонарушение на объектах оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте, являются сведения о лицах, склонных к совершению противоправных действий на объектах транспортной инфраструктуры, так как владея информацией о лицах, совершающих преступления на транспорте, можно определять методику работы по их выявлению.

Диаграмма 3

Лица, совершившие правонарушения на объектах оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте



Согласно приведенным данным, можно с уверенностью утверждать, что главное внимание должно быть обращено на лиц, ранее совершавших правонарушения, и лиц, находящихся в состоянии опьянения.

Заметим, что, на наш взгляд, в настоящее время одной из важных практических мер, связанных с обеспечением транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса, является применение специальных технических средств обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств, опасных жидкостей, а также выявление лиц, находящихся в розыске. Считаем, что практика их применения дает свои положительные результаты и требует постоянного совершенствования.

В настоящее время Министерством внутренних дел прорабатываются алгоритмы взаимодействия с создаваемыми подразделениями транспортной безопасности, вносятся коррективы в схемы расстановки постов и маршрутов нарядов полиции.

Кроме того, с законодательной инициативой о предоставлении полиции права в некоторых случаях применять оружие в местах массового скопления людей выступили депутаты Госдумы Эрнест Валеев и Василий Пискарев.

Разработчики документа предлагают внести изменения в ряд статей Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции». В частности, планируется предоставить сотрудникам полиции право применять оружие с целью предотвращения террористического акта, освобождения заложников, отражения вооруженного группового нападения на критически важные и потенциально опасные объекты, а также административные здания органов государственной власти, в том числе при скоплении граждан. Депутаты обосновывают свое предложение тем, что такие полномочия есть у военнослужащих ФСБ России (ст. 14.3 Федерального закона от 03.04.1995 № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности»). Напомним, что в настоящий момент сотрудники полиции не имеют права применять огнестрельное оружие при значительном скоплении граждан, если в результате его применения могут пострадать случайные лица (ч. 6 ст. 23 Закона «О полиции») [3]. Полагаем, данная мера пресечения преступных действий оправдана, так как в указанных ситуациях сотрудники полиции оказываются «безоружными» и бездействующими, в результате чего будет упущено время и пострадают люди. Конечно, необходим вдумчивый и детальный подход к применению данного права сотрудниками полиции, исключив возможность причинения вреда невиновным лицам.

Однако ряд решений, направленных на обеспечение транспортной безопасности, принимается лишь по факту произошедших трагических событий. Так, после взрыва в питерском метро спустя два дня принимается Постановление Правительства РФ от 05.04.2017 № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов». Считаем, что в такой ситуации можно утверждать о необходимости комплексного подхода и принятия Программы обеспечения безопасности населения на транспорте, тем более,

что аналогичная программа, действовавшая в период 2010-2013 годов, показала свою эффективность.

Несомненно, все законодательные шаги, нацеленные на защиту интересов личности, общества и государства, должны быть своевременными, а не по итогам наступивших тяжких последствий. Так, принятие Федерального закона от 03.04.2017 № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и ст. 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» [4] является важным и необходимым этапом в обеспечении транспортной безопасности. Данным законом введена уголовная ответственность за хулиганские действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств.

Грубое нарушение общественного порядка, совершенное на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования теперь подпадает под действие ст. 213 УК РФ «Хулиганство». Кроме того, УК РФ дополнен новой ст. 267.1, устанавливающей уголовную ответственность за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Данной статьей для виновных лиц предусматривается наказание в виде штрафа в размере от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо ограничение свободы на срок до двух лет, либо лишение свободы на тот же срок.

Однако, на наш взгляд, помимо данных нововведений, в ситуации сложной общественно-политической обстановки в стране и возрастающей вероятности совершения терактов представляется необходимым ужесточение уголовной ответственности за заведомо ложное сообщение об акте терроризма.

Резюмируя, стоит отметить, что необходима незамедлительная выработка как законодательных, так и организационных критериев в деятельности органов внутренних дел на транспорте, принятие которых обеспечат повышение уровня транспортной безопасности. Органы внутренних дел осуществляют лишь часть административной деятельности по обеспечению транспортной безопасности, но во многом именно от ее работы, в конечном счете, зависит слаженность и продуктивность работы всей системы обеспечения транспортной безопасности.

Библиографический список

1. Комплексный анализ состояния преступности в Российской Федерации и ожидаемые тенденции ее развития // ФГКУ «ВНИИ МВД России».
2. *Котарев С.Н., Котарева О.В., Чужина Д.А.* Терроризм и безопасность на транспорте / Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте. 2016. С. 38-43.
3. Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ // www.garant.ru. (дата обращения: 11.04.2017).
4. Федеральный закон от 03.04.2017 № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2017. № 71.

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ НАУЧНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА
В ОРЛОВСКОМ ЮРИДИЧЕСКОМ ИНСТИТУТЕ МВД РОССИИ
ИМЕНИ В.В. ЛУКЬЯНОВА В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Калюжный Ю.Н.,

кандидат юридических наук, доцент

(Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова)

Аннотация: статья посвящена рассмотрению основных аспектов научного обеспечения организации образовательного процесса в Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова в соответствии с профилем образовательной организации и дальнейших направлений совершенствования.

Ключевые слова: образовательный процесс, научное обеспечение, подготовка кадров.

**THE MAIN DIRECTIONS OF SCIENTIFIC SUPPORT OF EDUCATIONAL
PROCESS ORGANIZATION IN OREL LAW INSTITUTE OF THE MIA OF
RUSSIA NAMED AFTER V. V. LUKYANOV IN ORDER TO IMPROVE THE
EFFECTIVENESS OF TRAINING FOR UNITS OF THE STATE TRAFFIC
INSPECTORATE**

Kalyuzhny Yu.N.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor

(Oryol Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia
named after V.V. Lukyanov)

Abstract: the article is devoted to the basic aspects of scientific support of educational process organization in Orel law Institute of the MIA of Russia named after V.V. Lukyanov, in accordance with the educational profile of the organization and further areas of improvement.

Key words: educational process, scientific support, training.

Одной из важнейших составляющих культуры общества является наука. Наука – высшая форма познания, получения объективных и системно организованных и обоснованных знаний о тех или иных явлениях. Она доводит до совершенства познавательную, практическую и методологическую функции исследуемой деятельности.

Масштабы современной науки неуклонно возрастают, наукой занимаются миллионы людей. Не являются исключением и сотрудники органов внутренних дел, которые также проводят научные исследования в различных областях познания, в том числе и в области права.

В настоящее время продолжается реформирование МВД Российской Федерации и, несомненно, совершенствованию системы научного обеспечения деятельности ОВД, внедрению в деятельность полиции инновационных технологий, повышению уровня профессиональной подготовки кадров, выявлению, внедрению распространению передового опыта деятельности органов внутренних дел уделяется особое внимание.

В последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [1], вместе с тем обращено внимание и на учебно-методическую и научную составляющую образовательного процесса.

В целях повышения эффективности подготовки кадров в образовательных организациях высшего профессионального образования МВД России приказом МВД России от 29.08.2012 № 820 с учетом накопленного Орловским юридическим институтом МВД России имени В.В. Лукьянова опыта подготовки кадров для ОВД наш институт наделен функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки – деятельность подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Таким образом, институт помимо разработки соответствующей учебно-программной документации, учебно-методических материалов осуществляет научное обеспечение деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, а одной из задач института по реализации приоритетного профиля подготовки является осуществление научного обеспечения и методической поддержки служебной деятельности органов внутренних дел, а также ее апробация.

Воздействие права на социальную среду (наше общество) осуществляется двумя способами: деятельностью правоохранительных и правоприменительных органов и влиянием, оказываемым на сознание личности, социальных групп, общества уже самим фактом наличия, закрепления определенного порядка должного поведения.

Юридическая наука, безусловно, не может замыкаться в собственных узких рамках и не учитывать экономических, демографических, культурных, социально-психологических и других факторов при решении проблем правоохранительной и правоприменительной деятельности.

В самом общем плане проблема взаимодействия юридической науки и практики сводится к тому, что теоретические исследования, проводимые профессорско-преподавательским составом института, призваны удовлетворять нужды практики, базироваться на ее материалах, а практика в свою очередь должна опираться на научно обоснованные рекомендации и выводы.

В соответствии с требованиями п. 3.4 приказа МВД России № 820 нашему образовательному учреждению в соответствии с профилем предписано проводить научно-исследовательские работы по актуальным проблемам деятельности соответствующих подразделений органов внутренних дел и осуществлять авторское сопровождение внедрения научной продукции в оперативно-служебную деятельность органов внутренних дел.

Следует отметить, что в научной литературе наблюдается повышение внимания к безопасности дорожного движения как одного из направлений развития государства в современных условиях [2].

Так, в 2016 году профессорско-преподавательским составом института по профилю вуза проведено более 65,3% от всех НИР, которые успешно внедрены в образовательную деятельность института и активно используются профессорско-преподавательским составом при проведении всех видов учебных занятий. Результаты научных исследований получили высокую оценку и используются структурными подразделениями ОВД и территориальными подразделениями Госавтоинспекции в практической деятельности.

Укрепление творческих, научных взаимосвязей с профильным подразделением МВД России в лице Главного управления по ОБДД МВД России, ДГСК МВД России – важная закономерность эффективного развития нашего вуза в связи с обретением статуса образовательной организации, наделенной функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки.

Существуют разнообразные прямые и косвенные формы взаимодействия юридической науки и практики. К основным способам влияния на юридическую науку следует, во-первых, отнести то, что юридическая практика определяет цели и основные задачи исследования, выбор важных и актуальных направлений научного поиска. В процессе практической деятельности обычно обнаруживаются пробелы и противоречия в законодательстве, ошибки в его реализации, отсутствие необходимых правоконкретизирующих положений, другие погрешности и негативные явления правового регулирования.

Практика деятельности структурных подразделений ОВД вырабатывает многие эффективные средства и тактические приемы, оптимальные варианты юридических действий, процедурные требования, накапливает личностный и социально-правовой опыт, но все это требует глубокого и всестороннего научного осмысления.

Таким образом, профильными подразделениями МВД России осуществляется ежегодное увеличение социальных заказов (заказных тем исследования) Орловскому юридическому институту МВД России имени В.В. Лукьянова на исследование актуальных проблем практики применения.

Юридическая практика придает науке динамизм, побуждает последнюю к постоянному совершенствованию, требует обстоятельной интерпретации процессов современной жизни и определения перспектив развития правовой системы общества.

Одним из структурных подразделений нашей образовательной организации, в котором проводятся обстоятельные, фундаментальные и прикладные научные исследования, является адъюнктура. Подготовка научно-педагогических и научных кадров в адъюнктуре института обеспечивает целевую подготовку специалистов в системе послевузовского профессионального образования в Министерстве внутренних дел Российской Федерации. В настоящее время по профилю Орловского юридического института осуществляют подготовку научных исследований как в адъюнктуре института, так и в адъюнктурах иных

образовательных организаций все адъюнкты, обучающиеся по специальности 12.00.14 – административное право, административный процесс.

Тесная связь юридической науки с практикой должна обеспечиваться и через, активизацию участия ученых института в подготовке проектов законов и иных правовых актов, проведении экспертиз, и т.п. В частности, в соответствии с приказом МВД России от 26.07.2008 № 661 «О правовом мониторинге в системе МВД России» профессорско-преподавательским составом нашего института в целях повышения эффективности реализации законодательства Российской Федерации, обеспечения единства правоприменительной практики, улучшения качества нормотворческой деятельности в 2016 г. направлено около 30 предложений по совершенствованию законодательства с использованием АИС «Мониторинг».

Указанная работа, проводимая сотрудниками института по правовому мониторингу, безусловно, показывает несовершенство нормативных правовых актов, регламентирующих правоотношения, которые постоянно изменяются и развиваются, обусловленные природными и социальными, объективными и субъективными, нормативными и другими факторами реальной действительности.

Таким образом, на основе научного исследования отдельных проблем практики применения положений законодательства, правового мониторинга нормативных правовых актов и выработки конкретных рекомендаций по совершенствованию норм права создаются определенные условия, предпосылки, средства и способы, обеспечивающие нормальное функционирование общественных отношений, достижение поставленных целей, осуществление требований правовых предписаний.

В целях решения задач, установленных Порядком реализации приоритетных профилей подготовки образовательным учреждением высшего профессионального образования МВД России, наделенным функциями учебно-научного центра по реализации приоритетных профилей подготовки, профильным образовательным организациям Приказом МВД России № 820 предписано проводить научно-практические конференции, семинары, совещания и учебно-методические сборы по актуальным проблемам профессиональной подготовки и профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел.

И у нашей образовательной организации есть достаточный опыт проведения указанных научно-представительских мероприятий. Ежегодно с 2008 года в соответствии с профилем института проводится международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы и пути совершенствования».

Неоднократно на базе Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова под руководством ГУ ОБДД МВД России проводилось Всероссийское совещание-семинар с руководителями структурных подразделений Госавтоинспекции МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации по вопросам совершенствования правоприменительной деятельности.

В рамках VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» с 13 по 15 сентября 2011 года проводилось всероссий-

ское совещание-семинар с руководителями Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации по вопросам совершенствования деятельности дорожно-патрульной службы.

Положительной тенденцией является подготовка и опубликование научных статей в центральных ведомственных изданиях МВД России, сборниках материалов конференций и научных статей как вузов МВД России, так и Минобрнауки России.

Отдельным направлением научного обеспечения образовательной деятельности, связанной с подготовкой специалистов для подразделений Госавтоинспекции, стало функционирование филиала кафедр.

В целях организации и осуществления на высоком научно-методическом уровне учебного процесса, организации и проведения прикладных научных исследований, использования в образовательном процессе и практической деятельности результатов новейших разработок, на основании Договора о сотрудничестве ОрЮИ МВД России с УМВД России по Орловской области, приказа от 14.08.2008 № 447/236 «О создании филиалов кафедр института на базе структурных подразделений УМВД России по Орловской области» создан филиал кафедры ОД ГИБДД на базе УГИБДД УМВД России по Орловской области.

Функционирование филиала кафедры позволило углубить полученные курсантами знания, закрепить и совершенствовать практические навыки работы в должности инспектора ДПС, ускорить адаптацию выпускников к предстоящей практической деятельности, а также активизировать научно-исследовательскую работу по дисциплинам кафедры: «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Организация дорожного движения» и иных дисциплин специализации.

Следующим направлением развития института как учебно-научного центра является активизация научно-исследовательской работы обучающихся.

В данном направлении институтом проводится ежегодная научно-практическая конференция курсантов, студентов, слушателей и адъюнктов, посвященная вопросам административно-правового обеспечения деятельности сотрудников правоохранительных органов и проблем правового регулирования данной сферы, а также ряд круглых столов, олимпиад, посвященных различным направлениям научного познания обучаемых.

В организации научно-исследовательской работы курсантов, слушателей и студентов огромное значение принадлежит работе кафедральных научных кружков, где акцентируется внимание на повышении качества научных работ, подготовленных обучающимися.

Изложенное позволяет констатировать наличие достаточного педагогического опыта и научного потенциала профессорско-преподавательского состава института, позволяющего в полной мере обеспечить реализацию возложенных на Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова функций учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки – деятельность подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, необходимо переосмысление научных достижений института за предыдущие годы и сосредоточение основных усилий профессорско-преподавательского состава на укрепление и наращивание научно-методического потенциала по следующим направлениям:

1. Проведение фундаментальных и (или) прикладных научных исследований, направленных на совершенствование деятельности Госавтоинспекции и образовательного процесса, а также осуществление авторского сопровождения внедрения научной продукции в оперативно-служебную деятельность органов внутренних дел.

2. Осуществление научного обеспечения и методической поддержки служебной деятельности подразделений Госавтоинспекции, участие в экспертизе научной продукции, разработанной для подразделений ГИБДД, и ее апробации.

3. При разработке научных исследований по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения необходимо продолжить положительную тенденцию формирования авторских коллективов, рабочих групп из числа ведущих специалистов института, руководителей и сотрудников подразделений ГУ ОБДД МВД России, и территориальных органов УГИБДД УМВД России, ветеранов органов внутренних дел.

4. Дальнейшее проведение научно-практических конференции, семинаров, совещаний и учебно-методических сборов по актуальным проблемам профессиональной подготовки и профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел.

5. Участие в организации и проведении конкурсов, олимпиад и иных соревнований среди курсантов, слушателей, профессорско-преподавательского состава образовательных организаций МВД России.

6. Реализация мероприятий, направленных на выявление и поддержку перспективных и актуальных исследований, содействие творческому росту молодых ученых.

7. Сохранение и дальнейшее развитие научно-педагогического потенциала Института.

8. Совершенствование методического обеспечения практико-ориентированного обучения и развитие материальной базы института в соответствии с потребностями практики работы Госавтоинспекции МВД России в подготовке высококвалифицированных специалистов.

Профессорско-преподавательский состав института понимает необходимость дальнейшего совершенствования профессиональной подготовки выпускников по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения и связывает его с решением задач развития материальной базы института в соответствии с современными потребностями подразделений Госавтоинспекции в подготовке высококвалифицированных специалистов и совершенствования профессионального мастерства профессорско-преподавательского состава и методического обеспечения учебного процесса, что позволит обеспечить качественную подготовку сотрудников для подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Библиографический список

1. *Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г.* Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87-92.

2. *Калюжный Ю.Н.* Безопасность дорожного движения в системе национальной безопасности Российской Федерации // Вестник экономической безопасности. 2016. № 2. С. 129-134.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УГРОЗ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Капустина Е.Г.,

кандидат педагогических наук

(Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова)

Аннотация: в статье рассматривается понятие и содержание транспортной безопасности, угрозы современному обществу на объектах транспорта, раскрываются основные направления обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность, угрозы безопасности, террористические акты, обеспечение транспортной безопасности.

WARNING OF THREATS TO TRANSPORTATION SECURITY

Kapustina E.G.,

candidate of pedagogical sciences

(Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia
named after V.V. Lukyanova)

Abstract: the article discusses the concept and content of the transport security threat to modern society on transport, disclosed the main directions of transport security.

Key words: transport safety, security threats, terrorist acts, ensuring transport security.

Транспорт выступает одним из важнейших компонентов российской экономики и необходимым компонентом нормальной жизнедеятельности. При этом транспорт относится к числу источников повышенной опасности, угрожающих жизни и здоровью людей, окружающей природной среде, имуществу. Неслучайно повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы заявлено в качестве приоритетной цели в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [1, с. 7].

На важность правового обеспечения транспортной безопасности указывают многие обстоятельства. Среди них террористические акты на всех видах транспорта, сходы подвижного состава, крушения поездов, авиакатастрофы,

речные и морские аварии, большое количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте, вандализм и другие акты незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, следствием которых является причинение вреда здоровью разной степени тяжести, а также гибель людей. Данные явления во многом обусловлены множеством социальных, экономических, технологических и иных факторов, в том числе человеческим фактором.

Так, в конце 2013 года в Волгограде произошел двойной теракт: 29 декабря на железнодорожном вокзале смертник подорвал себя у рамок металлоискателей, еще один взрыв произошел в городе на следующий день в утренний час пик в переполненном троллейбусе. В результате произошедших событий 34 человека погибли, десятки раненых [2].

Серьезным происшествием на автомобильном транспорте является ДТП 4 декабря 2016 г. в Ханты-Мансийском автономном округе, в которое попал автобус, перевозивший детей. В результате ДТП погибло 12 человек, из которых 10 человек – дети [3].

25 декабря 2016 г. произошло крушение самолета ТУ-154 спустя 20 минут после взлета, в 5-7 км от аэропорта над акваторией Черного моря. Известно, что борт направлялся в сирийскую Латакию. На борту самолета находились музыканты ансамбля имени Александрова и журналисты. В результате авиакатастрофы погиб 91 человек [4].

3 апреля 2017 г. в метро в Санкт-Петербурге в перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт» взорвалось самодельное взрывное устройство. Еще один взрыв на станции «Площадь Восстания» удалось предотвратить. В результате террористического акта 14 человек погибли и 61 пострадал [5].

Это лишь некоторые примеры трагических событий, произошедших на разных видах транспорта, которые наглядно указывают на необходимость обеспечения безопасности на транспорте, так как под угрозой находятся жизнь и здоровье трудоспособного населения, в том числе детей.

Являясь собственностью Российской Федерации, единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности предназначена для осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере информационных технологий и связи [6, с. 16].

На актуальность обеспечения безопасности на транспорте не раз обращал внимание Президент Российской Федерации В.В. Путин, отмечая, что при обеспечении транспортной безопасности речь идет, прежде всего, о сохранении жизни, здоровья тысяч граждан нашей страны, что выступает важнейшим направлением государственной политики [7].

На расширенном заседании коллегии МВД России, которое состоялось 9 марта 2017 г., в своем выступлении Министр внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольцев отметил, что «...в приоритетном порядке в 2016 году решались вопросы по повышению защищенности объектов транспортной инфраструктуры от несанкционированного вмешательства, усилению контроля

за грузовыми и пассажирскими перевозками. В этих целях было задействовано свыше девяти тысяч сотрудников транспортной полиции» [8].

Приведенные обстоятельства еще раз подчеркивают актуальность исследования проблем, связанных с обеспечением безопасности на транспорте в нашей стране, как одного из направлений государственной политики.

Транспортная безопасность выступает одной из составляющих национальной безопасности нашей страны. Она представляет собой такое состояние транспортной системы Российской Федерации, которое позволяет обеспечивать национальную безопасность и национальные интересы в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, предотвращать вред здоровью и жизни людей, минимизировать ущерб имуществу и окружающей среде, а также общенациональный экономический ущерб при осуществлении транспортной деятельности.

Транспортную безопасность можно охарактеризовать:

- как систему реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом;
- как систему предупреждения чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера;
- как систему предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм в транспортной сфере [9, с. 31].

В Распоряжении Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» [10] определены основные направления обеспечения транспортной безопасности и развития транспортной инфраструктуры нашей страны.

Обеспечение безопасности на транспорте – это система, включающая два блока защиты от угроз:

- 1) обеспечение безопасности эксплуатации транспорта;
- 2) обеспечение безопасности от актов незаконного вмешательства в объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства.

Главным признаком, отражающим состояние безопасности на различных видах транспорта, является уровень смертности. Существует несколько методик подсчета смертности на различных видах транспорта. Наиболее точная и распространенная из них – соотношение погибших на отрезок пройденного пути. Отправной точкой принято считать 100 млн миль (160 млн километров) [11].

Согласно данной методике самым безопасным видом транспорта является железнодорожный транспорт. Смертность в результате аварий поездов составляет 0,9 пассажиров на 160 млн км. Самым опасным видом наземного транспорта является автомобильный транспорт, в связи с тем, что на 160 млн км пройденного пути в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 1,6 человек.

Стоит отметить, что угрозам транспортной безопасности необходимо уделять пристальное внимание из-за общественной опасности последствий, которые могут наступить в результате возможных нарушений правил безопасности на транспорте. Общественная опасность нарушения таких правил и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта заключается в том, что в результате этого происходят крушения поездов, в т.ч.

пассажирских, катастрофы воздушного транспорта или аварии на водном транспорте, влекущие за собой не только тяжелые человеческие жертвы, но и причинение особо крупного имущественного ущерба государственным или коммерческим организациям, при этом нарушается нормальное функционирование соответствующего вида транспорта, подрывается доверие населения к услугам, предоставляемым транспортными организациями.

С.В. Проценко, квалифицируя угрозы транспортной безопасности, в одну группу объединяет угрозы, формирующиеся в пределах транспортной отрасли и имеющие преимущественно технический, экологический, террористический, информационный характер, а также связанные с человеческим фактором в системе «человек – машина – среда». Он также предлагает классификацию этих угроз в зависимости от источников их возникновения (угрозы технико-технологического, социального и природного характера). К угрозам общего типа автор относит физический износ и моральную «усталость» транспортных средств, путей сообщения, недостаточную подготовку экипажа, персонала транспортных объектов и т.д. Помимо этого автор выделяет реальные и потенциальные угрозы транспортной безопасности. Потенциальная угроза транспортной безопасности представляет собой процесс зарождение опасности, формирование предпосылок возможности причинения существенного вреда.

Реальная угроза транспортной безопасности – это окончательно сформировавшееся, ожидаемое или существующее явление, которое объективно уже способно причинить вред жизненно важным интересам личности, общества и государства [12, с. 42].

По мнению Н.К. Титовой, к числу угроз относятся и негативные последствия недостаточной разработанности нормативной правовой базы в транспортной области [9].

Угрозы транспортной безопасности можно разграничить на внутренние и внешние. К внутренним относятся угрозы, связанные с техническим состоянием самих объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств; с отсутствием или снижением уровня подготовки квалифицированных кадров и специалистов в данной области; с недостаточно четкой координацией деятельности федеральных органов государственной власти, органов местного самоуправления по формированию и реализации единой государственной политики в транспортном комплексе. К внешним угрозам можно отнести стремление ряда стран к доминированию на мировом транспортном пространстве, «активную» деятельность международных террористических организаций, а также совершение противоправных действий на различных видах транспорта, влекущих наступление негативных последствий как для транспортного комплекса в целом, так и для отдельных граждан.

Для преодоления обозначенных угроз транспортной безопасности, на наш взгляд, необходимо использование комплексного подхода, который должен включать следующее:

- 1) своевременное прогнозирование и выявление потенциальных угроз на различных объектах и видах транспорта;

2) активное использование инновационных технологий и технических средств, направленных на выявление таких угроз;

3) повышение уровня и качества подготовки работников транспортного комплекса;

4) реализация оперативных мероприятий, направленных на предупреждение и нейтрализацию потенциальных угроз транспортной безопасности;

5) активизация проведения негласных мероприятий;

6) взаимодействие с различными государственными органами по минимизации материального и морального вреда;

7) привлечение гражданского общества к обеспечению безопасности на объектах транспорта;

8) популяризация здорового образа жизни среди подрастающего поколения с целью профилактики дезориентации через социальные сети и вовлечения в противоправные деяния.

