

Академия управления МВД России

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ:
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ**

Монография

Москва • 2022

УДК 342.9
ББК 67.401
О-13

*Одобрено редакционно-издательским советом
Академии управления МВД России*

Рецензенты: *Р. М. Ахмедов*, заместитель начальника – начальник ЛУ МВД России в аэропорту Шереметьево; *Д. Е. Твердохлебов*, начальник Отдела МВД России по району Беговой г. Москвы.

О-13

Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ : монография / [Н. Н. Пестов и др.]. – Москва : Академия управления МВД России, 2022. – 96 с.

ISBN 978-5-907530-58-4

Монография уточняет и расширяет представление об исторических, доктринальных, правовых и организационных границах поддержания безопасности и правопорядка на транспорте в зарубежных странах. В ней рассмотрены вопросы возникновения и развития идей об охране объектов транспортной инфраструктуры в различных странах, организации защиты жизни, здоровья, собственности граждан от противоправных посягательств на транспорте за рубежом в современных условиях.

Авторы раскрывают правовой и организационный механизм обеспечения транспортной безопасности в странах Европы, США, Израиле и приходят к выводу, что он неразрывно связан с созданием и функционированием специальных формирований транспортной полиции различных стран.

Издание рассчитано на слушателей, студентов, адъюнктов и аспирантов, обучающихся по направлениям подготовки «Юриспруденция», «Транспортная безопасность», «Государственное и муниципальное управление», «Менеджмент»; специалистов, занимающихся изучением проблем административной деятельности полиции по профилактике правонарушений; сотрудников органов внутренних дел, осуществляющих деятельность по поддержанию правопорядка на объектах транспортной инфраструктуры, а также всех, кто интересуется историей транспорта и транспортной безопасностью.

УДК 342.9
ББК 67.401

ISBN 978-5-907530-58-4

© Академия управления МВД России, 2022

Авторский коллектив:

Николай Николаевич Пестов, кандидат юридических наук (главы 2, 3 в соавторстве);

Владимир Викторович Кирюхин, кандидат юридических наук, доцент (введение, глава 1, заключение);

Олег Георгиевич Карпихин (глава 3 в соавторстве);

Герман Станиславович Головкин (глава 3 в соавторстве).

Оглавление

Введение	5
Глава 1. Создание и развитие формирований, выполняющих полицейские функции, и полицейских подразделений на транспорте в зарубежных государствах	8
1. Становление и развитие полицейских сил Великобритании по охране правопорядка на транспорте	8
2. Обеспечение безопасности железнодорожных и водных артерий Германии	35
3. История вооруженной охраны и железнодорожной полиции на железных дорогах Чехословакии.	48
Глава 2. Основы правового регулирования обеспечения безопасности на транспорте за рубежом	60
1. Правовое обеспечение правопорядка на транспорте в Федеративной Республике Германия	60
2. Законодательство и организационные структуры, обеспечивающие транспортную безопасность в государстве Израиль	66
3. Организационно-правовые основы сил правопорядка на водном, воздушном и железнодорожном транспорте в Соединенных Штатах Америки	75
Глава 3. Организационные формы и компетенция полицейских образований в сфере обеспечения безопасности на транспорте в зарубежных странах	78
1. Современные будни британской транспортной полиции	78
2. Деятельность полицейских структур Французской Республики в сфере транспортной безопасности ...	83
3. Полицейские формирования на транспорте в странах Восточной Европы	86
Заключение	88
Список литературы	91

Введение

«Транспорт – это цивилизация»

Генри Форд

Состояние транспорта и путей сообщения является ключевой проблемой организации антропогенного ландшафта и играет важнейшую роль в системе социальных взаимодействий всех видов. Возьмем, к примеру, исторический Шелковый путь, который породил многие производственные центры, страны и даже целые цивилизации в его окрестностях.