Таким образом, в соответствии с законодательством РФ под угрозой транспортной безопасности понимаются противоправные действия, процессы природного либо техногенного характера, препятствующие жизненно важным интересам личности, общества, государства в транспортной сфере, приводящие к негативным последствиям в транспортном комплексе. Угрозы транспортной безопасности можно классифицировать на реальные и потенциальные; внутренние и внешние; природного, техногенного, террористического характера, а также связанные с человеческим фактором. При этом независимо от того, какого вида и рода угрозы, их наличие указывает на уязвимость объектов транспортной инфраструктуры и на необходимость принятия мер, направленных на их своевременное выявление и устранение.

В настоящее время назрела необходимость комплексной переработки законодательства в области обеспечения транспортной безопасности путем принятия новых и внесения изменений в действующие нормативные правовые акты, а также совершенствование деятельности в данном направлении. Стоит отметить, что совершенствование нормативной базы в сфере транспортной безопасности относится к приоритетным направлениям государственной политики Российской Федерации.

С целью обеспечения безопасности на транспорте необходимо сформулировать перечень мер (требований), направленных на своевременное выявление потенциальных и реальных угроз, от которых необходимо защитить транспортный комплекс, распределить функции государственных органов и представителей транспортных организаций, ответственных за реализацию указанных мер с установлением ответственности за неисполнение или нарушение возложенных на них функций. Такие меры позволят обеспечить непрерывный процесс защиты транспортного комплекса от возможных угроз различного характера, а также предупредить наступление негативных последствий от воздействия таких угроз.

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 (ред. от 11.10.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // СПС «Консультант-Плюс».
2. Теракты в Волгограде в декабре 2013 года. – Режим доступа: <https://ria.ru/spravka/20141229/1040670762.html> (дата обращения: 14.04.2017).
3. Автобус с детьми попал в ДТП в Ханты-Мансийском АО. – Режим доступа: <https://russian.rt.com/russia/article/338688-deti-dtp-avtobus-khanty-mansiysk> (дата обращения: 14.04.2017).
4. Крушение самолета сегодня 25.12.2016 под Сочи: ТУ-154 разбился в Черном море. – Режим доступа: http://www.topnews.ru/news_id_97677.html (дата обращения: 14.04.2017).
5. Взрывы в метро Петербурга. Хроника с места событий, видео трансляция онлайн, новости расследования. – Режим доступа: <http://www.pravda-tv.ru/2017/04/06/292170/vzryvy-v-metro-peterburga-hronika-s-mesta-sobytij-video-rassledovanie#i-5> (дата обращения: 15.04.2017).
6. *Александров А.Н., Котарев С.Н.* Содержательный аспект транспортной безопасности в Российской Федерации / Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. – Орел: ФГКОУ ВО «ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 14-23.
7. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения: 14.04.2017).
8. Текст официального выступления В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России. – Режим доступа: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/> (дата обращения: 14.04.2017).
9. *Титова Н.К.* Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право. 2012. № 3. С. 30-32.
10. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 50. Ст. 5977.
11. Какой вид транспорта самый безопасный? – Режим доступа: <http://turvopros.com/samyiy-bezopasnyiy-vid-transporta-statistika/> (дата обращения: 14.04.2017).
12. *Проценко С.В.* Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. 2010. № 8. С. 40-43.

ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ И ОБЩЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ С ИНОСТРАННЫМИ ГРАЖДАНАМИ В ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОХРАНЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА

Кондратьев А.А.,

кандидат юридических наук;

Иванов М.А.,

курсант 206 учебной группы

факультета подготовки специалистов ГИБДД

(Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова)

Аннотация: в статье рассматриваются проблемные аспекты общения и взаимоотношения сотрудников полиции на транспорте с иностранными гражданами, некоторые особенности производства по делам об административных правонарушениях с участием иностранных граждан.

Ключевые слова: общение, этика, полиция, иностранные граждане, права человека, обеспечение безопасности на транспорте.

ESPECIALLY THE RELATIONSHIP AND COMMUNICATION BETWEEN EMPLOYEES OF THE TRANSPORT POLICE OF FOREIGN NATIONALS IN THE IMPLEMENTATION OF ACTIVITIES ON PROTECTION OF A PUBLIC ORDER

Kondratiev A.A.,

candidate of jurisprudence sciences;

Ivanov M.A.,

police student 206 training group

of the faculty of training of traffic police

*(Oryol Law Institute of the Ministry of the Internal Affairs of Russia
named after V.V. Lukyanov)*

Abstract: the article discusses the problematic aspects of communication and relationships of the police on transport of foreign nationals, some features of manufacture on Affairs about administrative offences with the participation of foreign citizens.

Key words: communication, ethics, police, foreign citizens, human rights, transport security.

Сотрудники подразделений полиции на воздушном, водном и железнодорожном транспорте чаще сотрудников других служб и подразделений сталкиваются в ходе своей профессиональной деятельности с иностранными гражданами, зачастую не владеющими русским языком или государственным языком того или иного субъекта Российской Федерации.

В профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел общение является значимым элементом. Более 70% деятельности любого сотрудника полиции составляет общение с другими людьми (в том числе с иностранными гражданами).

По своей сути общение для сотрудников полиции – это способ взаимодействия с другими людьми, направленный на обеспечение обязанностей по обеспечению прав и свобод человека и государственных интересов, возложенных на полицию.

Выполняя свои профессиональные функции, сотрудники полиции вступают во взаимодействие с разными категориями граждан: свидетелями, потерпевшими, обвиняемыми, подозреваемыми и обычными людьми.

Сотрудник полиции, исполняя свои служебные обязанности, неизменно, где бы он ни находился, оказывается в центре внимания людей. По его действиям и поведению судят о состоянии правопорядка и о полиции в целом. Любой поступок сотрудника полиции, его слова, тон, манеры, внешний вид – все привлекает внимание окружающих. То, что прощается любому человеку или остается вообще незамеченным, не прощается сотруднику полиции и не проходит мимо внимания граждан. Это обстоятельство накладывает на сотрудника полиции особую ответственность, требует от него предельной вежливости и корректности в отношении с иностранными гражданами и лицами без гражданства.

К сотруднику полиции такие граждане обращаются с самыми различными вопросами и просьбами. Люди справедливо считают, что он лучше других может им помочь. Конечно, все знать и все сделать сотрудник полиции не в состоянии, однако он должен подсказать людям, как им поступить, проявить искреннее желание помочь им, если не личными действиями, то хотя бы советом. Иностранные граждане должны чувствовать внимание и доброжелательность сотрудника полиции как представителя власти и официального лица государства.

Вежливость сотрудника полиции высоко ценится людьми. Культура в работе во многом определяет успех деятельности полиции и сказывается на общественном уважении органа, который представляет сотрудник полиции, и формы, которую он носит.

При исполнении своих служебных обязанностей сотрудники полиции должны ориентироваться на потребности не только государства, но и общества, что в свою очередь должно значительно повысить уровень доверия к деятельности сотрудников полиции не только российских граждан, но и иностранных граждан, проживающих или временно пребывающих на территории Российской Федерации.

Защита и уважительное отношение к правам человека как основная задача правоохранительных органов является отличительной чертой функционирования полиции в демократическом государстве или государстве, которое к этому стремится. В данном вопросе нельзя не затронуть профессиональную этику сотрудника полиции, которая рассматривается как набор определенных моральных требований, обусловленных спецификой профессиональной деятельности в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства. Эти требования, возможно, утратили бы свои функции наиболее общественно значимого регулятора в

возникающих правоотношениях с людьми, если бы они не были столь универсальны в обществе. Нередко возможно единственным способом убедить собеседника или склонить его к принятию правового решения, а также поменять оценку конкретного поступка может стать правильно проведенная беседа, которая не только расположит к себе данное лицо, но, возможно, и убедит его помочь вам в решении того или иного вопроса. Умение не только слушать, но и слышать граждан – залог взаимопонимания, необходимый сотрудникам полиции [1].

Профессиональная этика и правила поведения сотрудника полиции, которые определяют вежливое общение, находили отражение в Кодексе профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел, утвержденном приказом МВД России от 24.12.2008 № 1138 «Об утверждении Кодекса профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации», который утратил силу в виду Приказа МВД России от 31.10.2013 № 883 «О признании утратившим силу приказа МВД России от 24 декабря 2008 года № 1138». В соответствии с данным приказом в системе МВД России следует руководствоваться (до издания Кодекса профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации) Типовым кодексом этики и служебного поведения государственных служащих Российской Федерации и муниципальных служащих (одобрен решением президиума Совета при Президенте Российской Федерации по противодействию коррупции от 23 декабря 2010 года, протокол № 21). Однако в данных нормативно-правовых актах весьма поверхностно отражается вопрос о взаимодействии и общении с иностранными гражданами и лицами без гражданства и явно назревает реальная необходимость о внесении некоторых поправок, доработки некоторых аспектов и дальнейшим правовом внедрении Кодекса, регулирующего морально-этические аспекты профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел, либо иного законодательного акта, регулирующего обозначенные ранее проблемы.

Существующие процессы демократизации государства, гуманизации общества и расширения гласности в отношении деятельности полиции значительно увеличивают значимость профессиональной этики сотрудников, так как именно негативные проявления становятся общественным достоянием.

Выделенная ранее задача является приоритетной. Этические способности и навыки являются необходимым элементом решения приоритетных задач полиции. Этому свидетельствуют следующие факторы:

- борьба с преступностью и иными правонарушениями является не только правовой, но и моральной проблемой, поскольку нельзя вести борьбу с преступностью, правонарушениями и причинами, ее порождающими, не укрепляя моральные устои общества, а без борьбы с преступностью и правонарушениями невозможно обеспечить всемерное развитие и проявление морального фактора в его конструктивной, созидательной роли;

- сотрудникам органов внутренних дел приходится иметь дело, как правило, не с лучшей частью общества, что, с одной стороны, весьма неблагоприятно воздействует на их собственный моральный облик и способно при определенных условиях привести к профессиональной деформации. С другой стороны, служебная этика обязывает каждого сотрудника полиции проявлять такт,

выдержку, морально воздействовать на нарушителя, задержанного, арестованного, осуждённого. К тому же, нравственная культура сотрудников органов внутренних дел оказывает заметное дисциплинирующее, воспитательное воздействие на человека, а также определяет степень его доверия к правоохранительным органам.

Так как любая обязательная к выполнению задача предполагает ответственное отношение к процессу и результатам ее выполнения, необходимо взаимодействие полиции с гражданами и обществом в целом, так как только в таком взаимодействии мероприятия по обеспечению общественного порядка, общественной безопасности и осуществлению прав и свобод граждан РФ, иностранных граждан и лиц без гражданства могут быть максимально эффективными. Сотрудники полиции должны проявлять выдержку и показывать высокий уровень культуры, придерживаясь высоких моральных устоев в рамках своих полномочий, обладая широким спектром прав, предоставленных законом, при этом они должны быть решительными при пресечении правонарушений, безупречно действуя в правовом отношении, исключая ущемления прав человека и гражданина.

Государственные (муниципальные) служащие, сознавая ответственность перед государством, обществом и гражданами, призваны проявлять терпимость и уважение к обычаям и традициям народов России и других государств, учитывать культурные и иные особенности различных этнических, социальных групп и конфессий, способствовать межнациональному и межконфессиональному согласию. Однако данный аспект деятельности очень трудно осуществить на практике в связи с недостаточным ознакомлением сотрудников с менталитетом, культурными и иными традициями представителей различных государств.

Работа в данном направлении, особенно при общении, взаимодействии и правоотношениях с иностранными гражданами и лицами без гражданства, организована не в должной степени, так как данный правовой аспект находит незначительное отражение в российском законодательстве в сфере правоохранительной деятельности и требует должного нормативного урегулирования, а также предполагает выработку новых правовых механизмов и поиска новых путей решения данной проблемы.

Также стоит сказать о языковом барьере, ведь использование при работе с иностранными гражданами и лицами без гражданства переводчиков является одной из главных проблем, не потерявшей актуальности и в настоящее время. Далеко не каждый сотрудник владеет должным уровнем знаний иностранных языков, даже самым распространенным среди них – английским, признанным международным. Такой глобальной проблеме сопутствует ряд предпосылок, самой значимой из которых является недостаточность практики применения навыков владения иностранными языками, что наталкивает на мысль о введении такой практики для сотрудников полиции, но ввиду нестабильной политической обстановки в мире это практически невозможно, да и масштабы применения были бы слишком обширны и требовали бы больших затрат. Однако это только лишь половина проблемы, так как не учитываются особенности культуры, традиции и менталитет зарубежных посетителей Российской Федерации.

Согласно ст. 2.6 КоАП РФ при совершении правонарушений на территории Российской Федерации иностранные граждане или лица без гражданства, не пользующиеся дипломатическим иммунитетом, подлежат ответственности на общих основаниях. На этом моменте сразу возникает еще одна проблема, ведь в целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения и других обстоятельств по делу об административном правонарушении в соответствии с ч. 1 ст. 27.1 КоАП РФ уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий применять ряд мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Без должного пояснения ситуации и объяснения неправомерности поведения иностранного лица или лица без гражданства на языке, которым он владеет, может возникнуть конфликтная ситуация, ведь такой человек возможно даже не понимает что его действие или бездействие (что крайне важно) несет за собой административные меры пресечения или административную ответственность. И последующая реакция такого лица в состоянии недоумения, вызванного ситуацией, которая может вызвать ряд дополнительных неправомерных действий в отношении общества или сотрудника полиции, лишь усугубит его положение. Возникновение таких ситуаций напрямую нарушает права и свободы человека, установленные международным правом. Но, к сожалению, на данный момент не существует нормативной базы в российском законодательстве, которая регламентировала бы процесс предоставления иностранному лицу или лицу без гражданства переводчика до момента применения мер обеспечения производства по делу об административных правонарушениях, что на данный момент является большой проблемой.

Содержание деятельности органов внутренних дел по обеспечению правопорядка и режима пребывания иностранцев включает, с одной стороны, решение внутриорганизационных задач – подбор, расстановку и обучение кадров, выработку решений по обеспечению правопорядка и режима пребывания иностранных граждан в РФ, а также организацию практического выполнения этих решений, осуществление функций контроля и т.д. (внутренняя административная деятельность), с другой – повседневную и непосредственную охрану общественного порядка на объектах транспорта, предупреждение и пресечение правонарушений среди иностранных и российских граждан, а также лиц без гражданства, их регистрацию, контроль за соблюдением этой категорией лиц правил пребывания на территории страны и соблюдения ими норм российского законодательства.

Библиографический список

1. *Ротару Л.* Зачем сотруднику органов внутренних дел этика? // Ежедневная газета «Петровка, 38». 2017. № 10 (9562). – Режим доступа: <http://petrovka-38.com>

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Котарев С.Н.,

кандидат юридических наук, доцент;

Леонова Е.Р.,

курсант 311 взвода

факультета обеспечения безопасности на объектах транспорта

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: авторами исследованы проблемы обеспечения безопасности транспортной системы в условиях интеграционных процессов современности и степени вовлеченности в них Российской Федерации. Проведен анализ действующего отечественного и международного законодательства и государственных программ развития транспортной системы. Выявлены проблемы и определены пути совершенствования транспортной политики.

Ключевые слова: транспорт, система безопасности, транспортная политика, государственная программа, законодательство, терроризм.

TRANSPORT SECURITY IN THE CONTEMPORARY WORLD

Kotarev S.N.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor;

Leonova E.R.,

cadet 311 platoon

faculty of transport security

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the authors studied the problems of ensuring the safety of the transport system in the context of the integration processes of the present and the degree of involvement of the Russian Federation in them. The analysis of the current domestic and international legislation and government programs for the development of the transport system was carried out. Problems are identified and ways of improving transport policy are determined.

Key words: transport, security system, transport policy, state program, legislation, terrorism.

Интересы национальной безопасности определяют основные цели, стратегические и текущие задачи внутренней и внешней политики государства, в том числе в области транспорта и транспортной безопасности. Императив безопасности транспортного процесса сегодня дополняется требованием обеспечения антитеррористической безопасности на транспорте. В структуре национальных интересов РФ особое место занимают интересы национальной безопасности страны, неотъемлемой составной частью которой являются интересы транспортной безопасности. На формирование национальных интересов Российской Федера-

ции в транспортной сфере большое влияние оказывают как положение России в мировом сообществе, так и внутривнутриполитическая обстановка в стране.

Следует отметить тот факт, что надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня для многих стран мира одной из самых актуальных задач. Это обусловлено рядом факторов:

- терроризмом и диверсиями на транспорте (массовое использование террористов-смертников и транспортных средств как орудие диверсии);

- активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях;

- тесным переплетением терроризма с международным наркобизнесом – главным его финансовым источником, поэтому необходимо обеспечить противодействие незаконному обороту наркотиков, и пресечь контрабанду оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, средств осуществления диверсионных актов;

- непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательства в функционирование транспортного комплекса (блокирование транспортных путей, транспортных средств, хищения и хулиганство на транспорте и т.п.), что приводит и к авариям, и дестабилизации его работы. Указанные процессы часто сопровождаются у нас и в ряде других стран усилением общей криминогенной обстановки на транспорте, тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере, недостаточно эффективными действиями правоохранительных органов;

- нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и физическим состоянием самих этих систем – высокой степенью износа и их техническим несовершенством.

Транспортная безопасность может быть достигнута проведением единой государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности на основе устойчивого развития экономики.

Необходимым условием успешной интеграции является качественное развитие транспортного комплекса, способное привести к снижению издержек в экономике и повышению конкурентоспособности отечественного производства, к формированию конкурентоспособных международных транспортных коридоров, обязательной характеристикой которых является международный уровень транспортной безопасности.

К сожалению, как показывает практика, за последние годы в России сильно увеличилось количество авиакатастроф, большинство из которых случилось по вине отказа техники и ошибки пилотов.

Конкуренция в мировой экономике и транспортной сфере обостряется. В этих условиях соответствие уровня транспортной безопасности международным стандартам становится тем признаком, отсутствие которого лишает Россию возможности использовать свои огромные преимущества, которые дает ей уникальное территориальное расположение на Евразийском континенте.

В условиях превращения внутри российских транспортных коммуникаций в органическую часть международных транспортных коридоров, связывающих Европу и Азию, формирования единого мирового рынка товаров, транспорт приносит России огромную экономическую выгоду. Более того, успешное функционирование международных транспортных коридоров будет способствовать усилению политического влияния России как в Европе, так и в Азии.

Превратить указанную возможность в действительность поможет комплекс мер, к числу которых относятся:

- создание новых, а также расширение и модернизация существующих транспортных путей, соединяющих Европу и Азию, в первую очередь Транссиба;
- техническое перевооружение транспортного комплекса, внедрение новейших транспортных технологий, направленных на повышение технической надежности транспортировки пассажиров и грузов и их своевременную доставку, расширение пропускных и провозных способностей транспортных магистралей, улучшение качества транспортного сервиса и т.п.;
- повышение уровня безопасности на транспорте, приведение его в соответствие с требованиями международных стандартов транспортной безопасности, усиление борьбы с хищениями на транспорте и т.п.

Успешное претворение в жизнь этого комплекса мер важно и для упрочнения гражданского мира и национального согласия, территориальной целостности, и, как следствие, нейтрализации причин, способствующих возникновению политического и религиозного экстремизма, этносепаратизма, социальных и межэтнических конфликтов, а значит и терроризма.

В связи с последними событиями в мире велика вероятность того, что, возрастание пропускных способностей транспортных магистралей, повышение технической надежности транспортировки грузов, улучшение транспортного сервиса будет сопровождаться также и ростом попыток со стороны террористических организаций и транснациональной организованной преступности незаконно использовать транспортные коридоры для контрабанды оружия, взрывчатых веществ, наркотических веществ, неконтролируемой миграции. Все это приведет к нарастанию угроз для национальной безопасности, интересам многих стран мира, в первую очередь – европейских государств.

Необходимое условие решения данной проблемы – максимальное укрепление транспортной безопасности Российской Федерации, приведение уровня безопасности на транспортных магистралях страны в соответствие с уровнем международных стандартов.

Состояние транспортного комплекса и уровень его защищенности – прямо и косвенно – оказывают влияние и на другие составляющие национальной безопасности: научно-техническую, информационную, экологическую и другие. В сегодняшних условиях транспортные коммуникации объединяют и связывают страны; транспортная деятельность создаст миллионы рабочих мест и формирует спрос на продукцию десятков отраслей; развитие транспортного комплекса и достижение транспортной безопасности уровня международных требований создает предпосылки для получения Россией выгод и преимуществ в сфере экспорта транспортных услуг и усиливает ее политическое влияние в

мире; транспортная система является важнейшим фактором национальной безопасности.

В развитии транспортной сферы и обеспечении надежной безопасности в равной степени заинтересованы личность, общество и государство.

Система правового регулирования транспортного права состоит из конституционных положений, ряда специализированных транспортных уставов и кодексов, принятых в форме федеральных законов и детально регламентирующих транспортные отношения, а также подзаконных нормативных правовых актов и характеризуется значительным наличием императивных норм, широким применением норм международного права, а также принципом иерархии системы.

В связи с актуальностью проблемы обеспечения безопасности транспортной деятельности, необходимо ужесточить уголовную ответственность должностных лиц транспортных организаций за соблюдение транспортного законодательства.

Следует совершенствовать международно-правовые основы регулирования межгосударственной транспортной деятельности. В частности, во Всеобщей транспортной конвенции целесообразно предусмотреть механизм для мирного урегулирования хозяйственных споров в транспортной сфере деятельности, учредив специальный орган международного правосудия.

Успешной интеграции российского транспортного комплекса в мировую систему транспорта будет способствовать прогрессивное развитие и использование инновационных решений, например, использование системы ГЛО-НАСС, призванной обеспечить безопасность груза и водителя. В целях обеспечения безопасности транспортной системы необходимо приведение транспортной безопасности России к уровню международных стандартов; внедрению системы мер по предупреждению и пресечению преступлений на транспорте, включая терроризм и т.д.

Таким образом, развитие транспортной отрасли экономики и повышение уровня транспортной безопасности могут быть обеспечены: при условии участия России в разработке общей стратегии развития сети международных транспортных коридоров, проходящих по европейским и азиатским направлениям, в рамках формирования новых транзитных магистралей континентального значения. Безопасность международной транспортной системы не может быть полностью обеспечена без активной государственной поддержки транзитных проектов на международной арене, формирования выгодных международных альянсов. Одним из важных условий является техническая модернизация и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство государств, а также разработка при участии субъектов Российской Федерации проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих базовые международные транспортные коридоры.

Библиографический список

1. *Алиев Э.М.* Влияние транспортного фактора глобализации на устойчивое развитие государств в контексте современного международного права // *Международное публичное и частное право.* 2007. № 2.
2. *Иванцова Н.В., Калачян К.Ю.* Каким должно быть наказание за транспортные преступления // *Законность.* 2012. № 9. С. 45.
3. *Швец О.В.* Расширение форм терроризма в современном мире / *Наука и образование в XXI веке: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции:* в 34 ч. 2013. С. 154-156.
4. *Швец О.В., Вобляя И.Н.* К вопросу о необходимости использования РК-технологий в формировании имиджа государства // *В мире научных открытий.* 2015. № 5.8(65). С. 3149-3165.

ПРИМЕНЕНИЕ АЭРОМОБИЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Котарева О.В.,

кандидат юридических наук;

Баранова Т.Ю.,

курсант 322 взвода

факультета обеспечения безопасности на транспорте

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассмотрены основные тенденции по совершенствованию технологий; актуальность решения данной проблемы в условиях развития применения указанных технологий, а также необходимость применения аэромобильных комплексов подразделениями ОВД. Проанализированы основные формы реализации применения БПЛА правоохранительными органами, обеспечивающими безопасность на объектах транспорта и на объектах транспортной инфраструктуры, определены перспективы развития и применения ими БПЛА в обеспечении безопасности граждан, сформулированы основные направления совершенствования действующего законодательства в сфере инновационного развития и применения БПЛА правоохранительными органами.

Ключевые слова: беспилотные летательные аппараты (БПЛА), аэромобильные комплексы, обеспечение безопасности, объекты транспорта, государственные органы, транспортные комплексы.

APPLICATION OF AEROMOBILE COMPLEXES FOR SAFETY ON THE OBJECTS OF THE TRANSPORT COMPLEX

Kotareva O.V.,

candidate of jurisprudence sciences;

Baranova T.Y.

cadet 322 platoon

faculty of transport security

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article considers the main trends in technology improvement, relying on foreign experience, determined the urgency of the solution of this problem in the conditions of the development of the application of these technologies, as well as the need for the use of airborne complexes by ATS divisions. The main forms of implementation of the UAV application by law enforcement agencies ensuring security at transport facilities and at transport infrastructure facilities were analyzed, the prospects for the development and use of UAVs in ensuring the safety of citizens were determined, and the main directions for improving the current legislation in the sphere of innovation development and UAV application by law enforcement agencies were formulated.

Key words: unmanned aerial vehicles (UAVs), airborne systems, security, transport facilities, government bodies, transport complexes.

Мы живем в век бурно развивающихся технологий. Это развитие не обошло стороной правоохранительную деятельность. Большим научным прорывом в истории стало изобретение и использование беспилотных летательных аппаратов, однако в развивающейся отрасли уже возникают проблемы, связанные с безопасностью использования беспилотников в гражданской сфере и с гуманностью использования роботов, заменяющих людей. Это может быть связано с недоверием к недавно появившемуся новшеству в сфере технологий.

В настоящее время беспилотные авиационные системы переживают бурный рост во всем мире. На рынок этого сегмента современной техники выходят страны, ранее не осуществлявшие научной разработки и производства данных высокотехнологичных комплексов, а именно: Индия, Пакистан, Иран, Сирия, Польша, Чехия, Норвегия. Бесспорными лидерами являются США, Израиль, Германия, которые оставили далеко позади себя Россию. Отличительной чертой отечественного рынка беспилотных систем является слабое финансирование со стороны государства. Значительные средства на разработку и производства беспилотных комплексов выделяются только Министерством обороны.