В истории Европы вопрос о дорожной сети, ее эффективности и обслуживании стал актуальным еще в эпоху Античности. Римляне называли свои дороги *viae*. Благодаря открытию немецкого гуманиста Конрада Пейтингера и опубликованию в 1591 г. в Антверпене так называемой Таблицы Пейтингера (*Tabula Peutingeriana*) нам известна карта военных дорог Римской империи, составленная в III в. От Великобритании на севере до Марокко на юге и от Португалии на западе до Ирака на востоке протяженность этих дорог составляла более 200 тыс. км, что позволяло людям, товарам достаточно быстро по меркам Античности перемещаться из одной части империи в другую.

Например, известная с библейских времен *Via Regia*, связавшая Египет и Сирию, не только обеспечивала высокие темпы стратегической мобильности римских легионов, но и стала торговой артерией между Азией и Африканским континентом. Одним из факторов, позволявших этой дороге поддерживать устойчивый торговый трафик, было то, что она патрулировалась римской армией, обеспечивающей высокую степень безопасности даже на периферийных участках.

Крупная торговая и коммуникационная сеть раннего Средневековья, простирающаяся от Византии через Восточную Европу в Скандинавию, более известная как Путь от варягов к грекам, способствовала тому, что люди из разных слоев общества: воины, купцы, миряне, священники, монахи – путешествовали по этой крупной европейской артерии, перевозя товары, передавая идеи и религиозные практики. Христианские обычаи и верования стали неотъемлемой частью культурного обмена. Таким образом, этот

торговый путь стал важным фактором сближения раннего христианства на Руси и в Скандинавии – в X и XI веках. Разные люди, которые были обращены к христианству в Византии или Северо-Западной Европе (и начиная с конца X века на Руси или в Скандинавии) осуществили транзит раннего христианства, сформировав христианский образ современной Европы.

Средневековье вывело проблему дорожной коммуникации на новый уровень. Этот довольно длительный период, хронология и плотность событий которого различаются в разных частях мира, характеризуется основным изменением, наблюдаемым повсюду, а именно образованием крупных национальных государств и обширных империй. Взяв на себя власть, монархи попытались обуздать расширяющееся пространство, но ранние европейские монархи, следует признать, не очень удачно справлялись с поставленной задачей. Плохие коммуникации, отсутствие аппарата квалифицированных чиновников и нехватка информационных ресурсов – вот общие черты Средневековья, а уж безопасность передвижения виделась несбыточной мечтой и красивой сказкой.

В Новое время государства ощутили несравненно большую потребность контролировать свои расширяющиеся пространства, не ограничиваясь европейским субконтинентом, и мобилизовать имеющиеся в их распоряжении средства. Однако это было невысказано без развитой системы коммуникаций, обеспечивавшей не только переброску грузов и войск, но и обмен информацией. Особую актуальность в этих условиях стала приобретать безопасность средств коммуникации.

Новое время стало периодом, когда усилия королевской власти европейских государств по административной централизации достигают своего апогея. Стремление к абсолютизму опиралось на профессиональную бюрократию, вооруженные силы, систематизированное законодательство, поддерживавшее соответствующей идеологией, обуславливало создание полицейских формирований для обеспечения внутренней безопасности.

Во Франции комиссия под председательством канцлера Пьера Сегье разработала эдикт «Édit de creation de l'office de la Lieutenant de Policede Paris», который обрел законную силу 15 марта 1667 г. Эдиктом учреждалась новая государственная должность – лейтенант полиции, к которой в 1674 г. добавляется приставка «генерал» (general), а термин «полиция» обрел современное звучание. Он стал применяться для обозначения учреждения, институционализированного полицейские (управленческие) функции, финансируемого государственной казной.

В XIX веке начнется история создания железных дорог, которая помогает глубже понять экономическую и социально-политическую жизнь общества того периода, соотношение предпринимательских инициатив и государственных вмешательств, их экономическое, социальное и культурное влияние на жизнь целых наций.

Железные дороги стали стимулом к разгону экономического роста в первой фазе индустриализации («промышленной революции»). Во многих странах строительство железных дорог стало не только фактором межрегиональной интеграции, но и одной из причин быстрого создания национальных государств.