Необходимо отметить, что беспилотные летательные аппараты применяются не только в общедоступной, т.е. гражданской сфере, но также и в ситуациях, связанных с проблемами обеспечения безопасности на транспорте, что главным образом связано с предстоящими доработками технологических решений. Беспилотные устройства могут сыграть важную роль в этом технологическом сдвиге, способствуя повышению раскрываемости преступлений и пресе-

чению правонарушений правоохранительными органами, включая подразделения, занимающиеся раскрытием преступлений на объектах транспорта.

Согласно определению, одобренному Ассамблеей ИКАО, «беспилотный летательный аппарат (дрон) представляет собой воздушное судно без пилота, которое выполняет полет без командира воздушного судна на борту и либо полностью дистанционно управляется из другого места с земли, с борта другого воздушного судна, из космоса, либо запрограммированно и полностью автономно».

Существенная роль в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности принадлежит органам внутренних дел (полиции). Именно подразделения и службы полиции во взаимодействии с иными государственными органами осуществляют деятельность по предупреждению и пресечению нарушений правопорядка, используя при этом полномочия по применению правового и морального воздействия, а также отдельных мер государственного принуждения.

Достижение обеспечения общественного порядка осуществляется на основе применения аэромобильных комплексов, которые являются подсистемой системы оперативных штабов, действующей в настоящее время в МВД России.

Уникальность и актуальность данной проблемы состоит в том, что в ситуации общественных беспорядков решаются проблемы повышения эффективности управления силами и средствами МВД России.

При обеспечении общественного порядка формируется система управления силами и средствами МВД России, на основе аэромобильных комплексов в любое время суток, в сложных условиях, в минимальные временные интервалы. Осуществляется мониторинг обстановки в оперативном формате реального времени.

Для обеспечения охраны общественного порядка в наиболее криминогенных районах городов система разворачивается в центре обслуживаемого района на подходящей площадке. Рекомендуемая высота подъема от 150 до 180 м.

Основные задачи: выявление преступлений и административных правонарушений, подозрительных лиц, компаний группы подростков, лиц в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, распивающих спиртные напитки в общественных местах и нарушающих общественный порядок, бесхозного автотранспорта. При получении визуальной информации авианаводчиков посредством радиосвязи доводится информация для проверки и реагирования до конкретного наряда охраны патрульно-постовой службы полиции, инспекции безопасности дорожного движения, оперативных групп, работающих с системой высотного видеонаблюдения.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что такой способ охраны общественного порядка способствует обмену оперативной информацией сотрудниками служб авиабезопасности и подразделениями полиции, а также оперативному доведению сигналов управления и распоряжения до уполномоченных должностных лиц.

Эффективность могут показать аэромобильные комплексы и при проведении культурно-массовых мероприятий, общественно-политических и спортивных мероприятий, проводимых на открытом воздухе, а также для пресече-

ния массовых беспорядков. Так, передаваемое с высоты птичьего полета видеоизображение позволяет одновременно охватить значительную площадь размером около 15 км, своевременно выявлять места возникновения конфликтов, совершения противоправных действий и оперативно реагировать наземными нарядами полиции. Это позволяет руководителю операции объективно оценивать ситуацию и оперативно принимать решения по руководству силами и средствами для пресечения данного правонарушения. Рекомендуемая высота подъема – от 20 до 150 м.

Основными задачами данной деятельности являются:

- выявление преступлений и административных правонарушений;
- видеодокументирование;
- обеспечение связи;
- управление наземными нарядами полиции.

С помощью аэромобильных комплексов осуществляется осмотр территории изначально с максимальной площади, а при возникновении конфликтных ситуаций, административных правонарушений данный квадрат сужается.

Также необходимо отметить, что постоянно ведется мониторинг прилегающей территории и места проведения мероприятия. Происходит выявление подозрительных лиц, компаний подростков, бесхозного автотранспорта. Осуществляется предупреждение нарядов полиции о возможных попытках проявления противоправного поведения.

Вся информация посредством радиотелефонной связи передается в штаб для принятия решения о реагировании.

Как правило, руководитель данной операции и его непосредственный заместитель находятся в пункте управления и помощи радиосвязи руководят нарядами полиции.

Еще одной из задач, которые могут решаться с использованием беспилотников, является мониторинг дорожного движения. Мировой лидер в области использования беспилотных систем – Израиль – с успехом переносит опыт военного применения систем БЛА в гражданскую сферу. Один из экспериментов по использованию беспилотной авиационной системы для обнаружения нарушителей дорожного движения провела компания AeroNautics Defense Systems совместно с Дорожной полицией Израиля. В ходе эксперимента представитель полиции совместно с группой специалистов компании AeroNautics находился внутри наземной станции управления беспилотным летательным аппаратом Aerostar, в то время как пять патрульных машин, оснащенных видеотерминалами AeroNautics, получали видео с БЛА в режиме реального времени. Необходимо отметить, что этот опыт не первый – год назад израильская полиция совместно с компанией Elbit уже проводила эксперименты по аэропатрулированию при помощи беспилотников. Дорожная полиция Израиля изучает результаты этих испытательных полетов и всерьез рассматривает возможность регулярного использования беспилотных авиационных систем в качестве одного из основных инструментов в продолжающейся кампании по улучшению дорожного движения и повышению безопасности на дорогах.

Мировые тенденции не обошли стороной и ГИБДД, которая также апробировала на практике последние технические достижения: упоминавшийся выше БЛА ZALA 421-08 применялся в ходе Московского авиационно-космического салона «МАКС-2007». С его помощью ГИБДД получила возможность оперативного обнаружения «проблемных» мест на дорогах и, соответственно, перераспределения транспортных потоков во избежание заторов. Впрочем, по-видимому, это была только «проба пера». Для полноценного мониторинга дорожного движения эффективнее использовать более крупные аппараты с большей продолжительностью полета и более качественными приборами наблюдения.

Технология контроля интенсивности и состава движения автомобильного транспорта на сети автомобильных дорог федерального значения с помощью беспилотных летательных аппаратов включает в себя следующие этапы:

- аэрофотосъемку объекта с беспилотного летательного аппарата (БПЛА), определение координат центров фотографирования геодезическим ГНСС-приемником;
- автоматическое построение высокодетальной геопривязанной 3D-модели местности по фотографиям и координатам центров фотографирования;
- автоматический анализ полученной модели, получение производных продуктов (ортофотопланов, матриц высот, топопланов, кадастровых планов и т.д.);
- визуализация модели и результатов ее анализа, включая фиксирование происшествий, касающихся нарушения правил дорожного движения (ПДД).

На протяжении последних лет эксперименты и испытания беспилотников для контроля за соблюдением правил движения на дорогах проводили в ряде регионов. Правда, не всех из них впоследствии сообщали, какое развитие в дальнейшем получили эти проекты.

В 2014 году в Тюменской области тестировали беспилотный летательный аппарат для ловли любителей езды по обочине. Рейды проводились на Ялуторовском тракте в районе моста через ж/д переезд и на автодороге Тюмень-Боровский-Богандинский. Езда по обочинам в условиях заторов принимает массовый характер и вызывает общественный резонанс, отмечали в местном УМВД.

В 2015 году беспилотные летательные аппараты в экспериментальном режиме начали привлекать для контроля за движением на Дальнем Востоке: на загородных трассах Хабаровск-Владивосток и Хабаровск-Комсомольск-на-Амуре. Камера летательного аппарата с высоты около 300 метров фиксировала все, что происходит на дороге. Только за два вылета летательный аппарат выявил пять автомобилей, совершивших обгон через сплошную линию разметки. Водители, управлявшие теми автомобилями, были привлечены к административной ответственности.

В 2016 году в сезон отпусков на трассе Хабаровск-Владивосток усиливали контроль за безопасностью дорожного движения с помощью беспилотников. Ежегодно в разгар сезона отпусков движение на этой трассе увеличивается в разы, вместе с этим заметно растет количество дорожно-транспортных происшествий, объясняли в УМВД по Хабаровскому краю.

В 2015 году также испытывали беспилотный летательный аппарат для контроля соблюдения ПДД в Республике Адыгея. За сутки испытаний беспи-

лотник помогал выявить десятки нарушителей на федеральной трассе Майкоп-Гузерибль. Основной упор в этом регионе делали на использовании летательного аппарата на выявления фактов выезда на полосу встречного движения и нарушения правил обгона. По словам полицейских, во время движения водители не отличают беспилотный летательный аппарат от птицы.

В управлении ГИБДД по Адыгее тогда же говорили о планах использовать летательные аппараты на всей территории республики. Особенно актуальны они с наступлением сезона отпусков, так как в это время поток автолюбителей-туристов, которые едут в горы, резко возрастает.

Тогда же, в 2015 году, партия беспилотных летательных аппаратов появилась на вооружении ГИБДД в Свердловской области. Перед «выпуском из гнезда» в настоящий рейд аппараты тестировали несколько месяцев. В свой первый практический полет беспилотники позволили выявить сразу несколько грубых нарушений ПДД на одной из наиболее оживленных трасс Среднего Урала. Как это часто бывает в подобных случаях, водители, остановленные рядом ДПС, сначала заявили о невинности, но, когда им сообщили о видеофиксации факта нарушения, они его признавали.

В 2016 году эксперимент с квадрокоптером для ловли нарушителей ПДД проводился также в Ставропольском крае. Местные СМИ тогда сообщали, что при выборе места для испытаний сразу стали ясны недостатки квадрокоптера: для работы ему нужно открытое пространство, то есть в условиях плотной городской застройки с воздушными коммуникациями безопасно использовать беспилотник не получится. Однако в районе объездных улиц или междугородних трасс условия для него идеальные.

Первый же вылет беспилотника в этом эксперименте принес результат: камеры зафиксировали, как автомобиль объезжал пробку по обочине. Водитель после этого оплатил штраф. Еще одно испытание провели на федеральной трассе с достаточно интенсивным движением, в районе села, где водители часто объезжают пробку то по встречной, то по обочине. Здесь новое средство принесло положительный профилактический эффект. Водители, замечая беспилотник, парящий над дорогой, снижали скорость и не пытались пересекать сплошные линии разметки.

С 1 апреля 2017 года ожидалось вступление в силу нового регламента по надзору за дорожным движением, в котором появилось много нововведений. Проект документа проходил общественные обсуждения в начале года. В нем указывается, что при надзоре за дорожным движением могут использоваться в том числе беспилотные летательные аппараты. Это и успешные примеры испытаний, имевшие место ранее, создают предпосылки для более масштабного использования этой технологии в борьбе с нарушителями ПДД на дорогах. Но после размещения регламента в сети Интернет, он был раскритикован гражданами, и поэтому вступление его в силу было отложено до устранения противоречий и необходимой доработки.

Один из первых примеров внедрения беспилотников в деятельность ДПС на постоянной основе – Красноярский край. В марте 2017 года Главное управление МВД региона сообщило, что местная Госавтоинспекция начала контро-

лизовать движение на междугородних трассах с помощью беспилотных летательных аппаратов. В Красноярском крае планируется регулярно проводить рейды с использованием такой техники на сложных участках краевых и федеральных трасс, – говорят в региональном Управлении МВД.

Органы внутренних дел на транспорте обеспечивают общественный порядок и безопасность, противодействуют преступности на объектах железнодорожного, воздушного, речного и морского транспорта. В условиях большой протяженности железнодорожных, и водных путей, входящих в зону обслуживания территориальных органов МВД России на транспорте, требуется значительный уровень оснащённости подразделений полиции, осуществляющих свою оперативно-служебную деятельность на объектах транспорта, специализированными средствами.

Представляется необходимым внести изменения в соответствующие нормативные правовые акты, предусматривающие включение в таблицу положенности специальных технических средств линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте беспилотных летательных аппаратов с бортовой системой высотного видеонаблюдения.

Библиографический список

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 31. Ст. 4398.

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

3. Закон РФ от 20.08.1993 № 5663-1 (ред. от 13.07.2015) «О космической деятельности» // Российская газета. 1993. № 186.

4. Федеральный закон от 08.01.1998 № 10-ФЗ (ред. от 26.04.2016) «О государственном регулировании развития авиации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 2. Ст. 226.

5. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016, с изм. от 19.12.2016) «О полиции» (с изм. и доп., вступ. в силу с 04.07.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.

6. Приказ Роскосмоса от 14.05.2008 № 63 «О совершенствовании организации работ в области использования результатов космической деятельности» // СПС «КонсультантПлюс». 2017.

7. Приказ Минтранса России от 25.11.2011 № 293 (ред. от 14.02.2017) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2011 № 22874) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2012. № 7.

8. Межведомственная концепция создания перспективных комплексов с беспилотными летательными аппаратами на период до 2025 года (утверждена министрами МВД, МО, МЧС, Минпромторга, директором ФСБ). – Москва, 2013.
9. *Бецков А.В.* Аэромобильные комплексы МВД России по управлению силами и средствами органами внутренних дел при изменении оперативной обстановки. – Москва, 2010.
10. *Бецков А.В., Щукин В.М.* Применение аэромобильных комплексов МВД России при противодействии преступности. – Москва, 2015.
11. *Бецков А.В.* Мониторинг аэромобильными комплексами МВД России оперативной обстановки на обслуживаемой территории. – Москва, 2010.
12. *Бецков А.В.* О возможной модели утраты работоспособности системы аэромобильных комплексов специального назначения. – Москва, 2015.
13. *Бецков А.В.* Теоретические и организационные основы формирования и функционирования аэромобильных комплексов МВД России. – Москва, 2009.
14. *Бецков А.В.* Формирование и функционирование аэромобильных комплексов МВД России. – Москва, 2010.
15. *Бецков А.В., Килясханов Х.Ш., Милюков Д.В.* Административно-правовые средства управления территориальными службами обеспечения общественного порядка районного. – Москва, 2014.
16. *Воропаев Н.П.* Применение беспилотных летательных аппаратов в интересах МЧС России. – Санкт-Петербург, 2014.

КОНТРАБАНДА НАРКОТИКОВ И НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ТРАНСПОРТЕ ПРИ ВЫЯВЛЕНИИ ИМИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НЕЗАКОННЫМ ОБОРОТОМ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ

Магомедов Р.Г.

(Оренбургский ЛО МВД России на транспорте)

Аннотация: в статье рассматриваются особенности организации практической деятельности отдела внутренних дел на транспорте районного уровня. Автор раскрывает актуальные проблемы осуществления служебной деятельности при выявлении преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, в том числе с контрабандой наркотических веществ.

Ключевые слова: канал поставки наркотических средств, государственные контрольные органы, правовое регулирование при выявлении преступлений, незаконный оборот наркотических средств.

PROBLEMS TRANSPORT LAW ENFORCEMENT OFFICIALS FACE REVEALING THE CRIME OF DRUG-TRAFFICKING AND DRUG-SMUGGLING

Magomedov R.G.

(of the Orenburg Transport Department of the Ministry of Home Affairs
of the Russian Federation)

Abstract: the article deal with organization specification of the work of the district transport law enforcement department. The author analyses essential problems of the professional work connected with revealing the crime of drag-trafficking and drug-smuggling.

Key words: drug delivery duct, state supervising authority, law regulation at crime revealing, drug-trafficking.

Проблема незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ остается крайне актуальной и важной во всем мире. Процесс незаконного оборота наркотических средств и контрабанды необходимо изучать с учетом особенностей данного вида преступлений в отдельных регионах. Уже сейчас контрабанда, распространение наркотических средств, их объемы и последствия подрывают экономический потенциал, негативно влияют на демографическую ситуацию, создают реальную угрозу здоровью населения, особенно новым поколениям, поскольку среди потребителей наркотических средств 80% составляют молодые люди в возрасте до 25 лет. Согласно имеющейся ограниченной информации, общемировой показатель распространенности потребления опиоидов (0,7 процента мирового взрослого населения, или 32,4 млн. потребителей) не изменился, в то время как общая площадь культивирования опийного мака в 2014 году достигла самого высокого с конца 1930-х годов уровня. Это связано главным образом с тем, что культивирование опийного мака достигло своего исторического максимума в главной стране, культивирующей опийный мак – Афганистане, где продолжало также расти потенциальное производство опия. В 2014 году общемировой объем производства опия достиг 7 554 тонн, т.е. уровня, который лишь один раз был превышен за три последних десятилетия, в то время как общемировой объем изъятий опия, героина и незаконно изготовленного морфина в 2013 году сократился на 6,4 процента по сравнению с 2012 годом. Возросшее, согласно оценкам, производство опия и героина еще не нашло своего отражения в расширении предложения героина в большинстве регионов мира. Назначение дополнительно произведенного героина пока еще не известно, но некоторые факты свидетельствуют о расширении предложения героина в некоторых странах и увеличении связанных с ним показателей, таких как смертность и оказание неотложной медицинской помощи [1].

В тех регионах, где осуществляется культивирование запрещенных культур и изготовление наркотиков, возможно, не произошло существенных изменений, в то время как рынки запрещенных наркотиков и маршруты контрабандных поставок наркотиков постоянно меняются. Анонимная онлайн-вая

торговая площадка «теневой сети», используемая для незаконной торговли самыми разнообразными товарами, включая наркотики, является прекрасным примером постоянно меняющейся среды и влечет за собой фундаментальные последствия как для правоохранительной системы, так и для наркобизнеса. Более традиционным подтверждением этого динамичного аспекта является продолжающееся смещение маршрутов, используемых для контрабанды опиатов, и тот факт, что афганский героин, возможно, поступает на новые рынки сбыта. О растущем значении Африки как транзитной зоны для афганского героина, предназначенного для Европы и других регионов, свидетельствует рост изъятий героина, отмечаемый в последние годы в некоторых африканских странах, особенно в Восточной Африке. Произведенные в последнее время изъятия также указывают на то, что практика контрабанды крупных партий афганского героина через Индийский океан в Восточную и Южную Африку получает все более широкое распространение. Кроме того, Африка по-прежнему используется в качестве перевалочного пункта в системе контрабанды кокаина через Атлантический океан в Европу, а Восточная Европа начинает выступать в роли транзитной зоны и пункта назначения. Контрабанда осуществляется небольшими партиями, что может указывать на смещение рынка кокаина на восток. В определенной степени изменилась также специализация самих маршрутов незаконного оборота. Имеется все больше данных, свидетельствующих о том, что маршруты, традиционно использовавшиеся прежде для контрабандного провоза какого-то одного вида наркотика, теперь используются для контрабанды других наркотиков.

Анализ наркоситуации свидетельствует, что обстановка в сфере противодействия незаконному обороту наркотиков на территории Оренбургской области остается достаточно напряженной, и на ее развитие оказывает влияние ряд основополагающих факторов.

Одним из основных факторов является наличие протяженного участка российско-казахстанской государственной границы и каналов международных воздушных и наземных сообщений, активно используемых для поставок наркотических средств из центрально-азиатского региона в Российскую Федерацию и их дальнейшего транзита в европейские страны.

Приграничное положение Оренбургской области наложило отпечаток на закономерности развития преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков.

Хотя криминальную обстановку, складывающуюся на участке российско-казахстанской государственной границы Оренбургской области, можно оценить как стабильную, все же в определенной степени оперативную обстановку осложняет «прозрачность» границы, множество грунтовых объездных дорог в обход пограничных и таможенных постов, соединяющих населенные пункты на сопредельных территориях.

Низкий уровень доходов жителей приграничных районов области провоцирует их оказывать пособнические услуги контрабандистам в незаконной перевозке наркотиков и других запрещенных товаров через границу. «Пособники», как правило, границу сами не пересекают, за определенную плату достав-

ляют «курьеров» или непосредственно «товар» из приграничных районов в города Оренбург, Орск, Новотроицк, Соль-Илецк и другие. Местные жители владеют информацией о времени и местах несения службы пограничных нарядов, имеют личные связи среди служащих территориальных подразделений правоохранительных органов, хорошо знают местность.

Большую часть преступлений в сфере контрабанды наркотических веществ совершают жители республик Средней Азии. Таджикистан, граничащий с Узбекистаном на западе и северо-западе, Киргизией – на севере, Китаем – на востоке, с Афганистаном – на юге, первый столкнулся с последствиями наркотрафика. По своему географическому положению он находится на пути транзитной транспортировки наркотических веществ, выполняя в течение вот уже двух десятилетий роль буферной зоны на передовой линии борьбы с этой угрозой современного мира.

Граничащий с Таджикистаном Афганистан постепенно в течение последних десятилетий становился мировым лидером по производству опиатов. Сегодня Афганистан производит 400 (опий сырец) условных тонн героина в год – это 20 миллиардов доз. С учетом того, что из одного грамма получается в среднем 5 доз, то этого количества вполне достаточно, чтобы превратить все население земного шара в законченных наркоманов. По оценкам специалистов одной из лидирующих республик постсоветского пространства по объемам наркопоставок является Киргизия, граничащая с Казахстаном на севере, Китаем – на востоке и юго-востоке, Таджикистаном – на юго-западе и Узбекистаном – на западе [1].

Самым крупным и ближним «соседом» России и Оренбургской области, в частности, является Казахстан. Протяженность российско-казахстанской сухопутной границы 7 512,8 км, что делает ее одной из самых длинных границ мира (граница Канады и США составляет 8 891 км). Российско-казахстанская граница большей частью сухопутна, проходит по безлюдным степям и пустыням, что делает ее охрану крайне затруднительной. Демаркация границы имеет место лишь в местах пересечения ее основными транспортными магистралями.

Несмотря на вступление Казахстана в Таможенный союз, граница лишь условно является контролируемой и охраняемой. Пересечение границы разрешено только в пунктах пропуска, число которых ограничено. Обязательной остается процедура паспортного контроля.

Распространение наркотиков в Казахстане начало принимать поистине угрожающие размеры. В настоящее время черный рынок буквально наводнен полусинтетическим и синтетическим зельем, вызывающим моментальное привыкание организма. Пять лет назад изъятие наркотического вещества (героин) было единичным фактом, сейчас в Казахстане практически нет ни одного региона, где бы он не изымался. В силу своего географического положения Казахстан стал неотъемлемой частью наркотрафика, берущего начало в Афганистане.

Учитывая, что значительная часть наркотических средств, в том числе, тяжелые наркотики и, прежде всего, героин распространяется через транспортные артерии, особое место в борьбе с указанными преступными проявлениями отводится органам внутренних дел на транспорте МВД России. Во взаимодействии с другими правоохранительными и силовыми структурами принимаются

организационные и практические меры по перекрытию каналов транспортировки наркотиков.

Важным звеном в вопросе перекрытия канала поставки наркотических средств и психотропных веществ является транспортная полиция. В оперативном обслуживании Оренбургского линейного отдела находятся объекты железнодорожного и воздушного транспорта Западного Оренбуржья, расположенные на территории Оренбургской, Самарской, Саратовской областей и Республики Башкортостан.

Общая протяженность участка обслуживания составляет 1047 км. На участке обслуживания дислоцируются 108 станций и остановочных пунктов и 1 международный аэропорт.

По участку обслуживания проходит железнодорожная магистраль, по которой осуществляются важнейшие транспортно-экономические связи России с республикой Казахстан и государствами Средней Азии. Оперативная обстановка осложняется тем, что через железнодорожный пункт пропуска Илецк-1 за 2016 год пересекло государственную границу Российской Федерации более 700 тыс. иностранных граждан. Изменение режима таможенной границы на российско-казахстанском участке и вступление в силу с 01.07.2010 Таможенного кодекса Таможенного союза существенно осложнило борьбу с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, сильнодействующих веществ из Афганистана, Таджикистана, Узбекистана и Киргизии.

В среднем за сутки через станцию Илецк проходит до 5 пассажирских поездов, что составляет примерно от 800 до 1500 пассажиров. Кроме того, через станцию Илецк ежедневно проходит в среднем 40 железнодорожных грузовых составов, что составляет не менее 2000 грузовых вагонов с различными грузами (25% проходит транзитом на ст. Уральск Р. Казахстан, 45% в направлении ст. Оренбург и 30% в направлении ст. Актобе Р. Казахстан) [2].

Значительное перемещение большого числа пассажиров, достаточно активное перемещение грузов, багажа из регионов Средней Азии и несовпадение границ транспортных магистралей с административными границами в пространстве – все это облегчает перевозить предметы, изъятые из гражданского оборота (наркотические вещества в частности). Перевозчики наркотических и психотропных веществ с целью сбыта и потребления привлекают как потребителей, мелких сбытчиков, случайных лиц, так и лиц, обладающих маршрутными возможностями (работников воздушного и железнодорожного транспорта).

Мониторинг данных показал, что в 2016 году правоохранительными органами России зарегистрировано 758 преступлений, предусмотренных ст. 226.1 и 229.1 УК РФ, что на 425 меньше аналогичного периода прошлого года. В уральском транспортном регионе в 2016 году выявлено 22 преступления по ст. 226.1 УК РФ, что на 15 меньше, чем в 2015 году. Следует отметить, что указанные преступления выявлены таможенными органами [3].

На наш взгляд, основная причина, повлиявшая на изменение динамики преступности указанной категории, заключается в том, что выявление преступлений до 2008 года вне зоны оперативного обслуживания строилась в соответствии с Приказом МВД 671 от 21 июня 2000 г. «Об организации взаимодей-

вия между органами внутренних дел на транспорте и МВД, ГУВД, УВД по субъектам ... и разграничении объектов оперативного обслуживания», в котором говорилось, что «преступления, связанные с незаконным оборотом..., наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, сильнодействующих или ядовитых веществ регистрируются и расследуются выявившим их органом внутренних дел». К большому сожалению практиков данная формулировка отсутствует в пришедших ему на замену приказах МВД от 10.07.2008 № 598 и от 28.03.2015 № 381 [4].

В настоящее время не решенным остается вопрос правового взаимодействия с пограничной службой в части, касающейся проверки пассажирских поездов прибывающих железнодорожным транспортом. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 «Правила осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» и Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 09.02.2010 № 31 утверждена Типовая схема организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

Согласно указанным нормативно-правовым актам контроль при пропуске через государственную границу осуществляют подразделения органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (далее государственные контрольные органы) в пределах установленных законодательством Российской Федерации полномочий, согласно типовой схеме. В данный перечень государственных контрольных органов, осуществляющих контроль при пропуске через государственную границу, подразделения полиции на транспорте не входят, соответственно контролирующими функциями и полномочиями по данному направлению деятельности не наделены.