Основатель полиции современного типа – полиция в Лондоне, сэр Роберт Пил понимал, что общественная безопасность – это предпосылка к процветанию и развитию гражданского общества, основа социального благополучия, жизненно важная для успешности любой страны на международной арене.

Исторический парадокс заключается в том, что железные дороги и полиция современного типа развиваются практически одновременно.

Понимание того, что представляют собой силы охраны транспортного правопорядка во многих государствах сегодня, невозможно без раскрытия истории их создания и развития. Обращение к раннему периоду охраны речных и железнодорожных коммуникаций становится ключом к изучению развития национальных сил охраны правопорядка на транспорте.

Глава 1. Создание и развитие формирований, выполняющих полицейские функции, и полицейских подразделений на транспорте в зарубежных государствах

1. Становление и развитие полицейских сил Великобритании по охране правопорядка на транспорте

Англия знаменита своими крепкими законами, соблюдением прав человека и длительной историей правоохранительной деятельности. Однако в XVIII веке правоохранительная система этого государства оказалась на пороге грандиозных реформ. Бурный экономический рост, социальные сдвиги, дискреционное правосудие и уязвимая справедливость обнаружили существенные изъяны старой правоохранительной, прежде всего полицейской, системы. Они заключались в том, что число констеблей было слишком мало, чтобы противостоять современным проблемам преступности и общественным беспорядкам или обуздывать проявления аморального поведения.

В силу разрозненных и неполных данных статистического наблюдения оценить реальный уровень преступности было невозможно. Современные наблюдения показывают, что «с последней четверти XVIII века до 1820-х годов проблемы преступности и поддержания порядка рассматривались как особенно острые»¹.

Сельскохозяйственную и промышленную революции сопровождал рост городов. Преступность стала выходить из-под контроля, в то время как единственным разумным решением для подавления беспорядков было развертывание вооруженных сил. Однако время, необходимое для вывода войск из казарм на улицы, и громоздкая процедура их развертывания часто давали возможность для того, чтобы бунт получил твердую поддержку. Естественной реакцией войск было использовать оружие и убивать протестующих, что походило на тиранию правительства.

¹ Rawlings P. Policing: A Short History. Cullompton, 2002. P. 106.

Эти проблемы наглядно проявились 2–9 июня 1780 г. в Лондонском антикатолическом восстании лорда Гордона, которое было подавлено только путем использования 15 тыс. контингента кавалерии и пехоты. В результате погибли почти 300 человек, около 200 получили тяжелые ранения.

Попытки заменить армию добровольческими организациями не дали эффекта, как это показала резня в Петерлоо 16 августа 1819 г. на Сент-Питерс-Филд в Манчестере вооруженная кавалерия атаковала мирный митинг 60 000 сторонников реформ избирательного права. Под пристальным взглядом национальной прессы 18 человек были убиты, включая двух женщин и ребенка, и около 700 ранены, многие из них саблями¹.

Манчестерские беспорядки подчеркнули необходимость невоенной силы для поддержания общественного порядка.

Отправной точкой полицейской реформы Р. Пила становится охрана транспортных коммуникаций на реке Темза, организованная Патриком Колкухуном.

К концу XVIII века столица Британской империи Лондон является крупнейшим портовым городом и центром мировой торговли. В 1797 г. в столичный порт прибыло 13 444 различных судна, которые доставили более 3 млн контейнеров с различными грузами на общую сумму более 60,5 млн фунтов стерлингов.

Поскольку корабли подолгу ждали разгрузки, эти несметные сокровища манили к себе армию безработных моряков, различного рода бездельников без роду, без племени, готовых в любой момент влиться в ненасытную фалангу воров и грабителей. Товары, стоящие на переполненных и хаотичных причалах, также подвергались риску со стороны преступников, которые нередко вступали в сговор с администрацией портовых учреждений. Особой популярностью у этой публики пользовались сахар, кофе, перец, имбирь и другие продукты из Вест-Индии.

Дик Патерсон считает, что «никогда не было даже оценки потерь, связанных с экспортом, которые имели место»².