В 2016 году на территории обслуживания Оренбургского ЛО МВД России на транспорте области выявлено 201 преступление, 23 административных правонарушения, связанных с незаконным оборотом наркотиков. Из общего количества выявленных преступлений данной категории 155 (59,3%) относятся к категории тяжких и особо тяжких, 112 связаны со сбытом наркотических средств. К уголовной ответственности за совершение преступлений в сфере НОН в минувшем году привлечено 123 лица. Из незаконного оборота на территории оперативного обслуживания изъято 8,499 кг наркотиков, по направленным делам в суд [3].

В то же время на объектах воздушного транспорта, согласно ст. 85 Воздушного кодекса РФ предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом «О полиции» пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел. Проведение предполетного

досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом «О полиции» не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом «О полиции» проводится после осуществления пограничного и таможенного контроля, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иных видов контроля. Законодательство, как видим, ставит в прямую зависимость обеспечение реализации материальной базы для оперативно-розыскных аппаратов. А ведь оперативно-розыскная деятельность – одно из самых эффективных средств противодействия преступности. Законодательство, регламентирующее отношения в данной сфере, не решает в полном объеме задач.

В связи с вышеизложенным, полагаю необходимым внести изменения в действующее законодательство для включения сотрудников органов внутренних дел на транспорте в типовые схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации. 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 наркотиков, но и обмениваться информацией о транспортных средствах и маршрутах, используемых при незаконном трансграничном перемещении, методах сокрытия и маскировки, применяемых при транспортировке и сбыте наркотиков.

Для стабилизации оперативной обстановки сотрудники ОВД на транспорте осуществляют и проводят совместные межведомственные комплексные оперативно-профилактические операции только по разрешению сотрудников пограничной службы РФ. В рамках взаимодействия с пограничным управлением ФСБ России по Оренбургской области в пунктах пропуска через государственную границу сотрудниками Оренбургского ЛО МВД России на транспорте ежеквартально направляются запросы в ПУ ФСБ России по Оренбургской области, в которых содержится информация о необходимости совместной отработки наиболее криминогенных поездов среднеазиатского формирования, с целью пресечения незаконного перемещения через границу наркотиков, оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, контрабандных товаров, каналов незаконной миграции, установлению лиц, находящихся в розыске и без вести пропавших.

Проведенные рабочие встречи с представителями правоохранительных структур Узбекистана, Казахстана, Таджикистана и Киргизии и поступающая информация из Афганистана позволяют сделать вывод об активном изучении представителями наркобизнеса ситуации, связанной с режимом проведения досмотровых мероприятий на государственной границе РФ, в том числе приграничных областях, вплоть до описания тактики проведения досмотровых мероприятий, с указанием задействованных сил и средств и применяемого досмотрового оборудования. Проводятся проверочные поставки так называемых

«кукол» в тайниках. Количественные показатели изъятия наркотических средств позволяют сделать вывод о том, что часть наркотиков поступает с территории Казахстана, Китая. Законодательная политика осложняет достижение поставленных целей и эффективности правовых средств транспортной полиции в борьбе с незаконным оборотом наркотических средств, в том числе контрабандой наркотических веществ при обеспечении пограничной безопасности. Прогнозируемая обстановка диктует необходимость качественного повышения эффективности работы соответствующих органов по выявлению и перекрытию каналов контрабанды наркотиков. Исходя из анализа сложившейся обстановки можно прогнозировать, что будет продолжаться рост контрабанды различных видов лекарственных препаратов, стимуляторов, транквилизаторов и недорогих наркотических средств и психотропных веществ. Ведущая роль поставки таких препаратов сохранится за Китаем. Из Китая наркотические вещества завозятся через Среднюю Азию железнодорожным, морским и автомобильным транспортом. В крупномасштабных операциях с контрабандой наркотиков все большую роль приобретают юридические лица, связанные со структурами российской международной организованной преступности. В этих условиях борьба с контрабандой наркотиков приобретает характер борьбы с организованной преступностью. Зачастую доставка препаратов осуществляется с использованием курьерских почтовых фирм, которые неподконтрольны государству. При этом этнические группы стремятся использовать для перевозки наркотиков женщин и детей из числа граждан России, ближнего Зарубежья и Украины, для разового использования, с низким уровнем доходов, не связанных с преступными группировками. В настоящее время наибольшую опасность представляет незаконный оборот наркотических средств и контрабанда наркотических средств в центральные районы России из Средней Азии. При этом прямые авиарейсы используются редко. Курьеры следуют самолетом до одного из городов на территории государств СНГ и далее железнодорожным либо автомобильным транспортом до места назначения. Существующие недостатки в контроле за внешне-экономической деятельностью коммерческих организаций, занимающихся экспресс-доставкой груза и корреспонденции, создают условия для незаконных операций с наркотическими веществами. Для доставки небольших партий наркотиков активно используются возможности сокрытия наркотических веществ в международных почтовых отправлениях. У сотрудников правоохранительных органов на транспорте законодательно не закреплены возможности отработки международного сортировочного центра почтовой корреспонденции, где происходит сортировка, распределение и отправление почтовой корреспонденции.

На протяжении последних лет, что подтверждено материалами оперативного характера, число потребителей наркотиков опиоидной группы на территории Оренбургской области резко снизилось, это связано с трудностью их приобретения и легкой доступностью синтетических наркотиков. Основная масса объемов наркотических средств, которые поступают в область, завозятся из сопредельных областей.

Основная масса наркотических веществ распространяется бесконтактным способом, посредством сети Интернет, что представляет сложность в выявлении

и раскрытии преступлений данного вида. Участники совершения преступлений, сбытчики наркотиков организуют квалифицированную преступную иерархию – организованную преступную группу, с аналитическими, теоретическими знаниями и навыками компьютерных технологий, технических мероприятий. В отделах районного уровня на транспорте отсутствуют подразделения специальных технических мероприятий. Вынужденно теряется оперативность в выявлении и раскрытии вышеуказанных преступлений. В Федеральный закон об оперативно-розыскной деятельности добавлен такой вид оперативно-розыскной деятельности, как получение компьютерной информации. Однако для оперативности, эффективности достижения поставленных целей правоохранителям остро не хватает квалифицированных кадров в области информационных технологий.

На сегодняшний день можно констатировать факт выхода наркобизнеса за пределы «дворовой преступности». Мы задерживаем человека за употребление марихуаны и условно через два дня выходим на организованное преступное сообщество, которое занимается поставкой данного наркотика из Европы через Украину в десятки городов России. В течение двух дней специалисты правоохранительных органов должны провести операцию по задержанию группы лиц в масштабе нескольких регионов нашей страны. Осуществить проведение данного мероприятия возможно при наличии высокого уровня профессиональных знаний и навыков, мобильности, материально-технической базы и – самое важное – возможности принятия управленческих решений на местах. В 90% случаев реализация поставленных задач осуществима в масштабах города, максимум – в одном регионе.

В настоящее время, когда борьба с незаконным оборотом наркотических средств сосредоточена в одном ведомстве – МВД, считаем необходимым создание «ситуативного центра», либо «дежурной части управления по незаконному обороту наркотиков» для ежесуточного анализа сведений по линии незаконного оборота наркотиков и оперативного решения задач в режиме реального времени, реагирования на наиболее резонансные преступления, установления прямой связи с непосредственными ответственными исполнителями на местах, для оказания практической помощи по задержанию всех участников преступной группы без особых полномочий.

Библиографический список

1. www.unodc.org «Всемирный доклад о наркотиках 2015 УНП ООН».
2. Статистические данные оперативно-служебной деятельности Оренбургского ЛО МВД России на транспорте за 2016.
3. Статистические данные Генеральной прокуратуры Российской Федерации за 2016.
4. Приказ МВД России от 28.03.2015 № 381 «Об организации взаимодействия между органами внутренних дел на транспорте и МВД, ГУВД, УВД по субъектам РФ, ОВД в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах и разграничении объектов оперативного обслуживания».

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК С УЧЕТОМ ВЫБОРА СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Макацария Д.Ю.,

кандидат технических наук, доцент;

Ковалевич А.Н.,

курсант 5 курса факультета милиции

(Могилевский институт МВД Республики Беларусь)

Аннотация: в статье описываются условия, влияющие на безопасность дорожного движения в процессе осуществления транспортных перевозок. Отдельное внимание уделяется выбору скоростного режима движения автомобиля и его влияние на аварийность.

Ключевые слова: автомобиль, безопасность, дорожно-транспортное происшествие, ограничения, скоростной режим, условия движения.

MAIN DIRECTIONS FOR SECURITY OF TRANSPORT RANSPORTATION WITH ACCOUNT OF SELECTION OF MOVEMENT SPEED

Makatsaria D.Yu.,

candidate of technical sciences, associate professor;

Kovalevich A.N.,

police student of the 5th year of the faculty of militia

(Mogilev Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus)

Abstract: the article describes the conditions affecting road safety in the process of transportation. Particular attention is paid to the choice of high-speed mode of the car and its impact on accidents.

Key words: car, security, road traffic accident, restrictions, speed mode, traffic conditions.

Правила дорожного движения (ПДД) определяют допустимые скоростные режимы движения автомобильного транспорта по дорогам на территории Республики Беларусь. Вопросам выбора скорости движения транспортных средств посвящена Глава 11 ПДД. На автомобильных дорогах нашей страны установлены строгие ограничения максимально допустимой скорости движения автомобилей в населенных пунктах, вне населенных пунктов, а также в жилых зонах. Определенные особенности возникают при буксировке транспортных средств. Таким образом, выделяют несколько групп условий, определяющих скорость движения автомобилей:

– условия, связанные с местом движения автомобиля (населенный пункт, загородная зона, жилая зона, дорога для автомобилей, автомагистраль);

- условия, связанные с типом транспортного средства (легковой автомобиль, грузовик, автобус, мотоцикл, мопед, велосипед);
- условия, связанные с техническим состоянием автомобиля и груза (буксировка, движение с прицепом, движение с неисправностью, перевозка особых грузов);
- условия, связанные с водителем или пассажиром (водитель со стажем до двух лет, обучение вождению, перевозка пассажиров в кузове грузового автомобиля).

На выбор безопасной скорости движения оказывает влияние ограничение скорости, установленное на участках автомобильных дорог или вызванное изменениями условий дорожного движения как на постоянной, так и на временной основе. К группам условий ограничения скорости можно отнести:

- ограничения скорости, установленные дорожными знаками;
- ограничения скорости, связанные с потоком транспортных средств (интенсивность движения, состояние автомобиля и груза);
- дорожные условия (обзорность дороги, состояние проезжей части, препятствие для движения);
- погодные условия (метеоусловия, прозрачность атмосферы, темное время суток).

Причем если дорожные знаки четко ограничивают скоростной режим на автомобильной дороге и жестко задают максимальную скорость, то, к примеру, погодные условия, лишь указывают на необходимость снижения скорости до безопасного значения. В данном случае водитель самостоятельно определяет, насколько необходимо замедлиться, чтобы в случае опасности остановить автомобиль в пределах видимости дороги.

Превышение скорости движения является одной из основных причин возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и составляет на территории Республики Беларусь более 10% от всех учтенных происшествий. В связи с этим уделяется большое внимание организации контроля скоростного режима движения автомобилей [1]. Следует согласиться с некоторыми авторами, что повышение аварийности на дорогах дестабилизирует экономическую ситуацию в стране в целом, поскольку затрагивает имущественные интересы всех участников перевозочной деятельности [2].

Введена в эксплуатацию единая система автоматизированного контроля скорости движения транспортных средств. Она позволила уменьшить количество нарушений скоростного режима, а, следовательно, снизить вероятность возникновения ДТП по причине превышения допустимой скорости движения [3].

Автоматизированная система оказывает на водителей определенное психологическое воздействие, которое изменяется в процессе ежедневного движения. На начальном этапе функционирования системы наблюдается наибольшее психологическое воздействие. Участники дорожного движения становятся более внимательными и дисциплинированными. Однако уже через год водители привыкают к наличию на участках дорог стационарных датчиков контроля скорости и снижают бдительность [4].

Нарушение ПДД, в том числе установленного скоростного режима движения автомобилей, снижает уровень безопасности дорожного движения (БДД). При этом водителю запрещается не только превышать скорость движения, установленную дорожными знаками, но и двигаться быстрее скорости максимально допустимой технической характеристикой транспортного средства, например, прицепа при движении в составе автопоезда. Водитель должен уверенно управлять автомобилем в процессе движения – неуверенная езда недопустима. Поэтому нельзя двигаться с низкой скоростью без вынужденной необходимости и создавать при этом затруднение для движения других автомобилей с разрешенной скоростью, тормозить автомобильный поток, создавать заторы на дороге. Разрешается резко тормозить только при предотвращении ДТП, иначе данный маневр может спровоцировать попутное столкновение с другим автомобилем.

Одним из главных качеств опытного водителя является умение заблаговременного моделирования предстоящих событий. Выбор правильной скорости движения играет здесь важнейшее значение. При управлении автомобилем в крупном городе или движении по скоростной автомагистрали в условиях изменяющегося транспортного потока и окружающей среды водителю необходимо учитывать большое количество факторов, определяющих безопасную скорость.

В условия выпадения осадков в виде снега и дождя, а также тумана, низкая скорость движения тоже может представлять опасность, особенно при интенсивном движении автомобилей в попутном направлении. При этом для избегания возможности возникновения ДТП рекомендуется двигаться со скоростью, близкой к скорости транспортного потока.

Увеличивать внимание и контролировать скоростной режим необходимо в зоне действия предупреждающих дорожных знаков. Водитель должен снижать скорость движения автомобиля при приближении к пешеходным переходам, остановочным пунктам маршрутных транспортных средств и перекресткам.

Одним из основных достоинств автомобиля, по сравнению и с другими видами транспорта, является высокая скорость движения и маневренность, позволяющая прибыть в конечный пункт назначения и осуществить доставку пассажиров и грузов. Однако высокая скорость становится преимуществом, только если автомобилем управляет благоразумный водитель, который понимает и осознает всю меру ответственности за неблагоприятные последствия. К сожалению, движущийся автомобиль нельзя остановить мгновенно, поэтому водитель всегда должен оценивать и прогнозировать дорожную обстановку на десятки метров вперед.

Основными характеристиками, определяющими способность автомобиля быстро замедляться и останавливаться на определенном дорожном покрытии в сложившихся дорожных условиях, являются тормозной и остановочный путь. Величина расстояния, которое проходит транспортное средство в процессе торможения, сильно изменяется в зависимости от величины скорости. При этом резко увеличивается вероятность возникновения ДТП. Способность автомобиля останавливаться в заданном месте в необходимый момент времени является одним из условий БДД.

Процесс движения автомобилей по дорогам всегда сопровождают множество объективных опасностей, которые при определенных условиях могут привести к аварии. Объективные опасности остаются лишь гипотетическими, если в процессе движения транспортных средств водители строго руководствуются требованиями ПДД. При этом каждый водитель, соблюдающий требования ПДД, вправе рассчитывать на то, что и другие участники дорожного движения руководствуются этими требованиями.

Современные автомобильные дороги и автомагистрали проектируются таким образом, чтобы можно было обеспечить реализацию больших скоростей движения транспортных средств. Это возможно лишь в тех случаях, когда дорога имеет преимущественное прямолинейное направление, все закругления проектируются с большим радиусом, отсутствуют пересечения транспортных потоков, а также транспортных и пешеходных потоков на одном уровне. В данных условиях высокая скорость становится опасной, если она не соответствует условиям движения. Выделяют несколько факторов, ухудшающих условия движения и приводящих к возникновению ДТП:

- дорожные условия;
- дорожно-транспортные ситуации;
- индивидуальные особенности водителя.

Верхний предел допустимой скорости движения ограничивается временем реакции водителя, способностью своевременно оценивать изменяющуюся обстановку, считывать информацию с дорожных знаков, оценивать изменение движения других транспортных средств. Конструктивные особенности автомобиля и его воздействие на других участников дорожного движения не позволяет, к примеру, увеличивать яркость ближнего света фар при увеличении скорости движения, т.к. это может привести к ослеплению других водителей. А ведь если бы можно было предотвратить эффект ослепления, то повышение качества освещения позволило бы улучшить обзорность дороги и снизить вероятность возникновения ДТП.

Одним из действенных способов снижения дорожной аварийности остается своевременная остановка транспортного средства. В связи с тем, что автомобиль невозможно остановить мгновенно, а в процессе торможения транспортное средство проходит определенное расстояние, необходимо учитывать данные факты. Данное расстояние определяется длиной остановочного пути, которое зависит от следующих факторов:

- времени реакции водителя;
- длины тормозного пути.

Фактор времени реакции водителя определяется способностью водителя распознать препятствие для дорожного движения и быстро отреагировать на него. В случае принятия решения экстренно остановить автомобиль данная величина будет определяться быстротой воздействия на привод тормозной системы, т.е. нажатия на педаль тормоза автомобиля. При этом даже опытному водителю бывает сложно отреагировать молниеносно, обычно на это уходит до 1 секунды времени. С учетом того, что автомобиль движется со скоростью 90 км/ч за секунду он проедет 25 м, а при увеличении скорости движения дан-

ное расстояние будет пропорционально расти и даже в идеальных условиях, остается мало шансов сохранить безопасность.

Следующим важным фактором является тормозной путь. Его длина зависит от конструкции тормозной системы автомобиля, дорожных и погодных условий движения, но особенно от скорости движения автомобиля. Это связано в первую очередь с тем, что зависимость длины тормозного пути от скорости движения автомобиля является квадратичной. При увеличении скорости транспортного средства в 1,5 раза тормозной путь увеличится более чем в 2 раза, и предотвратить столкновение становится еще сложнее.

Влияние погодных условий на величину тормозного пути выражается в том, что при торможении во время дождя на влажном дорожном покрытии тормозной путь возрастает на четверть по отношению к аналогичному значению, полученному при движении автомобиля по сухому асфальтобетонному покрытию. Объективно фактор выпадения осадков водитель не в состоянии предотвратить, поэтому для уменьшения негативного воздействия погодных условий на тормозной водитель субъективно способен лишь снизить на 25% скорость движения автомобиля и компенсировать этим рост тормозного пути.

В случае неизбежности столкновения величина кинетической энергии, передающейся от движущегося автомобиля в момент столкновения, а, следовательно, и тяжесть последствий, будет пропорциональна его скорости. При движении даже в наиболее благоприятных дорожных и погодных условиях при появлении пешехода на проезжей части дороги на расстоянии, не превышающем 40 м от транспортного средства, при движении автомобиля со скоростью 70 км/ч, последствия будут летальными, при скорости 60 км/ч – травмирование различной степени тяжести, а при скорости 50 км/ч – остановочного пути будет достаточно, чтобы избежать столкновения. В данных условиях движение со скоростью 50 км/ч является безопасным, однако если пешеход окажется на проезжей части за 15 м до автомобиля, то наверняка получит смертельные травмы. В условиях, когда видимость дороги менее 15 м, водитель должен снижать скорость до минимально возможного значения вплоть до отказа от дальнейшей поездки.

Таким образом, превышение допустимой скорости движения автомобильного транспорта на дорогах остается одной из причин дорожной аварийности. Необходимо постоянно совершенствовать формы и методы контроля за скоростным режимом движения с целью недопущения возникновения ДТП. В процессе обучения водителей транспортных средств, а также при проведении профилактической работы с нарушителями скоростного режима делать акцент на формировании умений выбирать необходимую и безопасную скорость движения в соответствии с дорожными и погодными условиями.

Библиографический список

1. Макацария Д.Ю., Ковалевич А.Н. Проблемы обеспечения контроля за соблюдением скоростного режима движения на дорогах / Проблемы совершенствования законодательства на современном этапе: материалы Международной конференции курсантов, слушателей и студентов. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. С. 129-131.

2. *Котарев С.Н.* [и др.] Особенности имущественной ответственности по договору перевозки груза // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2015. № 5 (46). С. 46.

3. *Ковалевич А.Н., Макацария Д.Ю.* Соблюдение установленного скоростного режима движения по дорогам как обязанность, возлагаемая на водителя автомобиля / Курсантские исследования: сборник научных работ. – Могилев: МИ МВД, 2016. С. 25-27.

4. *Макацария Д.Ю., Барауля М.М., Ковалевич А.Н.* Психологическое отношение водителя к организации контроля за соблюдением правил дорожного движения / Актуальные вопросы права, образования и психологии: сборник научных трудов. – Могилев: Институт МВД, 2016. С. 322-327.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ ПРОЕЗДЕ ПЕРЕКРЕСТКОВ

Макацария Д.Ю.,

кандидат технических наук, доцент;

Скворцов Е.Ю.,

курсант 2 курса факультета милиции

(Могилевский институт МВД Республики Беларусь)

Аннотация: в статье описываются виды перекрестков на автомобильных дорогах с учетом особенностей их конструкции. Особое внимание уделяется способам обеспечения безопасности транспортных перевозок при проезде перекрестков.

Ключевые слова: автомобиль, аварийность, безопасность, перекресток, преимущество, транспортная перевозка, условия движения.

MAIN DIRECTIONS FOR SECURITY OF TRANSPORT TRANSPORTATION AT THE CROSSROADS

Makatsariya D.Yu.,

candidate of technical sciences, associate professor;

Skvortsov E.Yu.,

2nd year student of the police faculty

(Mogilev Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus)

Abstract: the article describes the types of intersections on highways taking into account the peculiarities of their construction. Particular attention is paid to ways to ensure the safety of transportation while crossing intersections.

Key words: car, accident rate, safety, intersection, advantage, transport transportation, traffic conditions.

Проблеме обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) всегда уделялось повышенное внимание. Ежегодно на автомобильных дорогах Республики Беларусь в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) погибают тысячи людей, а десятки тысяч получают травмы различной степени тяжести. В современном мире отказаться от дорожного движения и тех благ, которые дает нам автомобильный транспорт, уже невозможно, поэтому необходимо совершенствовать существующую систему контроля за безопасностью дорожного движения, постепенно снижая уровень дорожного травматизма до минимального значения. Данная функция является основной в деятельности Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Проводя анализ аварийности за последние 10 лет, можно заметить последовательное снижение уровня ДТП, зафиксированного на автомобильных дорогах нашей страны, а, следовательно, уменьшилось число пострадавших в автомобильных авариях. Большая заслуга в этом принадлежит комплексной государственной политике, направленной на совершенствование улично-дорожной сети, а также деятельности сотрудников ГАИ, выполняющих ежедневную работу по профилактике, выявлению нарушений требований Правил дорожного движения (ПДД). Данные меры позволили сократить количество ДТП, регистрируемых на территории нашей страны. В настоящее время ежегодное число пострадавших сократилось более чем на тысячу, а погибших практически в 3 раза по сравнению с аналогичным периодом десятилетней давности. В итоге принимаемые в течение последних десяти лет меры позволили сохранить жизнь и здоровье соответственно почти 5000 и 16000 человек, пострадавших в ДТП.

Одним из аварийно опасных участков автомобильных дорог является перекресток. Данный объект представляет собой пересечение, примыкание или разветвление дорог на одном уровне. По причине несоблюдения очередности проезда перекрестков ежегодно в Республике Беларусь совершается около 400 ДТП, что составляет более 10% от их общего количества. В зависимости от способа организации движения выделяют основные виды перекрестков:

- перекрестки равнозначных дорог,
- обозначенные перекрестки,
- регулируемые перекрестки.

Одной из ошибок, которые допускает водитель транспортного средства при проезде перекрестка, является не предоставление преимущества пешеходам, которые переходят проезжую часть дороги или реже велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке. При этом пешеходы могут двигаться как по пешеходному переходу, так и по линии тротуаров или обочин при отсутствии пешеходного перехода. ПДД строго указывают на тот факт, что водитель обязан уступить дорогу данной категории участников дорожного движения при осуществлении поворота налево или направо. Таким образом, подчеркивается приоритетное право пешехода или велосипедиста по отношению к остальным участникам дорожного движения на пересечение проезжей части дороги в заданном направлении. Транспортные средства, которые пересекают перекресток, в данном случае должны руководствоваться порядком проезда пешеходных пе-

пешеходов, изложенным в главе 14 ПДД. Аналогичным образом необходимо поступать при наличии оборудованной велосипедной дорожки и движении по ней велосипедиста. Кроме этого, при повороте направо или налево автомобилист должен уступить дорогу велосипедисту, движущемуся за сплошной линией дорожной разметки, обозначающей край проезжей части дороги. При непредоставлении в данных условиях преимущества пешеходу или велосипедисту может произойти столкновение. Особенности данного происшествия являются низкая скорость движения автомобиля и соответственно малая кинетическая энергия удара в момент контакта. При этом пешеход, движущийся со средней скоростью, может получить легкие телесные повреждения, а велосипедист, в зависимости от того, с какой скоростью он пересекал проезжую часть дороги, получит повреждения слабые или средней степени тяжести.

Одним из способов организации контроля за порядком проезда перекрестков является использование систем видеофиксации, аналогичных системам, используемым для контроля скоростного режима движения. Применение данных систем уже доказало свою эффективность. В местах установки камер фотофиксации не совершено ни одного ДТП с тяжкими последствиями, что свидетельствует о влиянии наличия постоянного контроля на дисциплинированность водителей, что способствует безопасности [1].

Особо неблагоприятным периодом для обеспечения транспортных перевозок является зимний сезон. Кроме условий, оказывающих постоянное влияние на безопасность, в зимний период на движущийся автомобиль начинают влиять дополнительные условия, связанные с зимней скользкостью. Движение на перекрестке становится небезопасным в условиях гололеда и снегопада. Уже на этапе подъезда к перекрестку, для избегания попутного столкновения на обледеневшем покрытии, необходимо заблаговременно снижать скорость и увеличивать дистанцию и боковой интервал. Выполнение маневров, включая начало движения автомобиля, остановившегося на перекрестке, необходимо начинать заблаговременно [2].

Следующим аварийным маневром является поворот налево или разворот, выполняемый на регулируемом перекрестке при разрешающем сигнале светофора. Однако в данном случае водитель автомобиля не имеет преимущества перед другими транспортными средствами, а наоборот должен уступить дорогу автомобилям, движущимся со встречного направления. При этом возможен встречный разъезд только в случае осуществления взаимного левого поворота или разворота. В основе правила, действующего в данной ситуации, лежит принцип преимущества транспортного средства, находящегося справа. В данной ситуации в конфликтной точке пересекаются траектории двух транспортных средств, движущихся на разрешающий сигнал светофора и для исключения конфликта, было определено, что уступить дорогу должно транспортное средство, совершающее поворот налево или разворот. Кроме этого, у автомобиля совершающего поворот, а тем более разворот, скорость ниже, чем у автомобиля, движущегося прямолинейно, что создает дополнительную предпосылку и указывает на возможность остановиться для обеспечения безопасности. Значительная часть ДТП на перекрестке возникает именно из-за несоблюдения авто-

мобилями очередности проезда. Наиболее вероятным видом столкновения в данном случае является боковой удар. При этом более 90% случаев под удар подставляется автомобиль, выполняющий маневр. Момент совершения столкновения можно определить в зависимости от места контакта на боковой поверхности автомобиля. Если это первая половина боковой поверхности автомобиля, то ДТП произошло в момент начала маневра и даже при использовании автомобилем, движущимся прямолинейно, экстренного торможения столкновения нельзя было бы избежать. При данном виде ДТП травмы могут получить водители и пассажиры обоих автомобилей, особенно пассажиры автомобиля, находящиеся в правой половине салона.

Организация дорожного движения на перекрестках несовершенна. Существует множество конфликтных точек, одновременное появление в которых транспортных средств и пешеходов, при несоблюдении правил проезда перекрестков и непредставлении преимущества, приводит к возникновению ДТП. К сожалению, всегда находятся водители, которые спешат, торопятся и игнорируют требования ПДД. По их вине возникают происшествия, в которых получают травмы и гибнут участники дорожного движения. В данном случае исключить человеческий фактор можно только с помощью жесткого разделения транспортных и пешеходных потоков в пространстве или во времени.

Библиографический список

1. *Скворцов Е.Ю., Макацария Д.Ю.* Выбор безопасной скорости движения на автомобильных дорогах / Обеспечение безопасности жизнедеятельности: проблемы и перспективы: сборник материалов X Международной научно-практической конференции молодых ученых: в 2-х ч. Ч. 2. – Минск: КИИ, 2016. С. 131-132.

2. *Ковалевич А.Н., Макацария Д.Ю.* Проблемы обеспечения контроля за соблюдением скоростного режима движения на дорогах / Проблемы совершенствования законодательства на современном этапе: материалы Международной конференции курсантов, слушателей и студентов. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. С. 129-131.

3. *Озем Д.И., Макацария Д.Ю.* Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в зимних условиях / Проблемы совершенствования законодательства на современном этапе: материалы Международной конференции курсантов, слушателей и студентов. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. С. 131-133.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОСТРОЕНИЯ СЛЕДСТВЕННЫХ ВЕРСИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ХИЩЕНИЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЕТАЛЕЙ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Малыхина Е.А.,

адъюнкт

(Восточно-Сибирский институт МВД России)

Аннотация: в статье рассматриваются этапы проведения расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, практика и методы выявления данного вида преступления.

Ключевые слова: преступление, железнодорожный транспорт, хищение, следственные действия.

SOME ASPECTS OF CONSTRUCTION OF INVESTIGATE VERSIONS IN INVESTIGATION OF PURIFICATION OF COMPLETE PARTS OF RAILWAY TRANSPORT OBJECTS

Malykhina E.A.,

adjunct

(East-Siberian Institute of the MIA of Russia)

Abstract: the article examines the stages of investigation of embezzlement of components of railway transport objects, practices and methods for identifying this type of crime.

Key words: crime, railway transport, embezzlement, investigative actions.

Для предварительного следствия первоначальный этап расследования является неотъемлемой частью, фундаментом для дальнейшего направления хода расследования. В связи с этим данному этапу необходимо уделять особое внимание. Его структура охватывается периодом от момента получения сообщения о признаках преступления и доследственной проверки до проведения всего комплекса первоначальных следственных действий, оперативно-розыскных мероприятий [5, с. 83]. Следует отметить, что содержание первоначального этапа расследования определяется следственной ситуацией, сложившейся в зависимости от времени, прошедшего с момента совершения преступления либо обнаружения его следов, предмета преступления, поведения лиц, предположительно совершивших деяние, свидетелей и некоторых иных обстоятельств [8, с. 21].

Очевидно, первоначальные следственные действия можно определить как оптимально выбранные на основе анализа сложившейся следственной ситуации процессуальные действия, проводимые в целях раскрытия и расследования совершенного преступления. Для данного этапа характерно выстраивание следственных версий, которые можно охарактеризовать как организационное начало

процесса расследования, построенное на обоснованном предположении следователя и других компетентных лиц относительно обстоятельств, имеющих значение для раскрытия и расследования преступления [7, с. 48].

В зависимости от вида совершенного преступного деяния и основных особенностей криминалистической характеристики преступлений, следователем составляется план совместных следственно-оперативных мероприятий по уголовному делу и выдвигаются следственные версии. Построение следственных версий имеет особое значение для процесса расследования, ведь на их основе осуществляются все дальнейшие процессуальные действия. Таким образом, важно на начальном уровне проводить четкий анализ криминалистической характеристики преступления исходя из имеющейся информации по делу на реальный момент времени. На этот счет достаточно точно выразился А.С. Князьков, отметив, что криминалистическая характеристика преступления, рассмотренная как теоретическая основа следственной версии, представляет собой основу модели поисково-познавательной деятельности и является формой криминалистических целей следственного действия, а также выступает в процессе производства следственного действия средством криминалистического анализа причинно-следственных и иных связей между элементами преступного события [6, с. 91].

Говоря о расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, необходимо отметить, что из всех видов именно данная разновидность транспорта заслуживает особого внимания в деятельности правоохранительных органов в силу того, что занимает лидирующее место как по пассажирообороту, так и в сфере грузоперевозок [2, с. 59]. Так, по делам указанной категории также необходимо уделять должное внимание построению следственных версий и составлению плана дальнейших следственно-оперативных мероприятий [3, с. 184-185]. Отметим, что предметом хищений по делам рассматриваемой категории могут являться различные комплектующие детали, к которым относится целый спектр металлосодержащих элементов таких, как надрессорные балки, колесные пары, боковые рамы, иные детали транспорта. Исследуя подобные преступления, уместно отметить их определенную индивидуальность, накладывающую отпечаток на предмет хищения, особенности личности преступника и место совершения деяния.

Обращаясь к практике, можно сделать определенный вывод о том, что в большинстве случаев субъектами хищений по делам указанной категории являются непосредственные работники железнодорожного комплекса, которые по роду своей деятельности обладают необходимыми познаниями для совершения преступлений данного рода. Также целесообразно учитывать и некоторые особенности типичных мест совершения таких хищений, которыми зачастую являются различные железнодорожные тупики и станции, ремонтные депо, а также всевозможные ремонтные цеха и железнодорожные отделения.

Так, следователь, имея некую информацию о статистических данных совершения хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта в целом и проводя анализ сведений, имеющихся на настоящий период времени о конкретном хищении, может должным образом составить план основных следственных версий и определенных мероприятий по ним.

По делам рассматриваемой категории зачастую выдвигаются примерно одинаковые следственные версии, варьирующиеся в зависимости от конкретной сложившейся ситуации. К таким версиям могут относиться следующие:

- хищение комплектующей детали совершили неустановленные лица, проводившие технический осмотр и текущий ремонт локомотива;
- хищение комплектующей детали совершено в пути следования локомотива по маршруту на одной из станций;
- преступление инсценировано организацией, которой принадлежало похищенное имущество;
- хищение совершено работниками железной дороги, на станции, где был произведен последний плановый ремонт вагона;
- преступное деяние совершено работниками железной дороги, на станции, где был произведен текущий ремонт вагона;
- хищение комплектующей детали совершено машинистами локомотива;
- преступление совершено лицами, ранее привлекавшимися за аналогичные преступления или живущими вблизи железнодорожного полотна.

При составлении следственных версий следователем также определяются мероприятия, общие для всех ситуаций, к таким процессуальным действиям по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта относятся:

- признание и допрос в качестве потерпевшего представителя организации ОАО «РЖД»;
- допрос в качестве свидетелей лиц, обнаруживших факт совершения хищения;
- выемка документов на похищенное имущество с подтверждением балансовой принадлежности организации и их наличие на вагоне;
- выемка нормативных документов, регламентирующих деятельность машинистов, ответственных лиц за имущество локомотива;
- установление, отработка и допрос лиц, осуществлявших подготовку локомотива к проведению технического осмотра (ремонта);
- установление, отработка на причастность и допрос всех машинистов, которые осуществляли маршрут на локомотиве, где произошло хищение;
- установление и допрос в качестве свидетелей возможных очевидцев преступления;
- установление, отработка на причастность и допрос лиц, ранее судимых за аналогичные преступления, а также склонных к совершению преступлений из числа сотрудников ремонтно-вагонных депо;
- установление, отработка на причастность и допрос в качестве свидетелей сотрудников организации, которым принадлежит похищенная деталь;
- отработка пунктов приема металла с целью установления местонахождения похищенного имущества;
- установление лиц, совершивших преступление.

Очевидно, что выстраивание следственных версий и общего плана расследования преступлений устанавливают определенные рамки, сужающие границы тех процессуальных действий, которые необходимо производить на этапе

расследования уголовного дела, что, безусловно, упрощает работу следственных и оперативных подразделений, а также помогает очертить примерную линию поведения, которой необходимо придерживаться в целях эффективного раскрытия преступного деяния. В этой связи нельзя не согласиться с А.В. Варданяном и И.И. Варовым, указавшими тот факт, что все следственные и иные действия, которые осуществляются в рамках каждой следственной ситуации, производятся исключительно с учетом процессуальных условий и тактических рекомендаций, специально предусмотренных положениями конкретной частной криминалистической методики [1, с. 8].

Таким образом, можно отметить, что на процесс расследования преступлений влияет большое количество различных факторов. Бесспорное значение играет эффективное проведение первоначальных следственных действий, качественный сбор информации, следов, предметов и веществ преступной деятельности на месте преступления. Данные мероприятия в дальнейшем помогут наиболее точно составить план следственно-оперативных мероприятий, а также выстроить следственные версии. Чем больше собрано информации о совершенном преступлении, тем качественнее и ближе к реальности построен процесс раскрытия и расследования уголовного дела. Разработка следственных и розыскных версий, несомненно, способствует качественному, эффективному и планомерному установлению истинных обстоятельств преступного деяния в связи с тем, что данный процесс служит средством для определения конкретных целей расследования преступления [4, с. 170].

Следственные версии, равно как и запланированные следственно-оперативные мероприятия, в процессе производства процесса расследования могут меняться, производиться какие-либо корректировки, при обнаружении новой информации по уголовному делу не исключены некоторые дополнения плана намеченных следственно-оперативных мероприятий. Отметим, что при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта выдвижение следственных версий имеет неоспоримое значение, одним из факторов этому утверждению служит тот факт, что дела данной категории достаточно типичны и схожи между собой, субъектами по рассматриваемым преступлениям в основном выступают лица, имеющие непосредственную связь с железнодорожным комплексом, мотивы совершения деяний практически всегда одинаковы, а построение плана и версий по уголовному делу помогает систематизировать ход предварительного следствия, выстроить некий алгоритм расследования.

Библиографический список

1. Варданян А.В., Варов И.И. Дискуссионные вопросы формирования исходных следственных ситуаций, типичных для первоначального этапа злоупотреблений полномочиями лицами, выполняющими управленческие функции в коммерческих и иных организациях // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 2-2. С. 3-9.

2. Грибунов О.П. Обстановка совершения преступлений как ключевой элемент криминалистической характеристики преступлений совершаемых на

железнодорожном транспорте // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 5-2. С. 59-63.

3. *Грибунов О.П.* Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: монография. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД РФ, 2016. – 360 с.

4. *Данильян А.С.* Следственная ситуация как основа принятия тактического решения по установлению места нахождения похищенного имущества // Общество и право. 2014. № 1-47. С. 168-173.

5. *Игнатенко Е.А.* Типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования незаконной пересылки наркотиков // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 7-1 (33). С. 83-85.

6. *Князьков А.С.* Следственная версия как элемент информационной модели расследования преступления // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 348. С. 89-92.

7. *Князьков А.С.* Тактико-познавательная природа следственной версии // Вестник Томского государственного университета. Право. 2013. № 2 (8). С. 48-59.

8. *Шапошников В.Л., Озеров И.Н.* Проблемы первоначального этапа расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 3. С. 21-23.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ВЫЯВЛЕНИЯ И ДОКУМЕНТИРОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ УСТАНОВЛЕННОГО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ ЗАПРЕТА КУРЕНИЯ ТАБАКА НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мишина Ю.В.

(Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова)

Аннотация: в статье рассматриваются проблемные аспекты квалификации и доказывания административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 6.24 КоАП РФ, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: запрет курения, административное правонарушение, курение табака, ответственность за курение.

SEPARATE ASPECTS OF IDENTIFICATION AND DOCUMENTING OF VIOLATIONS OF THE BAN OF SMOKING OF TOBACCO ESTABLISHED BY THE FEDERAL LAW ON OBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Mishina Yu.V.

(Oryol Law Institute of the Ministry of the Internal Affairs of Russia
named after V.V. Lukyanov)

Abstract: in article problem aspects of qualification and proof of administrative offenses are considered, responsibility for which is provided by Art. 6.24 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offences, made on objects of transport infrastructure.

Key words: smoking ban, administrative offense, tobacco smoking, responsibility for smoking.

Предупреждение и пресечение административных правонарушений, производство по делам об административных правонарушениях относится к основным направлениям деятельности полиции. Однако само по себе выявление события правонарушения, его правильная квалификация, к сожалению, не всегда заканчивается назначением административного наказания и его исполнением. Зачастую, уделяя львиную долю времени вопросам выявления административного правонарушения, применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, сотрудники полиции забывают о том факте, что на лицо, в производстве которого находится административный материал, возложена обязанность доказывания. Сотрудники полиции обязаны установить факты, события, имевшие место обстоятельства и зафиксировать их надлежащим способом, придав статус доказательства.

Перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию по делам об административных правонарушениях, четко определен законом. Прежде всего, доказанным должно быть наличие самого события административного правонарушения, установлено лицо, совершившее противоправное деяние.

Несовершенство законодательства, наличие большого числа бланкетных диспозиций приводит к тому, что осуществляя документирование отдельных видов административных правонарушений, сотрудники полиции допускают ошибки, чаще всего связанные с установлением объективной стороны административного правонарушения, в том числе и при выявлении административных правонарушений на объектах транспортной инфраструктуры.

Так, при пересмотре в судах дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением установленного федеральным законом запрета курения табака на отдельных территориях, в помещениях и на объектах, регулярно возникают вопросы о наличии в действиях нарушителя состава административного правонарушения, о достаточности доказательств.

Федеральный закон от 23.02.2013 № 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления

табака» определяет перечень мест, на которых курение табака запрещено. В их числе:

- поезда дальнего следования;
- суда, находящиеся в дальнем плавании, при оказании услуг по перевозкам пассажиров;
- воздушные суда;
- все виды общественного транспорта (транспорта общего пользования) городского и пригородного сообщения;
- места на открытом воздухе на расстоянии менее чем пятнадцать метров от входов в помещения железнодорожных вокзалов, автовокзалов, аэропортов, морских портов, речных портов, станций метрополитенов;
- станции метрополитенов, помещения железнодорожных вокзалов, автовокзалов, аэропортов, морских портов, речных портов, предназначенных для оказания услуг по перевозкам пассажиров;
- пассажирские платформы, используемые исключительно для посадки в поезда, высадки из поездов пассажиров при их перевозках в пригородном сообщении.

Примечателен тот факт, что запрет установлен на курение табака в помещениях автовокзалов, но не распространяется на помещения автостанций. В соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112, под автовокзалом понимается объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, обеспечивающий возможность отправления более 1000 человек в сутки. Автостанция – тоже объект транспортной инфраструктуры, который отличается от автовокзала только количеством возможных отправок (от 250 до 1000 человек в сутки). Указанные параметры не связаны с реальным количеством людей, находящихся в помещениях автовокзала или автостанции. В связи с этим, например, в Орловской области, имеющей четыре объекта транспортной инфраструктуры со статусом «Автовокзал» и пятнадцать со статусом «Автостанция», автовокзал «Колпны» попадает под действие закона о запрете курения табака при том, что население п. Колпна – всего 5 850 человек, а автостанция одного из крупнейших городов Орловской области – Мценска (население 39 181 человек) – не попадает [1].

Примечателен и тот факт, что запрет на курение не распространяется на перроны и платформы, места остановок поездов дальнего следования. Необходимым условием является только соблюдение указанного в законе расстояния до входа в помещение железнодорожного вокзала.

Как следует из приведенного перечня, установление конкретного места совершения правонарушения является обязательным. В частности, квалификация действий по ст. 6.24 КоАП РФ допускается в случае курения табака на расстоянии менее пятнадцати метров от входов в помещения железнодорожных вокзалов. Указание точного расстояния в законе должно исключать возмож-

ность проведения замеров «на глаз» и использование при составлении протоколов формулировок «в непосредственной близости» «возле центрального входа в неустановленном месте». Отсутствие таких сведений трактуется в судах как существенное нарушение процессуальных требований КоАП РФ, не позволяющих всесторонне, полно и объективно рассмотреть дело об административном правонарушении и является основанием как для возвращения материала на доработку, так и для отмены уже принятого по делу решения. Так, например, судья Железнодорожного районного суда г. Орла, рассмотрев протест Орловского транспортного прокурора на постановление начальника полиции ЛОМВД России на ст. Орел о привлечении О. к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 6.24 КоАП РФ, отменил постановление, сославшись на тот факт, что сведения о расстоянии, на котором О. курил, установлены не были [2].

В большинстве случаев доказательствами факта курения табака выступают такие документы, как рапорт сотрудника, фотографии. Вместе с тем суды считают наличие такого объема доказательств недостаточным. Так, Кемеровский областной суд отменил постановление по делу об административном правонарушении в отношении Ю., осуществившей курение табака на открытом воздухе на расстоянии 9 метров от входа в здание железнодорожного вокзала. Судья мотивировал решение тем, что из рапорта, фотографий и схемы не представляется возможным установить расстояние от места совершения вмененного Ю. правонарушения до входа в здание железнодорожного вокзала [3].

Итак, основанием для привлечения к административной ответственности является факт курения табака на четко определенном расстоянии. Поскольку результаты измерений используются в процессе доказывания и ложатся в основу решения по делу, расстояние до входа должно быть зафиксировано способом, предусмотренным законом, т.е. с использованием технических средств. При этом не следует забывать, что в соответствии с требованиями статьи 26.8 КоАП РФ под специальными техническими средствами понимаются измерительные приборы, утвержденные в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку. То есть замеры, произведенные при помощи обычной, бытовой рулетки могут быть отнесены к недопустимым доказательствам по делу об административном правонарушении. Вместе с тем, как уже было отмечено ранее, обязанность доказывания обстоятельств, послуживших основанием для привлечения к административной ответственности, возлагается на лицо, составившее протокол об административном правонарушении.

Поскольку ст. 6.24 КоАП РФ предусматривает ответственность именно за курение табака, налицо необходимость установления не просто события курения, а факта курения табака. Широкое применение электронных сигарет, курение (парение) которых не попадает под запрет, оставляет правонарушителю возможность избежать ответственности, согласившись с самим фактом курения. В случае, если в административном материале отсутствуют сведения, подтверждающие факт курения именно табачного изделия, а сигарета не изымалась, постановление обжалуется и, как правило, отменяется. Представляется

целесообразным, исходя из того, что под курением понимается использование табачных изделий в целях вдыхания дыма, возникающего от их тления, в объяснении свидетелей, рапортах сотрудников отражать сведения о тлении сигареты. Кроме того необходимо указывать марку сигареты.

К сожалению, сложившаяся практика документирования административных правонарушений далека от идеала. Сотрудники полиции нередко избегают составления дополнительных документов, упрощая сбор информации, но усложняя процесс доказывания в дальнейшем. Указанная позиция в ряде случаев не обеспечивает возможности полного и всестороннего исследования обстоятельств дела как при рассмотрении административных материалов, так и в процессе их пересмотра, создавая условия для отмены постановлений.

Библиографический список

1. Население Орловской области 2015: численность, крупные города. – Режим доступа: <http://www.statdata.ru> (дата обращения: 01.05.2017).
2. Решение Железнодорожного районного суда г. Орла по делу 12-22/2014. – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/court-zheleznodorozhnyj-rajonnyj-sud-g-orla-orlovskaya-oblast-s/act-449051334/> (дата обращения: 01.05.2017).
3. Решение Кемеровского областного суда по делу 21-135/2017. – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/court-kemerovskij-oblastnoj-sud-kemerovskaya-oblast-s/act-554094239/> (дата обращения: 01.05.2017).

ПОСЛЕДСТВИЯ ЛИКВИДАЦИИ ЖАНДАРМСКИХ ПОЛИЦЕЙСКИХ УПРАВЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

Петрыкин Н.Н.

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассматривается значимость правоохранительных органов на объектах транспорта в обеспечении правопорядка на железных дорогах Российской Империи в исторической ретроспективе. Проведен анализ состояния объектов железнодорожного транспорта после ликвидации Жандармских полицейских управлений железных дорог. Показана взаимосвязь правопорядка и безопасного функционирования транспортного комплекса в условиях принятия радикальных мер и поспешных решений в сфере реорганизации подразделений полиции на объектах транспорта.

Ключевые слова: ликвидация Жандармских полицейских управлений железных дорог, последствия ликвидации для железнодорожного транспорта, состояние правопорядка, кризис железнодорожного транспорта, реорганизация правоохранительных органов на транспорте.

CONSEQUENCES OF LIQUIDATION OF THE GENDARMERIE POLICE DEPARTMENTS OF THE RAILWAYS FOR THE TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA

Petrykin N.N.

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article considers the importance of law enforcement bodies at transport facilities in ensuring law and order on the railways of the Russian Empire in historical retrospect. The analysis of the state of railway transport objects after the liquidation of the Gendarmerie police departments of railways was carried out. The interrelation of the law and order and the safe functioning of the transport complex is shown in conditions of taking radical measures and hasty decisions in the sphere of reorganization of the police units at transport facilities.

Key words: liquidation of the Gendarmerie police departments of railways, consequences of liquidation for railway transport, the state of law and order, the crisis of railway transport, the reorganization of law enforcement agencies in transport.

Современные вызовы и угрозы безопасности посредством совершения террористических актов, в том числе на объектах транспорта, является актуальной проблемой для всего общества. Уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства зависит от глубины нормативного урегулирования отношений в области обеспечения безопасности на объектах транспорта с одной стороны, с другой стороны – от роли субъектов, призванных обеспечивать безопасность на этих объектах. Ключевую роль в этом процессе занимают подразделения МВД России, призванные обеспечивать правопорядок на объектах транспорта (железнодорожного, водного и воздушного). Сегодня в России обязанности по обеспечению безопасного функционирования объектов транспортной инфраструктуры возложено на подразделения транспортной безопасности, обеспечивать же правопорядок на объектах транспорта призваны правоохранительные органы. Очевидно, что без должного соблюдения норм уголовного и административного законодательства обеспечить безопасное функционирование объектов транспорта невозможно.

Оценить значение правопорядка на объектах транспорта, прежде всего железнодорожного, для его безопасного функционирования возможно при обращении к событиям 100-летней давности.

К началу XX столетия в транспортной системе России преобладал железнодорожный транспорт. Поскольку перевозки по железным дорогам России были преобладающими в системе транспорта, их безопасное функционирование играло определяющую роль как в военной, так и в социально-экономической сферах страны. Правопорядок на объектах железнодорожного транспорта Российской империи обеспечивали Жандармские полицейские управления железных дорог. Они просуществовали под руководством шефа жандармов с 31 декабря 1866 года по 19 марта 1917 года, когда постановлением Временного правительства были расформированы, как состоявшие на службе самодержав-

ной власти. Жандармы были объявлены врагами революции и «царскими сатрапами». Только спустя годы в исторической ретроспективе произошла переоценка роли и места Жандармских полицейских управлений железных дорог в обеспечении безопасного функционирования транспортного комплекса.

Ряд авторов видит причины кризиса железнодорожного транспорта накануне февраля 1917 года в самой сети железных дорог. По их мнению, она обладала низкой пропускной способностью, непригодностью для перевозок тяжелой военной техники, неэффективной телеграфной системой связи и отсутствием централизованной системы управления.

Вместе с тем к началу Первой мировой войны суммарная длина железнодорожных линий в Российской империи была больше, чем в какой-либо европейской стране. И несмотря на то, что по густоте железнодорожного полотна на единицу площади Российская империя значительно отставала от западных стран из-за масштабов своей территории, мобилизация и пропуск эшелонов к линии фронта в июле-августе 1914 года прошел вполне успешно. До 1917 года строительство железных дорог продолжалось. Железнодорожное сообщение успешно обслуживало военные и социально-экономические нужды страны.

После событий февраля 1917 года ситуация на железных дорогах России изменилась коренным образом. Полагаем, что ликвидация правоохранительных органов в лице Жандармских полицейских управлений железных дорог стала решающим фактором в разгуле преступности и беспорядков, захлестнувших железнодорожные дороги так, что их безопасное функционирование стало невозможным.

Свидетельства о том, что к концу 1917 года положение дел на железных дорогах стало кризисным, мы находим в многочисленных документах начальников дорог, председателей транспортных комитетов и представителей МПС.

Высшими путевыми администраторами происходившие события к концу 1917 года воспринимались следующим образом: «Ныне на железнодорожных дорогах фронта вследствие междоусобной борьбы создались крайние тяжелые условия, нарушающие нормальную жизнь, правильную работу железных дорог» [1, с. 65].