Однако благодаря «Трактату о полиции Метрополиса» Патрика Колкухуна мы узнаем, что экспортеры и импортеры ежегодно несли убытки в размере 500 000 фунтов стерлингов со значительной последующей потерей импортных пошлин³.

¹ *Poole R.* Peterloo: The English Uprising. Oxford, 2019.

² *Paterson D.* Origins of the Thames Police. URL: http://www.thamespolicemuseum.org.uk/h_police_1.html (дата обращения: 12.04.2022).

³ *Colquhoun P.* A Treatise on the Police of the Metropolis. London, 1800. P. 215.

В 1797 г. Джон Харриот, Эссекский мировой судья, совместно с философом-утилитаристом, вооруженным юридическими знаниями, Иеремией Бентамом разработал план по охране судоходства на реке Темза.

Патрик Колкухун внимательно ознакомился с планом Харриота–Бентама и убедил вест-индских купцов и вест-индские комитеты плантаторов профинансировать первую превентивную полицейскую операцию в центральной судоходной зоне Темзы.

В конце января 1798 г. Комитет вест-индских купцов и плантаторов рассмотрел предложение П. Колкухуна о создании водной полиции, которая могла бы охранять их грузы на Темзе. Они согласились с тем, что этот план должен осуществляться при условии его одобрения правительством.

В марте 1798 г. герцог Портлендский подтвердил, что казначейство будет софинансировать данную схему, так как правительство теряло импортные пошлины в случаях кражи грузов. Комитет Вест-Индии должным образом поручил П. Колкухуну ввести этот план в действие. Формирование частных полицейских сил было призвано обеспечить защиту интересов тех, кто за это заплатил.

2 июля 1798 г., получив разрешение правительства, Морской полицейский институт, или в просторечии полиция Темзы, начал работать с П. Колкухуну в качестве надзирающего магистрата и Д. Харриотом в качестве местного магистрата. «Цель этого учреждения состояла в том, чтобы противодействовать разбою и предотвратить в будущем повторение тех преступлений, которые так долго оскверняли нравственность народа и действовали во зло торговле на реке Темзе»¹.

С первоначальными инвестициями в размере 4 200 фунтов стерлингов 50 мужчин были объединены в полицейские силы.

В портовом бизнесе было занято 33 тыс. рабочих, примерно треть из которых промышляла преступным промыслом. Введение морской полиции, естественно, было непопулярно среди тех, кто мог многое потерять в незаконных доходах. Особой популярностью у портовых грузчиков пользовались кражи угля, так как его можно было сбывать по сходной цене в любом квартале Лондона. Грузчики похищали до нескольких тонн угля с каждого судна, погружая мешки в реку, чтобы уголь намокал, и поэтому, когда происходило их задержание при сбыте краденного, они утверждали, что собрали кусочки угля, потерянные с кораблей и найденные на берегах реки.

¹ *Colquhoun P. A Treatise on the Police of the Metropolis. London, 1800. P. 239.*

13 октября 1798 г. Джон Эйерс был обвинен в краже угля и оштрафован на 20 шиллингов (1 фунт стерлингов). После окончания процесса в суд прибыл брат Джона Эйерса Джеймс и потребовал у судьи Харриота отменить решение. Когда последний ответил отказом, несколько сотен человек стали забрасывать камнями зал суда на Уоппинг-Хай-стрит.

П. Колкухун и Д. Харриот прочитали Акт о беспорядках, принятый еще в 1714 г. в правление Георга I, и приказали собравшимся разойтись. Однако толпа примерно из 2 000 человек попыталась сжечь полицейский участок вместе с полицейскими внутри. Полиция открыла огонь, но один из констеблей, Габриэль Фрэнкс, был ранен нападавшими и умер через два дня, став первым британским полицейским, погибшим при исполнении своих обязанностей.

Убийца так и не был найден, но Джеймсу Эйерсу было предъявлено обвинение в убийстве Габриэля Фрэнкса на том основании, что он начал беспорядки. Он был признан виновным в Олд-Бейли 9 января 1799 г. и приговорен к смертной казни через повешение, а шестерых бунтовщиков приговорили к пожизненному заключению в колониях¹.