Посторонними лицами, не имевшими отношения к движению поездов, захватывались железнодорожные телеграфные станции для передачи посторонней информации, что приводило к нарушениям и сбоям безопасного функционирования железных дорог. На железных дорогах появлялись в большом количестве воинские эшелоны, назначенные посторонними лицами без ведома администрации. Экстренные поезда и паровозы следовали в неизвестном направлении, иногда по участкам дорог, провозная способность которых уже полностью была занята срочными перевозками. Это создавало угрозу загромождению узловых и прочих станций и вызывало длительное нарушение движения, связанное с простоем как эшелонов, так и поездов с интендантскими и прочими грузами. Солдаты наполняли сплошь все пассажирские и товарные поезда, вмешивались в распоряжения железнодорожной администрации, захватывали вагоны и паровозы, чинили над железнодорожниками насилия и самосуды. Никакие меры увещевания не действовали, и железнодорожные агенты, террори-

зированные и лишенные возможности работать, бросали службу. Со стороны местного населения усилились хищения инвентаря, угля и дров, предназначенных для обслуживания железных дорог [1, с. 64-67].

На наш взгляд, искать причины, повлекшие кризис железных дорог, следует не в событиях, предшествовавших февралю 1917 года, а непосредственно в ликвидации властной структуры, обеспечивавшей правопорядок на объектах обслуживания – Жандармских полицейских управлений железных дорог. Пассажирский вагонный парк в 1917 г. был приведен в совершенно невозможное состояние. В ноябре-декабре месяцах поезда являли собою картину совершенно исключительную: все пассажирские вагоны были забиты лицами в солдатской форме, ехавшими преимущественно без всяких проездных билетов. Окна в вагонах были разбиты и служили для входа и выхода, пробраться нормальным путем через двери было невозможно; отопление во многих вагонах не действовало, лопнули трубы из-за замерзания воды за невозможностью истопника проникнуть к топке. Внутреннее оборудование в вагонах было сорвано, в мягких вагонах обрезана обшивка, пассажиры, попавшие в купе вагонов, по несколько дней были не в состоянии выйти из него, мягкие вагоны кишели насекомыми, способствуя распространению эпидемий [1, с. 69, 70].

В 1918 году состояние железнодорожной сети продолжало ухудшаться. 1919 год называют самым критическим годом в истории железных дорог, когда разрушение железнодорожного хозяйства достигло своих крайних пределов [1, с. 96].

Большинство авторов (как сторонников свержения самодержавия, так и противников) сходятся в одном: деятельность железных дорог с 1917 года по 1919 год оказалась на грани разрушения, упадок и разлад был повсеместным. Волна насилия и преступности захлестнула основной вид транспорта. При отсутствии правоохранительных структур в лице Жандармских полицейских управлений железных дорог любая группа решительно настроенных лиц могла добиться выполнения своих требований от работников транспорта в угоду их интересов и вопреки требованиям безопасности, экономической целесообразности, здравого смысла [2]. Вокзалы стали центром притяжения криминального элемента, они превратились в места массового стихийного скопления людей. Функции объектов транспортной инфраструктуры они уже не могли выполнять. В антисанитарных условиях они стали пристанищем для социально неблагополучных слоев общества.

Генерал Русской императорской армии П.Н. Краснов, описывая события августа 1917 года в IV главе своей книги «На внутреннем фронте», отмечал, что, когда он ехал из Могилева в Псков, «поезд шел поразительно точно. Провожатый вагона говорил нам, что все железнодорожники <...> мечтают, чтобы кто-либо обуздал беспардонные банды солдат, которые носятся теперь по всем путям, загаживают вагоны первого класса, бьют стекла, срывают обивку и терроризируют всех железнодорожников» [3]. Газеты к тому времени уже пестрили сообщениями о повсеместном воровстве, грабежах, бесчинстве и терроре на железных дорогах [4].

Изученные нами материалы свидетельствуют, что упразднение Жандармских полицейских управлений железных дорог привело к небывалому росту преступности на объектах железнодорожной инфраструктуры и грозило полным крахом железных дорог. Произошедшие события показали объективную необходимость существования специальных правоохранительных органов, призванных обеспечивать правопорядок на объектах транспорта. Территориальные органы, в свою очередь, были не способны эффективно действовать на транспортных магистралях, протянувшихся на сотни и тысячи километров, каждый метр которых мог стать объектом преступного посягательства.

Сегодня, спустя сто лет после событий Февральской революции и последовавшей ликвидации Жандармских полицейских управлений железных дорог, в предверии 100-летия со дня образования железнодорожной милиции (в феврале 1919 г.) не утихают дискуссии о возможности передачи функций транспортной полиции территориальным органам в субъектах Федерации. Предостережениями, которые нам дает исторический опыт, нельзя пренебрегать сегодня. Правоохранительные органы общей полиции в 1917-1919 гг. существовали, однако они не могли обеспечить правопорядок на объектах железнодорожного транспорта. В этой связи нелишне вспомнить слова В.О. Ключевского, что «история - это урок, опыт, неоконченный процесс как высший закон. История учит даже тех, кто у нее не учится; она их проучивает за невежество и пренебрежение. Кто действует помимо нее или вопреки ей, тот всегда в конце концов жалеет о своем отношении к ней» [5]. Без учета исторических уроков радикальные меры и поспешные решения в сфере реорганизации подразделений полиции на объектах транспорта могут обернуться значительными упущениями в обеспечении его безопасного и надлежащего функционирования.

Библиографический список

1. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта 1913-1925 г. – Москва: Экономическая жизнь, 1925. – 246 с.
2. Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Л. Развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной и советской России / Правоохранительная деятельность на транспорте: итоги и перспективы: материалы Международной научно-практической конференции. – Орел: Орловский юрид. ин-т МВД России, 1999. С. 44-49.
3. На внутреннем фронте. В Донской станице при большевиках (февраль 1918 года). Всевеликое Войско Донское / П.Н. Краснов. – Москва: Айрис-Пресс, 2003. – 454 с.
4. Харитонов А.Н., Абдрахманов А.И. Ликвидация железнодорожной полиции после свержения самодержавия как один из факторов крушения железнодорожного комплекса дореволюционной России // Вестник Всерос. ин-та повышения квалификации сотрудников МВД России. 2013. № 4. С. 44-48.
5. Курс русской истории: в 5-ти ч. 1904-1922. – Санкт-Петербург, 1993.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ ПО БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ОБОРОТОМ НАРКОТИКОВ

Поздняков А.П.,

Чувашова Е.Н.,

курсант 311 взвода

факультета обеспечения безопасности на транспорте

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассматривается проблема незаконного оборота наркотических веществ на объектах транспорта, основные государства, являющиеся источниками распространения наркотиков на территории РФ, а также деятельность территориальных органов МВД России на транспорте по борьбе с данной проблемой.

Ключевые слова: территориальные органы МВД России на транспорте, незаконный оборот наркотиков, преступление, транспорт.

ACTIVITIES OF TERRITORIAL BODIES OF THE MOI OF RUSSIA IN TRANSPORT TO COMBAT ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

Pozdnyakov A.P.,

Chuvashova E.N.,

cadet 311 platoon

security faculty in the transport

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article examines the problem of illicit trafficking in narcotic substances at transport facilities, the main states that are sources of drug distribution in the territory of the Russian Federation, as well as the activities of the territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport to combat this problem.

Key words: territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport, drug trafficking, crime, transport.

Проблема незаконного оборота наркотических средств является одной из самых важных и актуальных проблем современного Российского государства. Крупным планом проблема оборота наркотиков стала достаточно недавно. С начала 1990-х гг. в России наркомания приобрела характер эпидемии, став угрозой национальной безопасности: в страну начали активно поступать тяжелые наркотики (героин, кокаин, амфетамины, «экстази»). На тот момент были ликвидированы действовавшие в СССР лечебно-трудовые профилактории, где осуществлялось принудительное лечение и трудовая реабилитация наркоманов и алкоголиков (в РСФСР таких учреждений насчитывалось более ста).

Российское государство, несомненно, вело борьбу с данной опасной и масштабной проблемой современного человечества. Так, в 1999-2001 гг. [1] и

2005-2009 гг. [2] реализовывались федеральные целевые программы «Комплексные меры противодействия злоупотреблению наркотиками и их незаконному обороту». В марте 2003 года была образована Федеральная служба по контролю за оборотом наркотиков (ФСКН) [3], в октябре 2007 года – Государственный антинаркотический комитет (ГАК) [4]. 9 июня 2010 года Д.А. Медведев подписал указ «О Стратегии государственной антинаркотической политики Российской Федерации до 2020 года» [5], генеральной целью которой является существенное сокращение незаконного распространения и немедицинского потребления наркотиков, масштабов последствий их незаконного оборота для безопасности и здоровья личности, общества и государства. Современная наркоситуация в Российской Федерации характеризуется расширением масштабов незаконного оборота и немедицинского потребления высококонцентрированных наркотиков, таких как героин, кокаин, стимуляторы амфетаминового ряда, лекарственных препаратов, обладающих психотропным воздействием, а также их влиянием на распространение ВИЧ-инфекции, вирусных гепатитов, что представляет серьезную угрозу безопасности государства, экономике страны и здоровью ее населения.

Важно отметить тот факт, что 65% всех преступлений в России связано с наркотиками, при этом до 80% всех краж, мелких грабежей совершается наркопотребителями. В первом квартале 2015 года органами наркоконтроля (ФСКН) выявлено свыше 22,5 тыс. наркопреступлений (из них 14,2 тыс. связаны со сбытом наркотиков), изъято 5 тонн наркотических средств, пресечена деятельность 486 притонов, привлечены к административной ответственности за потребление наркотиков 6865 человек [6]. Суммарные бюджетные затраты силовых структур, следствия, судов и пенитенциарной системы на привлечение к уголовной ответственности наркопотребителей составляют ежегодно 96 млрд рублей (из доклада директора ФСКН Виктора Иванова 20 ноября 2014 года).

Особую значимость приобретает тенденция увеличения преступности, связанной с незаконным оборотом наркотических средств на объектах транспорта.

Как известно, Российская федерация – государство, обладающее развитой транспортной системой, характеризующейся сформированной транспортной сетью, одной из наиболее обширных в мире и включающей в себя 87 тыс. км железных дорог, более 745 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, свыше 600 тыс. км воздушных линий, 70 тыс. км магистральных нефтепроводов и продуктопроводов, свыше 140 тыс. км магистральных газопроводов, 115 тыс. км речных судоходных путей и множество морских трасс. Следуя из этого важно сказать, что перевозка наркотических средств с помощью объектов транспорта удобна и практична в масштабах нашего государства. Именно благодаря развитым транспортным путям и объектам транспорта перевозка наркотических средств является актуальным преступлением в наше время и продолжает свою тенденцию.

Под незаконной перевозкой наркотических средств следует понимать умышленные действия лица, которое перемещает предметы преступления из одного места в другое, в том числе в пределах одного и того же населенного пункта. Эти преступления совершаются с использованием любого вида транспорта или какого-либо объекта, применяемого в виде перевозочного средства, а

также в нарушение общего порядка перевозки указанных предметов, установленного ст. 21 Федерального закона «О наркотических средствах и психотропных веществах» [7]. Однако следует отметить, что ст. 21 названного Федерального закона содержит правила перевозки наркотических средств и психотропных веществ. Незаконная перевозка наркотических средств может быть осуществлена с их сокрытием, в том числе в специально оборудованных тайниках в транспортном средстве, багаже, одежде, а также в различных частях тела человека или животного и т.п.

Незаконные ввоз на территорию РФ или вывоз с территории РФ наркотических средств в целях сбыта предполагают перемещение этих веществ через Государственную границу РФ. Это одни из наиболее применяемых способов поставки наркотических средств при помощи объектов транспорта на территорию РФ. Такие способы включают в себя: пересылку в международных почтовых отправлениях, при перевозке железнодорожным транспортом сокрытие наркотиков внутри себя – внутриполостное хранение («глотатели»), использование трубопроводного транспорта и т.п.

Следует выделить те страны, которые являются главными поставщиками запрещенных веществ:

- На данный момент абсолютное большинство находящихся в незаконном обороте в РФ опийных наркотиков имеют афганское происхождение. Данные наркотики поступают на территорию нашего государства через Центральную Азиатский регион, а также акваторию Каспия либо по суше через Иран и Азербайджан. Действие такого вида наркотических средств как опиатные наркотики намного опаснее препаратов конопли. Внутривенное введение опиатов создает угрозу заражения СПИДом, гепатитом, сифилисом и другими заболеваниями. Кроме того, опиатные наркоманы подвергаются разрушению печени, заболеваниям костной ткани, разрушению зубов, поражениям головного мозга из-за недостатка кислорода, заражению крови, снижению иммунитета и развитию гнойных и инфекционных заболеваний. Если повезет, такой наркоман проживет 5-10 лет.

- Тревожные тенденции за последние три года вызывает канал доставки марокканского гашиша, поставляемого контрабандистами как автомобильным транспортом через государства Западной и Восточной Европы, так и морскими судами в питерский морской порт. В действии гашиш незаметно для самого употребляющего человека, но очень явно для окружающих нарушает умственные способности и нервные реакции. Многолетнее злоупотребление гашишем ведет к эмоциональной лабильности, хронической нервозности, суицидальным наклонностям, исчезновению интереса к жизни, неадекватному поведению и полной деградации личности.

- Международные дельцы наркобизнеса наладили устойчивый и мощный контрабандный канал поставок в Россию синтетических наркотиков из Китая. В отличие от растительных наркотиков синтетические наркотические вещества в организме не метаболизируются, то есть не расщепляются, и слишком медленно выводятся. А некоторые виды таких наркотиков и вовсе не выводятся из организма человека. Химические препараты быстро разрушают клетки ЦНС, пагубно

влияя на интеллект, расстраивают мышление, внимание, память. У многих серьезно нарушается сон: порой зависимый человек не спит без таблеток, естественным путем в течение месяца и более.

- На протяжении длительного времени латиноамериканские наркокартели осуществляют контрабанду кокаина морским путем в порт города Санкт-Петербурга. Кокаиновых наркоманов выдает хроническая хрипота голоса и болезни горла. Они появляются от затруднения дыхания, эмфиземе вследствие длительного приема порошка. Под влиянием наркотика зависимый становится гиперактивным, «взвинченным», раздражительным, часто ведет себя неадекватно. Возникают частые, обычно хронические бронхиты, болезни горла и легких. Нарушаются биохимические процессы в головном мозге. Кокаиновая зависимость развивается гораздо быстрее, чем, например, героиновая. Наркотик достигает мозга через несколько секунд после приема, вызывая мощный эффект. За ним следует сильнейший спад, наступает ломка, отчего наркоман должен принимать дозу постоянно, через короткие промежутки времени.

Для обнаружения и идентификации наркотических веществ существуют следующие методы:

- методы обнаружения на основе использования рентгеновского излучения (физические методы);
- газоаналитические методы (физико-химические методы обнаружения наркотических веществ с помощью анализа проб воздуха, взятого из исследуемого объекта);
- экспресс-методы тестирования объектов на основе «Цветных» реакций;
- биологические методы (использование специально обученных собак);
- использование технических средств (малогабаритный комплекс видеодосмотровой техники, портативный рентгенотелевизионный комплекс, переносные газоанализаторы).

Если рентгеновское излучение проходит через предмет, имеющий наркотические средства, то по изменению интенсивности, свойственной изменению данного наркотического вещества, определяют наличие этих запрещенных веществ: если на цветном экране рентгенаппарата видны органические вещества оранжевого цвета, то это говорит о возможном наличии в предмете наркотических веществ, что указывает таможенному работнику на необходимость проведения ручного досмотра этого объекта.

Экспресс-методы с помощью «цветных» химических реакций со специальными реактивами определяют НВ. Их сущность заключается в том, что для предварительного выявления наличия НВ используют определенные химические реактивы, при взаимодействии с которыми пробы воздуха меняют цвета. тем самым сигнализируют о их наличии.

В настоящее время одним из наиболее совершенных комплектов экспресс-тестов для обнаружения наркотических средств и психотропных веществ является комплект «НАРКОЦВЕТ», который предназначен для анализа твердых и жидких объектов растительного материала. Принципиальным отличием комплекта от известных отечественных и зарубежных аналогов является то, что

в нем впервые реализована схема цифровой кодировки окраски, образующейся в результате обработки исследуемого объекта и химического реактива.

В комплект «НАРКОЦВЕТ» входят:

- тест «Наркоцвет – Б» для обнаружения алкалоидов кокаина, эфедрина, метадона, морфина, героина, промедла и др. наркотиков;
- тест «Наркоцвет – М1» – для обнаружения наркотиков в растительных материалах (солома мака, опий, трава эфедры, марихуана, гашиш);
- тест «Наркоцвет – М2» – для обнаружения лекарственных форм бупренорфина в ампулах, таблетках;
- пакет с нейтрализатором (для нейтрализации действия некоторых наркотиков).

Для обнаружения наркотических веществ актуальным является использование специально обученных собак для обнаружения НВ.

Также происходит внедрение технических средств, существуют такие средства как: набор досмотровых щупов «Трость» и комплекты досмотровых зеркал, предназначенные для выполнения досмотра труднодоступных мест в транспортных средствах и грузах, малогабаритный комплекс видеодосмотровой техники «Альфа-4А-2», позволяющий вести досмотр скрытых полостей и труднодоступных мест при помощи видеокамеры с инфракрасной подсветкой и просматривать изображение на малогабаритном мониторе, расположенном на специальном жилете. Для обнаружения наркотических и взрывчатых веществ, другой контрабанды, находящейся внутри различных предметов без их вскрытия и демонтажа, предназначен портативный детектор контрабанды K-910B, входящий в комплект приборов «Buster» фирмы «SAS» (США). Данный прибор эффективно работает на принципе измерения плотности вещества и в случае ее изменения сигнализирует об этом. Высокой эффективностью при досмотре транспортных средств и грузов обладают отечественные переносные рентгеновские системы: портативный рентгенотелевизионный комплекс «Шмель-240ТВ», сканер ручной рентгеновский скрытых полостей «Ватсон». Сканер предназначен для обнаружения вложений в оптически непрозрачных и скрытых полостях, таких как двери, сиденья, бензобаки, колеса, стенки кузовов автотранспорта, полки и внутренние перегородки пассажирских железнодорожных вагонов и т.п. Однако несмотря на наличие большого количества технических средств, способных облегчить работу по выявлению случаев контрабанды наркотиков, использование этих средств на практике ограничивается их высокой стоимостью. К примеру, переносной газоанализатор «SABRE 2000» стоит 45 000 \$.

На эффективности государственной антинаркотической политики отрицательно сказывается отсутствие государственной системы мониторинга развития наркоситуации.

Постановлением правительства РФ от 15 апреля 2014 года утверждена государственная программа «Противодействие незаконному обороту наркотиков» (до 2020 года) [8] с общим бюджетным финансированием в 276,6 млрд рублей. В частности, программа предусматривает создание Национальной системы комплексной реабилитации и ресоциализации наркопотребителей. По состоя-

нию на ноябрь 2014 года, в 51 субъекте РФ предусмотрено целевое финансирование мероприятий в данной области.

На основании проделанной работы можно сказать, что деятельность территориальных органов МВД России на транспорте играет очень важную ключевую роль в борьбе с незаконным оборотом наркотиков. Общая многолетняя статистика свидетельствует, что по преступлениям, связанным с наркотиками, в РФ осуждается более 100 тысяч человек в год, это больше 10% всех осужденных по уголовным статьям.

В 2015 г. из незаконного оборота ФСКН изъята 36 т наркотиков. Большая часть изъятого – марихуана (21 тонна). Также изъяты 3,5 тонны наркотиков опийной группы, из них две тонны героина, три тонны гашиша и 1,5 тонны кокаина. Продолжился рост количества изъятых концентрированных синтетических наркотиков, которые поступают в основном из Юго-Восточной Азии. Они используются в частности для изготовления курительных смесей, изъятия которых сравнимы с марихуаной.

В целях совершенствования государственного управления в сфере контроля за оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров такие государственные службы, как ФМС и ФСКН перешли в подчинение МВД России, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации «О совершенствовании государственного управления в сфере контроля за оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров и в сфере миграции» [9]. Несомненно, это постановление позволяет лучше справляться территориальным органам МВД России на транспорте в борьбе с незаконным оборотом наркотиков. Можно отметить положительные результаты по выявлению данного вида преступлений: так, всего за 2016 год зарегистрировано преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, по Российской Федерации – 199228. По сравнению с прошлыми годами: в 2015 году – всего по Российской Федерации – 234788, в 2014 году – 253517, поэтому можно наблюдать интенсивную и положительную динамику в выявлении преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков. Важно отметить, что все же эти цифры имеют огромные масштабы и несут большие потери государству. Поэтому следует уделить особое внимание совершенствованию законодательства в борьбе с незаконным оборотом наркотиков.

Так, в соответствии с действующим законодательством для большинства наркотиков особо крупным размером является масса свыше 2,5 граммов. Таким образом, ответственность за сбыт, например, 3 граммов героина аналогична ответственности за сбыт 10 килограммов этого же наркотика. В такой ситуации оптовые наркоторговцы по сути приравнены к мелким сбытчикам. Для решения этой проблемы, в целях обеспечения возможности назначения наказания, адекватного тяжести содеянного, предлагается заменить двухступенчатую (крупный и особо крупный размеры) систему дифференциации уголовной ответственности за совершение данных преступлений на трехступенчатую (значительный, крупный и особо крупный размеры), значительно усилив при этом ответственность за совершение наркопреступлений в особо крупных размерах.

1. Кроме того, представляется необходимым восполнить правовой пробел и установить, что совершение преступления с использованием наркотических средств, а также психотропных и сильнодействующих веществ является обстоятельством, отягчающим наказание (ст. 63 УК РФ).

2. Исходя из анализов складывающейся ситуации и прогноза ее на ближайшую перспективу, становится очевидной необходимость введения запрета на пропаганду в средствах массовой информации употребления наркотических средств и психотропных веществ. Поэтому многие специалисты предлагают включить в УК РФ статью следующего содержания: «Незаконное изготовление, распространение, рекламирование, демонстрация печатных изделий, кино- и видеоматериалов и других произведений, пропагандирующих наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры, а также незаконная торговля предметами такого содержания, должно наказываться установленным штрафом.

3. По мнению некоторых юристов, одним из направлений совершенствования уголовного законодательства должно быть направление уголовной репрессий против лиц, для которых занятие наркобизнесом есть основной источник существования и обогащения. Основной упор должен быть сделан на пресечение противоправной деятельности различных преступных организованных наркогруппировок и наркосообществ.

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 09.09.1999 № 1030 (ред. от 24.07.2000) «О Федеральной целевой программе «Комплексные меры противодействия злоупотреблению наркотиками и их незаконному обороту на 1999-2001 годы» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 39. Ст. 4627.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 13.09.2005 № 561 (ред. от 26.01.2010) «О Федеральной целевой программе «Комплексные меры противодействия злоупотреблению наркотиками и их незаконному обороту на 2005- 2009 годы» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. № 38. Ст. 3820.

3. Указ Президента Российской Федерации от 24.09.2002 № 1068 (ред. от 11.03.2003) «О совершенствовании государственного управления в области противодействия незаконному обороту наркотических средств и психотропных веществ» // Российская газета. 2002. № 182.

4. Указ Президента Российской Федерации от 18.10.2007 № 1374 (ред. от 07.12.2016) «О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров» (вместе с «Положением о Государственном антинаркотическом комитете», «Положением об антинаркотической комиссии в субъекте Российской Федерации») // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 43. Ст. 5167.

5. Указ Президента Российской Федерации от 09.06.2010 № 690 (ред. от 07.12.2016) «Об утверждении Стратегии государственной антинаркотической политики Российской Федерации до 2020 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 24. Ст. 3015.

6. Проблема наркомании в России. Досье // Информационное агентство России. – Режим доступа: <http://tass.ru/info/2045621> (дата обращения: 05.05.2014).

7. Федеральный закон от 08.01.1998 № 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О наркотических средствах и психотропных веществах» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 2. Ст. 219.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 299 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Противодействие незаконному обороту наркотиков» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 18 (часть I). Ст. 2148.

9. Указ Президента Российской Федерации от 05.04.2016 № 156 (ред. от 21.12.2016) «О совершенствовании государственного управления в сфере контроля за оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров и в сфере миграции» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 15. Ст. 2071.

О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Слышалов И.В.,
кандидат юридических наук
(Омская академия МВД России)

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы правового регулирования общественных отношений в области дорожного движения, совершение административных правонарушений общественных отношений в области дорожного движения в местах вне населенных пунктов.

Ключевые слова: правовое регулирование, безопасность дорожного движения, административное правонарушение.

ABOUT ADDITIONAL MEASURES ON ROAD TRAFFIC SAFETY

Shlysalov I.V.,
candidate of jurisprudence sciences
(Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article deals with the issues of the legal regulation of public relations in the field of road traffic, the commission of administrative offenses of public relations in the field of traffic in places outside populated areas.

Key words: legal regulation, traffic safety, administrative offense.

Правовое регулирование общественных отношений в области дорожного движения в Российской Федерации носит комплексный характер и осуществляется посредством различных нормативных правовых актов, центральное место среди которых занимают Правила дорожного движения Российской Федерации [1] (далее – Правила), устанавливающие, согласно ст. 22 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [2], единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации.

В течение 2015 года в Правила дорожного движения Российской Федерации изменения вносились несколько раз. Кроме того, отдельные изменения в Правила вносились в 2014 году, однако вступили в силу в 2015 году [3]. Так, постановлением Правительства Российской Федерации от 14.11.2014 № 1197 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» [4] (начало действия редакции – 01.07.2015) в целях повышения видимости пешеходов в темное время суток или в условиях недостаточной видимости установлено требование об обязательном применении пешеходами светоотражающих элементов при движении по проезжей части *вне населенных пунктов* в указанный период времени. Следует отметить, что в прежней редакции Правил содержалась *рекомендация* иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств, что является примером того, как, доказав свою обоснованность, рекомендательные нормы могут трансформироваться в обязывающие.

Важно также отметить и то, что с момента его введения, данный запрет обеспечен возможностью привлечения к административной ответственности в виде предупреждения или административного штрафа в размере пятисот рублей (ст. 12.29 КоАП РФ), что обуславливает необходимость более внимательно рассмотреть элементы объективной стороны правонарушения, а именно: место, время и способ совершения.

Место совершения: вне населенных пунктов. При этом необходимо отметить два обстоятельства. Во-первых, в соответствии с терминологией Правил, границы населенных пунктов не обязательно идентичны границам административно-территориальных образований [1], в связи с этим при определении наличия состава правонарушения, значение будут иметь не истинные границы населенного пункта, а места установки соответствующих дорожных знаков. Во-вторых, как следует из содержания пп. 5.23.1 – 5.26 раздела 5 Приложения 1 к ПДД (описание значений дорожных знаков «Начало населенного пункта» и «Конец населенного пункта»), все населенные пункты в Российской Федерации, опять же согласно терминологии Правил, подразделяются на населенные пункты, в которых действуют требования Правил дорожного движения, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах (обозначаются дорожными знаками с надписями или графическими изображениями на *белом* фоне) и населенные пункты, в которых не действуют требования Правил дорожного движения, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах (обозначаются дорожными знаками с надписями или графическими изображениями на

синем фоне). Поскольку рассматриваемая норма как раз и относится к числу требований Правил, устанавливающих порядок движения в населенных пунктах (наряду, например, с ограничением максимальной скорости движения в населенных пунктах 60 км/ч – п. 10.2 ПДД), то и распространяется она только на населенные пункты, обозначенные дорожными знаками 5.23.1 – 5.24.2 (с надписями или графическими изображениями на белом фоне). С учетом сказанного п. 4.1 в рассматриваемой части следует читать следующим образом: «при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости *вне населенных пунктов, обозначенных дорожными знаками 5.23.1 – 5.24.2 (с надписями или графическими изображениями на белом фоне)* пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств».

Время совершения: темное время суток или в условия недостаточной видимости. В соответствии с п. 1.2 Правил под «недостаточной видимостью» понимается видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки; под «темным временем суток» – промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек. Определения понятия «сумерки» Правила не содержат, что, однако, не исключает возможности относительно корректного определения наличия или отсутствия условий для квалификации деяния. В связи с этим хотелось бы обратить внимание, на то, что в отдельных регионах Российской Федерации, в зависимости от климатического пояса и времени года, светлое время суток может быть или непродолжительно или совсем отсутствовать (например, в зимнее время года в районах Крайнего Севера).

Способ совершения: переход дороги, движение по обочине или краю проезжей части без предметов со световозвращающими элементами и обеспечения видимости этих предметов водителями транспортных средств. Под переходом дороги понимается, очевидно, движение по проезжей части перпендикулярно краю проезжей части дороги. При этом, с точки зрения квалификации, совершенно не важно, осуществляется переход дороги установленным Правилами способом (например, по наземному пешеходному переходу) или в нарушение Правил дорожного движения. В отношении движения по обочине или краю проезжей части следует заметить, что и тот, и другой вариант передвижения являются правомерными при условии отсутствия пешеходных тротуаров (п. 4.1 Правил). Однако для всех случаев, вне зависимости от способа передвижения и положения на дороге, квалифицирующим признаком является отсутствие световозвращающих элементов и необеспечение видимости этих предметов водителями транспортных средств.

В процессе правоприменения рассматриваемой нормы следует ожидать возникновения определенных сложностей, связанных с тем, что отдельные удаленные и малонаселенные пункты могут быть обозначены дорожными знаками с надписями или графическими изображениями на *синем* фоне, а не на белом фоне, в связи с чем может возникнуть ситуация, когда любое пешее передвижение в пределах дороги (в том числе ее обочины) в отсутствие световозвращаю-

щих элементов может расцениваться как содержащее признаки административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена ст. 12.29 КоАП РФ. В условиях, когда значительное количество мелких населенных пунктов в Российской Федерации имеют не более одной дороги и не имеют оборудованных пешеходных тротуаров, повсеместное применение данной нормы может повлечь необоснованное расширение круга лиц, в действиях которых могут быть усмотрены деликтосодержащие признаки.

Тем не менее, рассмотренные изменения и дополнения в Правила явились способом реализации одного из направлений в системе мероприятий по снижению дорожно-транспортного травматизма и закономерным продолжением длительного процесса совершенствования механизмов правового регулирования общественных отношений в области дорожного движения.

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. 1993. 23 ноября.
2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. 26 декабря.
3. См.: Постановление Правительства Российской Федерации от 06.09.2014 № 907 «О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090» // Российская газета. 2014. 17 сентября; Постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2014 № 1197 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Российская газета. 2014. 24 ноября.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2014 № 1197 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Российская газета. 2014. 24 ноября.

ЗАДАЧИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПРОБЛЕМЫ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

Столбина Л.В.,

кандидат юридических наук, доцент

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина);

Джаббаров Р.Д.

(ООП ЛУ МВД России на станции Москва-Павелецкая);

Чурсин А.В.

(Белгородский правоохранительный колледж имени Героя России В.В. Бурцева)

Аннотация: проблемы совершенствования административно-правовой деятельности органов внутренних дел охватывают комплекс правовых, организационных и тактических основ их деятельности. Специфика организации охраны общественного порядка на объектах транспортной инфраструктуры, а

также изменения самой транспортной системы в условиях нынешних реалий, обострение криминогенной ситуации требуют повышенного внимания к проблемам организации и деятельности органов внутренних дел на транспорте. В статье исследуются отдельные задачи территориальных органов МВД России на воздушном транспорте, проблемы их реализации правоприменителями.

Ключевые слова: воздушный транспорт, охрана общественного порядка, обеспечение общественной безопасности, административные правонарушения, обеспечение безопасности на транспорте.

TASKS OF TERRITORIAL BODIES OF THE MIA OF RUSSIA ON AIR TRANSPORT AND THE PROBLEM OF THEIR REALIZATION

Stolbina L.V.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia);

Jabbarov R.D.

(PLO LOU Ministry of internal Affairs of Russia at station Moscow-Paveletsky);

Chursin A.B.

(Belgorod law enforcement College named after Hero of Russia, Vladimir Burtsev)

Abstract: problems of improving the legal and administrative activities of internal Affairs bodies cover the complex legal, organizational and tactical foundations of their activities. The specificity of the organization of protection of public order on the objects of transport infrastructure, as well as changes in the transport system in the context of current realities, the worsening crime situation, require increased attention to issues of organization and activity of bodies of internal Affairs on transport. The article examines the individual tasks of the territorial bodies of the MIA of Russia on transport, the problem of their realization by the enforcers.

Key words: air transport, protection of public order, public security, administrative violations, ensuring transport safety.

В транспортной системе России воздушный транспорт является одним из основных видов транспорта для перевозки срочных грузов и пассажиров, выполнения работы при строительстве трубопроводов, мостов, участия в проведении работ для сельского хозяйства, геологоразведки, рыбного промысла и т.д.

Несмотря на то, что количество аэропортов в России с 1990 года (1450) на сегодняшний день снизилось почти в пять раз [1, с. 17], тем не менее, в современных условиях в связи с частотой использования этого вида транспорта значительную угрозу для населения и важных промышленных объектов, к которым относятся аэропорты, представляет совершение различного рода противоправных действий (нарушение общественного порядка, действия террористов, религиозных экстремистов и других преступных элементов).

Так, вызывают обоснованную тревогу сведения, указывающие на то, что только за первые 10 месяцев 2016 года в линейном управлении МВД России в аэ-

ропорту Домодедово выявлено 4975 административных правонарушений. Должностными лицами линейного управления МВД России в аэропорту Домодедово вынесено 2757 постановлений по делам об административных правонарушениях и о назначении наказания в виде штрафа. Общая сумма наложенных административных штрафов составила 1 410 400 руб., взысканных – 1 354 900 руб., что составило 96%. Административному задержанию в соответствии со ст. 27.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях подвергнуто 954 лица, совершивших административные правонарушения. За мелкое хулиганство (ст. 20.1 КоАП РФ) составлено 323 протокола об административном правонарушении, за нарушения в сфере антиалкогольного законодательства (ст.ст. 20.20, 20.21 КоАП РФ) – 1619, за курение в запрещенных местах (ст. 6.24 ч. 1) – 2657, за нарушения правил оборота оружия и патронов к нему (ст.ст. 20.8, 20.11, 20.12 КоАП РФ) – 47, за нарушения миграционного законодательства ст. 18.8 КоАП РФ – 84, за нарушения в сфере предпринимательской деятельности (гл. 14 КоАП РФ) – 182, за нарушения в сфере транспортной безопасности (ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ) – 17, за незаконный оборот наркотиков (ст.ст. 6.8, 6.9 КоАП РФ) – 5. В отношении иностранных граждан составлено 1012 протоколов об административных правонарушениях.

Эти обстоятельства требуют со стороны МВД России на транспорте повышенного внимания в вопросах охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспортного комплекса России.

В своем ежегодном Послании Владимир Путин, обращаясь к Федеральному Собранию, подчеркнул: «Смысл всей нашей политики – это сбережение людей, умножение человеческого капитала как главного богатства России» [2]. Полагаем, что эти слова направлены не только на «...поддержку традиционных ценностей и семьи, на демографические программы, улучшение экологии, здоровья людей, развитие образования и культуры», но и на прямую касаются вопросов обеспечения общественной безопасности, как части национальной безопасности Российской Федерации, что, несомненно, в полной мере согласуется с Концепцией общественной безопасности в Российской Федерации, в которой указано, что «обеспечение общественной безопасности является одним из приоритетных направлений государственной политики в сфере национальной безопасности Российской Федерации» [3].

Интерес к вопросам, связанным с особенностями организации охраны общественного порядка и безопасности на объектах воздушного транспорта вполне обосновано тем, что на первый взгляд система территориальных органов МВД России на транспорте, в том числе и на воздушном, имеет достаточно четкую организационную структуру, однако, их задачи, функции, компетенция, а также права и обязанности не приведены в соответствие с потребностями их правоприменения, и, в некотором смысле, они диссонируют с реалиями и изменившимися общественными отношениями на воздушном транспорте.

В Министерстве внутренних дел Российской Федерации активно обсуждается вопрос о ликвидации органов внутренних дел на транспорте и передаче объектов речного, морского и авиационного транспорта для оперативного обслуживания территориальным подразделениям полиции. «Указанная позиция принци-

пиально недопустима..., – так начинается письмо Генерального прокурора Российской Федерации Юрия Чайки от 2 декабря 2016 года на имя Президента Российской Федерации Владимира Путина, – работа транспортных полицейских является не просто эффективной, а превышает показатели территориальных органов; принцип линейности, на котором основана работа этого ведомства, должен остаться незыблемым, так как линии транспорта одновременно пронизывают многие субъекты, и непонятно, как это все делить». И дело даже не в том, что Генеральный прокурор Российской Федерации считает такое упразднение «неконструктивным». В последней строчке Чайка буквально обвиняет высшие должностные лица: «...фактически направленную на ослабление транспортной безопасности страны». Мониторинг криминогенной обстановки за 9 месяцев 2016 года свидетельствует о том, что раскрываемость преступлений на транспорте значительно превосходит показатели территориальных органов внутренних дел: ОВД на транспорте 70,4%, территориальные ОВД – 57,2%, с учетом того, что такая динамика характерна и предыдущим годам [4].

Обращают на себя внимание статистические сведения о снижении количества актов незаконного вмешательства и угроз совершения актов незаконного вмешательства [5, с. 27] в деятельность авиации. Полагаем, что заслуга в том не только службы авиационной безопасности, но, несомненно, сотрудников территориальных органов МВД России на воздушном транспорте.

Обеспечение общественного порядка и общественной безопасности на объектах воздушного транспорта, как было отмечено ранее, осуществляется в специфических условиях и осложняется различными факторами. В связи с этим у территориальных органов МВД России, дислоцирующихся на объектах воздушного транспорта, выделяют следующие основные задачи:

- 1) защита личной безопасности пассажиров, а также их прав и законных интересов, а также и экипажей воздушных судов;
- 2) обеспечение охраны общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на объектах воздушного транспорта;
- 3) выполнение проверок, связанных с соблюдением правил проведения предполетного досмотра, пропускного, а также внутриобъектового режимов;
- 4) предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта и аэродрома;
- 5) исключение возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- 6) принятие мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации [6].

Это лишь некоторые задачи, которые выполняют территориальные органы МВД России, обеспечивающие безопасность на воздушном транспорте.

Под обеспечением личной безопасности граждан, их прав и законных интересов, а также экипажей воздушных судов, в данном случае, понимается обеспечение защищенности жизни и здоровья человека, его целей, потребностей, интересов, при осуществлении перевозок на воздушном транспорте, от

опасных воздействий со стороны лиц, добивающихся своих целей путем захвата заложников, и угроз применения к ним насилия, вплоть до их физического уничтожения. Данная задача является приоритетной для территориальных органов МВД России на транспорте, обеспечивающих общественный порядок и общественную безопасность на объектах воздушного транспорта.

Второй задачей территориальных органов МВД России на транспорте является охрана общественного порядка на объектах воздушного транспорта. В данном случае имеется в виду осуществление территориальными органами специальных мер по противодействию преднамеренным и незаконным действиям, направленным на причинение вреда и ущерба, а также нарушение сложившегося в обществе порядка.

Следующей немаловажной задачей является осуществление проверок соблюдения предполетного и послеполетного досмотров, а также пропускного и внутриобъектового режимов. Необходимо отметить, что правила проведения предполетного и послеполетного досмотров утверждены Приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104 [7]. Согласно данным правилам, основной задачей осуществления предполетного и послеполетного досмотров, является своевременное выявление, предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт воздушных судов лиц с оружием, боеприпасами, взрывчатыми веществами, легковоспламеняющимися, отравляющими, радиоактивными, и другими опасными предметами и веществами, которые могут быть использованы для нанесения ущерба здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна, создания угрозы безопасности полета воздушного судна или могут явиться причиной иного чрезвычайного происшествия, а также предотвращения незаконного провоза опасных предметов веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности, и иных предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к свободному обороту на территории Российской Федерации. В России существует три уровня безопасности, которые были утверждены Правительством Российской Федерации в 2008 году, при этом нулевого уровня безопасности не бывает, а первый действует постоянно. Однако в январе 2011 года Минтрансом России был объявлен второй уровень безопасности, что повлекло за собой тотальный досмотр людей, входящих в аэропорты. Новые поправки в Воздушный кодекс Российской Федерации предусматривают обязательный сплошной досмотр пассажиров и багажа на входе в аэровокзал независимо от уровня террористической угрозы [8, с. 118].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что в целях обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта осуществление предполетного и послеполетного досмотров обязательно. Кроме этого приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» закреплены отдельные полномочия сотрудников линейных подразделений, дислоцирующихся на объектах воздушного транспорта. Интервьюирование правоприменителей на вопрос «влияет ли на уровень безопасности сплошной досмотр пассажиров при входе в здание аэропорта» показал, что 44% уверено, ответили, что влияет, 21% указали, что сплошной дос-

мотр необходим и это обязательная мера; 21% полагают, что только повышает уровень опасности и 13% заявили, что никак не влияет [8, с. 119].

Международный совет аэропортов – Европейский регион предложил Правительству Российской Федерации отменить досмотр пассажиров на входах в аэропорты, мотивируя это тем, что во многих странах Европы досмотр на входе в аэропорт отсутствует, однако, охрану аэропорта осуществляет полиция. По данным Airpol полицейская охрана аэропортов осуществляется как минимум в 18 странах. Стражи правопорядка Брюсселя после терактов в апреле 2016 года написали открытое письмо, где призвали улучшить меры безопасности внутри зданий аэропорта и на подходе к ним, т.е. отменить практику только предполежного досмотра пассажиров как устаревшую [9].

Неоднозначно воспринимается предложение о досмотре при входе в аэропорты. Так высказывается мнение, что если требования к досмотру на пунктах досмотра при входе в аэропорт будут аналогичные предполежному досмотру пассажиров, то это, несомненно, повлечет за собой большое скопление людей на входе в аэропорт [8]. Полагаем, что вполне целесообразно предусмотреть дополнительные пункты досмотра для уменьшения нагрузки. С этой целью возможно использование быстровозводимых павильонов для проведения сплошного досмотра пассажиров, находящихся на некотором расстоянии от зданий вокзалов, т.е. на границах зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Кстати во взаимодействии с российскими производителями антитеррористического оборудования компанией «АБ Трейд» уже разработан такой перемещаемый пункт досмотра [8].

Еще одной задачей территориальных органов МВД России на воздушном транспорте является предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта и аэродрома и (что особенно важно) на само воздушное судно. По-нашему мнению, данная задача является ключевой. Это можно обосновать тем, что без реализации и обеспечения исполнения указанной задачи невозможно осуществление других. Например, в 2004 году был совершен теракт. Тогда два самолета были взорваны террористками-смертницами. Оба самолета вылетели из аэропорта Домодедово, жертвами теракта стали 90 человек [10].

Также можно привести в пример самый страшный теракт в мировой истории 11 сентября 2001 г., который произошел в Нью-Йорке. Боевики-смертники (из террористической организации «Аль-Каида») захватили пассажирские самолеты и врезались на них в две башни Всемирного торгового центра, третий самолет врезался в здание Пентагона – штаб-квартиру Министерства обороны США. Четвертый захваченный лайнер разбился близ города Шанксвилл. В результате этой крупнейшей в мире серии терактов погибли 2996 человек, свыше 6 тысяч человек получили ранения. Организатором терактов и лидером данной террористической организации был Усама бен Ладен [11]. Теракт совершенный 22 марта 2016 года, произошел в столице Бельгии Брюсселе. Два взрыва прогремели в зале вылетов аэропорта Брюсселя. Погибло около 20 человек [12].

Важной задачей является исключение возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отрав-

ляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза. Например, в 1985 году, пассажирский самолет авиакомпании Air India, следовавший рейсом Монреаль-Дели, потерпел крушение в водах Атлантического океана у берегов Ирландии. Причиной катастрофы был взрыв бомбы, заложенной в багаж индийскими экстремистами – сикхами. В катастрофе погибли все находившиеся на борту 329 человек. Не менее ужасный теракт был совершен в 1988 году на совершающем полет из Лондона в Нью-Йорк Боинге-747. Лайнер взорвался, его обломки упали на город Локерби. На его борту взорвалась бомба, заложенная в багаж. Результат – погибли двести семьдесят человек, в том числе одиннадцать жителей Локерби [13].

Одной из главных трагедий 2015 года стала авиакатастрофа над Синаем. 31 октября 2015 года пассажирский самолет Airbus A321-231 российской авиакомпании Metrojet-Когалымавиа, следовавший рейсом из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, потерпел крушение на севере Синайского полуострова. В результате теракта погибли 224 человека, все, кто находился на борту самолета. Причиной взрыва было самодельное взрывное устройство, находящееся предположительно под креслом № 31 [14].

Заместитель начальника ГУТ МВД России 3 декабря 2015 года в рамках «транспортной недели – 2015» отметил, что «в условиях непростой обстановки сотрудники МВД России несут свою службу в усиленном режиме. В международных аэропортах и аэропортах федерального значения осуществляется сплошной и дополнительный досмотр пассажиров, ручной клади и багажа (в том числе служебными собаками), обеспечивается немедленное реагирование на возможные чрезвычайные ситуации». Он отметил, что в настоящее время завершается работа по нормативному правовому закреплению выдачи заключений о возможности допуска к работе, связанной с обеспечением транспортной безопасности [15, с. 8].

Следующей задачей является принятие мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность авиации. Если проанализировать «количество актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации Российской Федерации», то можно увидеть, что их количество с каждым годом увеличивается. В связи с этим просто крайне необходимо должным образом осуществлять охрану общественного порядка и обеспечивать общественную безопасность на объектах воздушного транспорта, вовремя принимать меры противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность авиации.

Резюмируя изложенное, необходимо отметить, что выполнение задач, возложенных на территориальные органы МВД России, дислоцирующиеся на объектах воздушного транспорта, осложняется множеством факторов, таких как сложность устройства и функционирования объектов транспортной инфраструктуры данного вида транспорта, их массовость, существенный пассажиропоток и оборот грузоперевозок. Вместе с тем данные факторы, являются неизбежными и не должны оказывать негативного влияния на обеспечение сотрудниками территориальных органов МВД России на транспорте общественного порядка и общественной безопасности.

Библиографический список

1. Круглая дата // Транспортная безопасность и технологии. 2015. № 4 (43).
2. Послание Президента Федеральному Собранию. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru>
3. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации 14.11.2013 № Пр-2685).
4. Чайка и Бортников бьются за полицию на транспорте. – Режим доступа: <http://www.fontanka.ru> (дата обращения: 13.12.2016).
5. Новые задачи от Ространснадзора // Транспортная безопасность и технологии. 2015. № 4 (43).
6. Приказ МВД России 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.
7. Приказ Минтранса России от 25.07.2007 № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» // Российская газета. 2007. № 180.
8. Без досмотра входа нет // Транспортная безопасность и технологии. 2016. № 3 (46).
9. <https://www.bfm.ru/news/318182>.
10. <https://www.bfm.ru/news/318182>.
11. <http://www.newsru.com/russia/15sep2004/doklad.html>.
12. <http://crimea.ria.ru/world/20150911/1100951005.html>.
13. <http://ria.ru/spravka/20160131/1368027794.html>.
14. http://otipb.ucoz.ru/publ/boing747_vzorvan_nad_lokerbi/8-1-0-893.
15. [http://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_A321_над_Синайским полуостровом](http://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_A321_над_Синайским_полуостровом).
16. Транспортная безопасность. Диалог за круглым столом // Транспортная безопасность и технологии. 2015. № 4 (43).

О НЕКОТОРЫХ ИТОГАХ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ОПРОСА ПО ПРОБЛЕМАМ ПРАВОВОГО И ОРГАНИЗАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Трофимов Д.А.

(Сызранский ЛО МВД России на транспорте)

Аннотация: в статье приводятся и анализируются результаты проведенного автором социологического опроса среди руководителей различных подразделений ОВД по актуальным вопросам правового и организационного обеспечения деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: органы внутренних дел на транспорте, транспортная полиция, организация деятельности, организационная структура, органы управления, социологический опрос.

ON SOME RESULTS OF THE SOCIOLOGICAL SURVEY ON THE PROBLEMS OF LEGAL AND ORGANIZATIONAL SUPPORT OF THE ACTIVITIES OF BODIES OF INTERNAL AFFAIRS IN RAILWAY TRANSPORT

Trofimov D.A.

(Syzran Linear Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport)

Abstract: the article presents and analyzes the results of an opinion poll conducted by the author among the heads of various departments of the Internal Affairs Directorate on topical issues of legal and organizational support for the activities of law enforcement agencies in railway transport.

Key words: transport police, organization of activities, organizational structure, governing bodies, sociological survey.

В рамках диссертационного исследования по теме «Правовые и организационные основы деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте» в период с декабря 2015 г. по май 2016 г. был проведен социологический опрос руководителей подразделений территориальных органов МВД России по некоторым вопросам организации деятельности ОВД на железнодорожном транспорте. Задачи опроса заключались в выяснении мнения руководителей различного уровня по проблемам правового и организационного обеспечения деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте. При этом, учитывая, что ОВД на железнодорожном транспорте входят в структуру ОВДТ в целом, что не может не оказать влияние на формирование мнения респондентов об ОВД на железнодорожном транспорте как об их составной части, вопросы в анкете формировались с учетом этого обстоятельства. Таким образом, руководителям, принявшим участие в опросе, задавались вопросы как об ОВД на железнодорожном транспорте, так и об ОВДТ в целом. В качестве респондентов выступили 408 руководителей различного уровня. В их числе были представлены как начальники и заместители начальников территориальных органов МВД России, так и начальники, заместители начальников структурных подразделений территориальных органов МВД России (оперативных подразделений, штабов, тыла, кадровых подразделений, заместители начальников полиции), а также слушатели 2 факультета (подготовки руководителей (начальников) территориальных органов МВД России) Академии управления МВД России. Респонденты были разделены на три категории:

1) руководители подразделений ОВДТ (УТ МВД России по Приволжскому ФО, УТ МВД России по Северо-Западному ФО, УТ МВД России по Сибирскому ФО, а также Забайкальского ЛУ МВД России на транспорте) – 302 сотрудника;

2) руководители подразделений территориальных органов МВД России, не относящихся к ОВДТ, опрошенные в период их обучения в Академии управления МВД России, а также слушатели 2 факультета (подготовки руководителей (начальников) территориальных органов МВД России) Академии управления МВД России – 90 сотрудников;

3) руководители подразделений ОВД категории федерального кадрового резерва (далее – ФКР) (в основном – заместители начальников территориальных органов МВД России по субъектам РФ), опрошенные в период их обучения в Академии управления МВД России – 16 человек. Несмотря на относительно небольшую численность этой категории респондентов, их мнение представляет особый интерес, т.к. они, по сути, являются «топменеджерами» в системе МВД России. Компетентность респондентов по исследуемым проблемам основывается на их практическом опыте, а слушателей Академии управления МВД России – также на полученных теоретических знаниях в области управления в органах внутренних дел и существующих проблемах в этой сфере.

По своему возрасту доля опрошенных руководителей ОВДТ до 40 лет составляет 43,7%, от 40 до 50 лет – 51,3%, свыше 50 лет – 5%. Руководители иных территориальных органов МВД России разделились на 2 возрастные группы: до 40 лет – 75,6% и от 40 до 50 лет – 24,4%. Руководители категории ФКР также распределились в 2 возрастных группах: от 40 до 50 лет – 81,3% и свыше 50 лет – 18,8%.

Стаж службы в органах внутренних дел большинства опрошенных руководителей всех категорий составил более 15 лет, причем подавляющее большинство руководителей категории ФКР (81,3%) имеют стаж службы в ОВД более 20 лет. Доля руководителей со стажем службы в ОВД от 5 до 10 лет оказалась незначительной и составила 5,3% опрошенных руководителей ОВДТ и 2,2% опрошенных руководителей иных территориальных органов и слушателей Академии управления МВД России.

Не останавливаясь на перечислении всех вопросов и распределении ответов на них, обратим внимание на самые важные, на наш взгляд, результаты.

Как известно, в 2010 году система ОВДТ, организационное построение которой тесно связано с системой ведомственно-территориального управления железнодорожным транспортом России, претерпела существенную реорганизацию. Эта реформа неоднозначно воспринимается руководителям подразделений ОВД с точки зрения влияния на эффективность организации и результативности служебной деятельности ОВДТ. Так, примерно равное количество опрошенных руководителей ОВДТ дали как положительную, так и отрицательную оценку произошедшим изменениям (34,4% и 37,7%) соответственно. Руководители иных территориальных органов МВД России, не относящихся к ОВДТ, в большинстве своем (44,4%) ожидало затруднились с ответом на заданный вопрос. Руководители категории ФКР в равной степени оценили произошедшие изменения как положительные (31,3%), так и не оказавшие влияние на эффективность и результативность служебной деятельности ОВДТ (31,3%).

Вместе с тем, несмотря на распространение в международной практике опыта организационного построения полицейских структур на железнодорожном транспорте в качестве относительно обособленной подсистемы, в нашей

стране обсуждалась возможность передачи функций, в данном случае ОВД на железнодорожном транспорте, иным территориальным органам.

В этой связи возникла необходимость выяснения того, как руководители подразделений органов внутренних дел оценивают деятельность ОВДТ по решению поставленных перед ними задач и выполнению соответствующих функций, а также как они оценивают существующую структуру транспортной полиции с точки зрения ее организационного построения.

Все категории опрошенных руководителей в большинстве своем удовлетворительно оценили деятельность ОВДТ (руководители ОВДТ – 96,7%, руководители иных ОВД – 82,2%, руководители категории ФКР – 87,5%).

Что касается мнения респондентов относительно организационной структуры транспортной полиции, то на этот вопрос руководители ОВДТ отвечали разнонаправлено – примерно одинаковое количество считают существующую организационную структуру как оптимальной (44%), так и не являющуюся таковой (42,4%). Руководители иных территориальных органов МВД России в большинстве своем (51,1%) ожидаемо затруднились с ответом на этот вопрос, однако большинство из тех, кто дал категоричный ответ (31,1%) считают существующую в настоящее время структуру не оптимальной. Ответы руководителей категории ФКР отличались большей определенностью, нежели ответы двух предыдущих категорий опрошенных, – 43,8% из них отрицательно высказались относительно оптимальности построения оргструктуры ОВДТ.

Затем в ходе анкетирования выяснялось мнение руководителей (в первую очередь руководителей подразделений, не относящихся к ОВДТ) о влиянии возможной передачи функций ОВД на железнодорожном транспорте иным территориальным органам МВД России (например, на региональном уровне).

Как и ожидалось, большинство опрошенных руководителей ОВДТ высказалось против такого решения (86,8%). Вместе с тем большая часть (66,7%) руководителей иных территориальных органов МВД России, не относящихся к ОВДТ, и слушателей Академии управления МВД России также не поддерживали идею о возможной передаче таких функций. Более того, аналогичную позицию заняли 73,3% опрошенных руководителей категории ФКР.

Предпосылки для образования пробелов в правовом регулировании деятельности ОВДТ в целом, и на железнодорожном транспорте в частности, создает их существующее разделение на окружной, межрегиональный и районный уровни. При этом к окружному и районному уровню подразделения ОВДТ относятся лишь условно. Помимо несоответствия участков обслуживания с территориями административно-территориальных образований и федеральных округов, такое положение дел создает предпосылки для ограничений в реализации отдельных полномочий подразделениями.

В качестве примера можно привести одно из полномочий руководителя Управления на транспорте МВД России по федеральному округу: «Взаимодействует по вопросам обеспечения правопорядка на объектах транспорта с руководителями государственных органов, органов местного самоуправления, общественных объединений и организаций, расположенных на территории федерального округа...» [3], которое, по нашему мнению, необоснованно ограничи-

вает возможности организации взаимодействия начальника территориального органа МВД России соответствующим федеральным округом, в то время как некоторые из линейных подразделений Управлений на транспорте МВД России по федеральным округам дислоцируются на территории субъектов РФ, находящихся за пределами этих округов.

В этой связи респондентам был задан вопрос о том, считают ли они целесообразным исключить разделение ОВДТ на окружной, межрегиональный и районный уровни, и определить для них иную систему разделения на уровни, не соотносящиеся с административно-территориальным делением РФ.

Большинство опрошенных руководителей (ОВДТ – 66,2%, иные ОВД – 57,8%, ФКР – 56,3%) отрицательно высказались против такого предложения. Это мнение было учтено в ходе исследования возможных путей оптимизации организационной структуры органов внутренних дел на железнодорожном транспорте. Сформулировано следующее предложение: отнести УТ МВД России по ФО к территориальным органам межрегионального уровня, одновременно исключив соотнесение их названий с федеральными округами, а ЛУ (ЛО) МВД России на транспорте отнести к одному уровню, выделив их в новый уровень – межрегиональный.

Исследование проблем правового регулирования деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте определило вопрос о целесообразности разработки и принятия Типового положения об Управлении на транспорте МВД России по федеральному округу.

Кроме того, в целях реализации решений Президента Российской Федерации по совершенствованию деятельности МВД России и его реформированию еще в 2010 году был разработан план-график организационных мероприятий по реформированию ведомства [2]. Пунктом 10.5 указанного плана-графика была предусмотрена разработка такого Типового положения со сроком выполнения в мае 2010 года, однако, такое Типовое положение до настоящего времени отсутствует.

Большинство категорий всех респондентов посчитали необходимым издание соответствующего нормативного правового акта (ОВДТ – 71,9%, иные ОВД – 68,9%, ФКР – 81,3%), тем самым разделяя наше мнение.

Помимо выполнения соответствующего пункта плана, разработка Типового положения помогла бы более четко сформулировать функции субъектов управления органами внутренних дел на железнодорожном транспорте с учетом специфики их деятельности, необходимость чего была выявлена в ходе диссертационного исследования.

Так, респондентам был задан вопрос о том, какие направления деятельности являются приоритетными для органов внутренних дел на железнодорожном транспорте. Среди предложенных 9 вариантов ответа (допускался выбор более одного варианта ответа) были как направления, определенные статьей 2 федерального закона «О полиции» [1] в качестве основных, так и не являющиеся таковыми.

По результатам опроса наибольшее число руководителей ОВДТ (27,1%) и руководителей иных территориальных органов МВД России (26,1%), а также

руководителей категории ФКР (25,6%) выбрали вариант ответа «обеспечение правопорядка на вокзалах и в поездах». Представляется, что большинство респондентов выбрали в качестве наиболее важного направления именно это, причем не входящее в перечень основных направлений деятельности полиции в целом, т.к. оно отражает отраслевую направленность деятельности ОВДТ.

Еще одним из наиболее важных направлений деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, по мнению респондентов, является «участие в реализации мер по обеспечению транспортной безопасности». Несмотря на то, что это направление деятельности также не является основным для полиции в целом, 22,2% руководителей ОВДТ (2 место), по 17,9% руководителей иных территориальных органов МВД России (3 место) и руководителей категории ФКР (3 место) отмечают важность работы в этом направлении.

Для выяснения того, какие меры могут обеспечить повышение эффективности деятельности органов внутренних дел на транспорте руководителям, участвовавшим в опросе, был задан соответствующий вопрос.

Большинство руководителей категории ОВДТ (32,3%) в качестве такой меры назвали «совершенствование федеральных законов и ведомственных нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ОВДТ», а большинство руководителей иных территориальных органов МВД России и руководителей категории ФКР (40,7% и 42,9%) в качестве такой меры выбрали «совершенствование организационной структуры», что и явилось подтверждением актуальности проводимого исследования.

Таким образом, несмотря на имеющиеся проблемы в организационном обеспечении деятельности ОВДТ в целом и на железнодорожном транспорте, в частности, в ходе проведенного опроса было установлено категорично отрицательное отношение руководителей различных территориальных органов МВД России, в т.ч. не относящихся к ОВДТ, к передаче функций транспортной полиции иным территориальным органам МВД России. Кроме того, результаты опроса подтвердили необходимость решения ряда существующих проблем в сфере правового регулирования деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, а также необходимость совершенствования их организационной структуры.

Вместе с тем отметим, что проведенное исследование затронуло лишь небольшой круг вопросов. Для дальнейшего совершенствования деятельности по обеспечению правопорядка на железнодорожном транспорте необходимо продолжать систематическое исследование проблем правового и организационного обеспечения деятельности этих территориальных органов МВД России.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (с изм. и доп. от 03.07.2016) «О полиции» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.
2. Приказ МВД России от 01.03.2010 № 128 «О некоторых мерах по реализации указов Президента Российской Федерации по реформированию МВД России на 2010 год» // СТРАС «Юрист».

3. Приказ МВД России от 01.07.2011 № 783 (с изм. и доп. от 22.09.2016) «Об утверждении Положения об Управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по Приволжскому федеральному округу» // СТРАС «Юрист».

ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В УЧЕБНОМ ПРОЦЕССЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ДОСМОТРА ПРИ ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Целуйко А.В.,

кандидат юридических наук

(Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России)

Аннотация: в статье рассмотрен опыт Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России по использованию технических средств досмотра при проведении практических занятий с сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации.

Ключевые слова: Кубок конфедераций 2017 года; чемпионат мира по футболу 2018 года; Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России; Центр подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка; технические средства досмотра, учебные практические занятия.

EXPERIENCE OF USE IN THE EDUCATIONAL PROCESS OF TECHNICAL MEANS OF PLANNING AT THE PREPARATION OF STAFF EMPLOYEES OF INTERNAL AFFAIRS

Tseluyko A.V.,

candidate of jurisprudence sciences

(All-Russian Institute of Professional Development of the Ministry
of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article describes the experience of the all-Russian Institute of advanced training of interior Ministry personnel, on the use of technical means of inspection when carrying out practical classes with the staff of internal Affairs bodies of the Russian Federation.

Key words: confederations Cup 2017; world Cup 2018; All-Russian Institute of advanced training of interior Ministry personnel; the training center for police units for the protection of public order; hardware inspection, teaching practical classes.

Перед Министерством внутренних дел поставлены задачи по надлежащему обеспечению безопасности на Кубке конфедераций 2017 года и чемпионате

мира по футболу 2018 года, что требует подготовки высококвалифицированных кадров соответствующих категорий.

Являясь ведущим ведомственным учебным заведением системы дополнительного профессионального образования, Федеральное государственное казенное учреждение дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации» (далее – ВИПК МВД России) участвует в подготовке сотрудников органов внутренних дел к чемпионату мира по футболу 2018 года.

Реализуя образовательные программы, Институт участвует в формировании у сотрудников органов внутренних дел комплекса знаний в области новейших достижений и положительного опыта деятельности отечественных и зарубежных правоохранительных органов, приобретении умений и навыков по эффективному исполнению служебных обязанностей.

Особое внимание при организации учебного процесса Института уделяется практической направленности обучения, отработке слушателями умений и навыков противодействия современным проявлениям преступности.

Практические занятия проводятся как в учебных аудиториях, так и на полигоне Института. На базе 6 центров, из которых два имеют статус международных межведомственных, на 11 кафедрах и 3-х филиалах Института ежегодно проходят повышение квалификации и профессиональное обучение более 8 тысяч сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации и зарубежных государств по 150 должностным категориям.

Кафедра подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка ВИПК МВД России (далее – Кафедра) участвует в подготовке сотрудников органов внутренних дел к Кубку конфедераций 2017 года и Чемпионату мира по футболу 2018 года.

По поручению ДГСК МВД России в 2015 году Институт разработал 72-часовую примерную дополнительную профессиональную программу повышения квалификации сотрудников полиции, привлекаемых к осуществлению досмотровых мероприятий с использованием технических средств, в период проведения в Российской Федерации чемпионата мира и Кубка конфедераций по футболу. Программа согласована с УБКМ МВД России и направлена на утверждение в ДГСК МВД России.

Брянским филиалом ВИПК МВД России разработана рабочая учебная программа повышения квалификации руководителей досмотровых групп сводных отрядов полиции, привлекаемых к осуществлению досмотровых мероприятий в период проведения в Российской Федерации чемпионата мира и Кубка конфедераций по футболу.

По поручению ДГСК МВД России в 2016 году разработана и согласована с УБКМ МВД России рабочая программа профессионального обучения операторов носимых (мобильных) технических средств досмотра, включенных в состав межведомственных рабочих групп по обследованию объектов городов-организаторов чемпионата мира и Кубка конфедераций по футболу.

Программа реализуется на кафедре подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка ВИПК МВД России.

Реализуя образовательные программы, кафедра участвует в формировании у сотрудников органов внутренних дел комплекса знаний в области новейших достижений и положительного опыта деятельности отечественных и зарубежных правоохранительных органов, приобретении умений и навыков по эффективному исполнению служебных обязанностей.

Особое внимание при организации учебного процесса кафедры уделяется практической направленности обучения, отработке слушателями умений и навыков противодействия современным проявлениям преступности.

Отдельные вопросы в правоприменительной деятельности сотрудников полиции вызывает правовая регламентация и тактика применения специальных и технических средств обеспечения общественной безопасности. Одним из решений является выработка четких алгоритмов работы по использованию сотрудниками полиции отдельных специальных и технических средств, например: служебных животных; рентгенотелевизионной техники; инспекционно-досмотровых комплексов; средств поиска; технических средств идентификации; химических средств идентификации; технических средств контроля носителей аудио- и видеoinформации; систем визуального наблюдения и др. [3, с. 84].

В 2016 году на базе кафедры проведено обучение 390 сотрудников органов внутренних дел, включенных в состав межведомственных рабочих групп по обследованию объектов городов-организаторов чемпионата мира и Кубка конфедераций по футболу, а на 2017 год запланировано обучение 690 сотрудников указанной категории.

Целью обучения является подготовка операторов носимых (мобильных) технических средств досмотра, включенных в состав межведомственных рабочих групп по обследованию объектов городов-организаторов чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года, к действиям по организации и проведению досмотра с использованием технических средств. Приобретение и повышение уровня теоретических и практических навыков по организации и проведению досмотровых мероприятий.

Задачи обучения:

- ознакомление с новыми положениями теории и практики, актуальными для указанного вида деятельности;
- в результате освоения данной программы обучаемые должны соответствовать требованиям, предъявляемым к специалистам, осуществляющим обследование объектов с использованием технических средств;
- совершенствование практических умений и навыков, необходимых для выполнения служебных обязанностей.

В результате обучения слушатели должны:

Знать:

- нормативные правовые акты, регламентирующие организацию и проведение мероприятий по обследованию объектов на предмет антитеррористической и противодиверсионной безопасности;

- организацию работы межведомственной группы по обследованию объектов (далее – МРГО);
- экипировку и средства инженерного вооружения группы досмотра МРГО;
- средства поиска и локализации взрывоопасных предметов (далее ВОП);
- порядок действия группы досмотра МРГО при выполнении задач по поиску и обнаружению ВОП;
- порядок действия группы досмотра МРГО при обнаружении самодельного взрывного устройства;
- порядок действия группы досмотра МРГО при выполнении задач по локализации ВОП;
- степени опасности ВОП;
- меры безопасности при обращении с ВОП.

Уметь:

- руководствоваться нормативными правовыми актами, регламентирующими организацию и проведение мероприятий по обследованию объектов на предмет антитеррористической и противодиверсионной безопасности;
- осуществлять мероприятия по обследованию объектов на предмет антитеррористической и противодиверсионной безопасности;
- использовать приборы для обнаружения металлических элементов конструкций взрывных устройств;
- использовать приборы для поиска и идентификации взрывчатых веществ;
- использовать приборы для поиска радиоуправляемых взрывных устройств и их блокировки;
- использовать приборы для поиска ВОП с часовым механизмом взрывных устройств;
- использовать приборы для рентгенографирования подозрительных предметов;
- использовать средства локализации ВОП;
- осуществлять мероприятия по уменьшению воздействия воздушной ударной волны при угрозе взрыва ВОП.

Владеть:

- навыками определения демаскирующих признаков установки взрывных устройств с учетом обследуемых объектов и местности;
- навыками применения средств поиска, обнаружения и локализации взрывоопасных предметов;
- навыками оказания первой помощи в кризисных ситуациях.

Объем курса составляет 72 часа: 20% – лекционные, 40% – практические занятия, 15% – «круглые столы», 25% – собеседования и другие виды занятий по контролю уровня знаний.

Для определения начального уровня знаний слушателей проводится входной контроль, включающий 60 вопросов.

С учетом прохождения слушателями входного контроля особое внимание обращено на незнание порядка применения специальных технических средств досмотра, а также психологическую подготовку к решению поставленных задач.

С целью проверки уровня усвоения знаний в конце обучения проводится тестирование.

Итоговая аттестация осуществляется в форме квалификационного экзамена, состоящего из теоретического раздела в форме вопросов и практического задания по применению специальных технических средств.

Преподаватели Института совместно с УБКМ, ГУТ МВД России участвовали в подготовке сотрудников полиции, осуществлявших досмотр посетителей мероприятий XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи. Опыт, полученный при подготовке указанных сотрудников, внедрен в учебный процесс Института.

В 2015 году профессорско-преподавательский состав прошел повышение квалификации по программе «Применение инспекционно-досмотровых комплексов «SmithsHeimannRus» для выявления фактов перевозки взрывчатых веществ, взрывных устройств, оружия и боеприпасов».

В 2016 году Институтом получена лицензия на эксплуатацию и хранение источников ионизирующего излучения (генерирующих), для рентгеновских стационарных досмотровых установок.

При проведении практических занятий используются специальные технические средства, состоящие на вооружении МВД России:

- два мобильных (складных) импульсных металлодетектора «Поиск-СК», переданных Институту Главным управлением на транспорте МВД России;
- шесть ручных металлодетекторов «АКА 7202»;
- пять приборов для дистанционного обнаружения опасных жидкостей в закрытых емкостях «LQtest»;
- двадцать комплектов для обнаружения наличия следовых компонентов ВВ «Вираз-ВВ»;
- анализатор паров взрывчатых веществ – «MobileTrace»;
- прибор для идентификации опасных веществ «StreetLabMobile»;
- три досмотровых зеркала;
- ручной мобильный сканер «Заслон»;
- стационарные рентген-телевизионные комплексы «Инспектор 40х60», Rapiscan 620XR;
- детектор нелинейных переходов «NR-2000»;
- детектор для обнаружения механических, электромеханических и электронных часовых устройств «Анкер-4Е»;
- переносной рентген-телевизионный комплекс «ШМЕЛЬ-240ТВ»;
- сканер ручной рентгеновский «ВАТСОН»;
- газовый анализатор «Пилот-М1».

Практические занятия проводятся с участием представителей СТиС МВД России, компании «Специальная Техника и Технологии», разрабатывающей и производящей специальные технические средства обнаружения взрывных устройств и их элементов, принятые на вооружение МВД России.

Руководство Института принимает участие в проведении занятий и итоговой аттестации. По окончании обучения слушателям вручаются свидетельства установленного образца.

С 1 по 3 июня 2016 года состоялся совещание-семинар с руководителями подразделений центрального аппарата МВД России, территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации, управлений на транспорте МВД России по федеральным округам, отделов (отделений, групп) по обеспечению безопасности крупных международных спортивных мероприятий территориальных органов МВД России по субъектам проведения матчей чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года.

В мероприятии приняли участие руководители подразделений центрального аппарата МВД России, его территориальных органов по субъектам федерации и управлений на транспорте по федеральным округам, а также представители Минспорта и Минтранса России, оргкомитета «Россия-2018». Участники совещания обсудили вопросы координации совместных действий для качественного проведения крупных спортивных мероприятий. При этом была отмечена высокая степень безопасности во время проведения спортивных игр в Казани и Сочи. Участникам совещания посетили практические учебные занятия операторов носимых (мобильных) технических средств досмотра, включенных в состав межведомственных рабочих групп по обследованию объектов городов-организаторов чемпионата мира и Кубка конфедераций по футболу, отметив важность подготовки сотрудников данной категории.

Приобретенные сотрудниками знания, умения и навыки способствуют эффективному исполнению служебных обязанностей по обеспечению правопорядка в период проведения чемпионата мира и Кубка конфедераций по футболу.

В настоящее время МВД России проводится работа по созданию на базе ВИПК МВД России в 2018 году Центра международного полицейского сотрудничества на период проведения в России чемпионата мира по футболу. В работе планируется задействовать имеющийся информационно-технический потенциал.

В научной и учебно-методической деятельности задействованы 246 компьютеров, размещенных в 7 мультимедийных классах по направлениям обучения – специализированных кабинетах, в т.ч. для проведения дистанционного обучения и проведения занятий в режиме ВКС по системе дистанционных образовательных технологий МВД России на 13 рабочих мест каждый, классах Европола и Интерпола на 12 рабочих мест, 3-х мультимедийных аудиториях на 18 рабочих мест, 4-х компьютерных классах на 85 рабочих мест, 22-х компьютеризированных рабочих местах в библиотеке и справочно-информационном фонде, лингафонном кабинете на 12 рабочих мест, 3-х мультимедийных зала-аудиториях на 80 рабочих мест (зал транспортной безопасности, зал Ученого совета и 319-я аудитория). Системой синхронного перевода оснащены 40 точек, имеется конференц-зал на 394 посадочных места, оснащенный мультимедийным видеопроекционным и звуковым оборудованием с подключением к сети Интернет (системой синхронного перевода зал не оснащен).

Всего компьютерная база Института насчитывает более 600 персональных компьютеров.

Рабочие места объединены в 8 локальных компьютерных сетей, в т.ч. с выходом в Интернет и с выходом в ЕИТКС ОВД на базе 9 серверов.

Коллектив кафедры подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка ВИПК МВД России в полной мере осознаёт значимость чемпионата мира по футболу 2018 года в жизни нашей страны, необходимость обеспечения безопасности участников и гостей соревнований, важность качественного повышения квалификации сотрудников и готов к выполнению поставленных задач.

Библиографический список

1. *Целуйко А.В.* [и др.] Применение досмотровой техники сотрудниками транспортной полиции: учебное пособие. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2014.
2. *Целуйко А.В.* [и др.] Применение мобильных инспекционно-досмотровых комплексов сотрудниками подразделений МВД России: учебное пособие – Домодедово: ВИПК МВД России, 2016.
3. *Котарев С.Н.* [и др.] Проблемы правового регулирования применения сотрудниками полиции отдельных специальных средств в целях предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2015. № 2 (43). С. 84-87.

СОДЕРЖАНИЕ

Амельчаков И.Ф., Александров А.Н., Гасанов А.З.	Взаимодействие с профильными подразделениями полиции территориальных органов МВД России на транспорте – ключевое условие эффективной подготовки высококвалифицированных кадров для транспортной полиции (опыт Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина)	3
Бавсун М.В.	Условия эффективности «оперативного вмешательства» государства в сферу уголовно-правового регулирования	8
Гончаров Ю.В., Суховер А.С.	Влияние поведения водителя на безопасность дорожного движения	13
Грибунов О.П.	Транспортная безопасность и ее влияние на состояние общественной безопасности	16
Грибунов С.П.	Некоторые аспекты выявления и пресечения преступлений, связанных с приобретением, хранением, перевозкой заведомо незаконно заготовленной древесины на объектах железнодорожного транспорта	19
Гриднев Р.С.	Выявление, документирование и доказывание преступлений и административных правонарушений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры	22
Гундаров А.В.	Деятельность Организации Объединенных Наций в подготовке сил противодействия терроризму на транспорте	31
Дизер О.А.	О перспективах введения административной ответственности за бродяжничество и попрошайничество	34
Домрачева Е.Ю., Иляхина О.Ю., Лебедева А.В.	Проблемы осуществления контроля и надзора в сфере обеспечения транспортной безопасности	39
Зиганшин М.М.	К вопросу о роли органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности	43
Калюжный Ю.Н.	Основные направления научного обеспечения организации образовательного процесса в Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова в целях повышения эффективности подготовки кадров для подразделений Госавтоинспекции	49
Капустина Е.Г.	Предупреждение угроз транспортной безопасности	55
Кондратьев А.А., Иванов М.А.	Особенности взаимоотношения и общения сотрудников транспортной полиции с иностранными гражданами в ходе осуществления деятельности по охране общественного порядка	61
Котарев С.Н., Леонова Е.Р.	Транспортная безопасность в современном мире	66

Котарева О.В., Баранова Т.Ю.	Применение аэромобильных комплексов в целях обеспечения безопасности на объектах транспортного комплекса	70
Магомедов Р.Г.	Контрабанда наркотиков и некоторые проблемы служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел на транспорте при выявлении ими преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств	77
Макацария Д.Ю., Ковалевич А.Н.	Основные направления обеспечения безопасности транспортных перевозок с учетом выбора скорости движения	86
Макацария Д.Ю., Скворцов Е.Ю.	Основные направления обеспечения безопасности транспортных перевозок при проезде перекрестков	91
Малыхина Е.А.	Некоторые аспекты построения следственных версий при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта	95
Мишина Ю.В.	Отдельные аспекты выявления и документирования нарушений установленного федеральным законом запрета курения табака на объектах транспортной инфраструктуры	99
Петрыкин Н.Н.	Последствия ликвидации жандармских полицейских управлений железных дорог для транспортной системы России	103
Поздняков А.П., Чувашова Е.Н.	Деятельность территориальных органов МВД России на транспорте по борьбе с незаконным оборотом наркотиков	108
Слышалов И.В.	О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения	115
Столбина Л.В., Джаббаров Р.Д., Чурсин А.В.	Задачи территориальных органов МВД России на воздушном транспорте и проблемы их реализации	118
Трофимов Д.А.	О некоторых итогах социологического опроса по проблемам правового и организационного обеспечения деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте	125
Целуйко А.В.	Опыт использования в учебном процессе технических средств досмотра при подготовке сотрудников органов внутренних дел	131

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛИНЕЙНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ

Сборник материалов
Международной научно-практической конференции

26 мая 2017 г.

Выпуск 3

Редактор *О.Н. Тулина*
Техн. редактор *Т.Л. Ковалева*

Подписано в печать .2017 г., формат бумаги 60х90/16, уч.изд.л. 8,8,
бумага офсетная, печать трафаретная
Тираж 30 экз., заказ № 82

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

ISBN 978-5-91776-210-4