Однако отряд на Темзе быстро доказал свою эффективность в обеспечении правопорядка на реке, сохранив груз на сумму 122 тыс. фунтов стерлингов и спася несколько жизней.

В 1799 г. был принят акт парламента, разрешающий создание вест-индских доков на Острове собак, защищенных высокими стенами. П. Колкухун разработал набор строгих правил и предписаний для рабочих, осуществляющих свою деятельность в доках. С созданием своих доков вест-индские торговцы больше не нуждались в защите сил безопасности.

По мнению Патрика Колкухуна, хотя морская полиция «была, бесспорно, калекой из-за отсутствия тех соответствующих законодательных актов, проект был частичным и ограниченным по своему характеру и предназначенным только для защиты имущества Вест-Индии, очень огромные выгоды, несомненно, возникли из его влияния; ужасающих воров на реке уменьшилось из-за страха обнаружения с помощью полицейских лодок в ночное время»².

Таким образом, Патрик Колкухун стал первым человеком в мире, успешно реализовавшим идею общественной полиции. Следует признать его огромный практический вклад в предупреждение преступности. Частная полиция Темзы стала надежным сдерживающим

¹ Stone P. The History of the Port of London: A Vast Emporium of All Nations. Barnsley, 2017.

² Colquhoun P. A Treatise on the Police of the Metropolis. London, 1800. P. 244.

фактором для совершения преступлений своим постоянным присутствием на реке. Идея П. Колкухуна о превентивной полиции в качестве основополагающего принципа сегодня доминирует не только в английской, но и в мировой полицейской системе. Он пришел к этому выводу, рассматривая полицейскую деятельность как науку, и в утилитарной манере попытался поставить эту науку на службу национальной политической экономии. Отдавая сегодня дань этому человеку, его можно по праву поставить в первый ряд как практического реализатора идей великих британских мыслителей, пионеров в исследовании рыночного механизма – эдинбургского «чудака» Адама Смита, священника Уильяма Годвина¹, блистательного Давида Рикардо.

Однако эксперимент Патрика Колкухуна так бы и остался в истории «городом солнца», если бы король Великобритании Георг III 28 июля 1800 г. не утвердил принятый парламентом Закон о более эффективном предотвращении хищений на реке Темзе и в ее окрестностях², превратив полицию Темзы из частного в государственное полицейское учреждение, финансируемое из государственной казны, доведя число морской полиции до 88 офицеров и уотерманов. Они были приняты на службу во главе с магистратом Джоном Харриотом, чтобы быть непосредственно под контролем Министра внутренних дел, который использовал их с трудом завоеванный опыт по всей метрополии до тех пор, пока не была сформирована столичная полиция.

Патрик Колкухун опубликовал книгу об эксперименте «Торговля и охрана реки Темзы»³. Она нашла аудиторию далеко за пределами Лондона, вдохновляя на создание аналогичных полицейских сил в крупнейших портовых городах мира, в частности в Нью-Йорке, Дублине и Сиднее.

Полиция Темзы стала моделью и прологом к реформе современных полицейских правоохранительных органов, реализованной в 1829 г. Робертом Пилом, создавшим полицейскую службу, территориальные полицейские силы, ответственные за обеспечение правопорядка в Большом Лондоне (Metropolitan Police Service).

¹ *Godwin W.* Enquiry concerning political justice, and its influence on morals and happiness: in 2 vol. London, 1796.

² Act for the more effectual Prevention of Depredations on the River Thames and in its Vicinity and to amend an Act made in the second Year of the Reign of His present Majesty to prevent the committing of Thefts and Frauds by Persons navigating Bum Boats and other Boats upon the River Thames // The Statutes at Large, of England and of Great Britain: From Magna Carta of Great Britain and Ireland. London, 1811. Vol. XX. P. 494–505.

³ *Colquhoun P.* A treatise on the police of the metropolis; containing a detail of the various crimes and misdemeanors by which public and private property and security are, at present, injured and endangered: and suggesting remedies for their prevention. London, 1800.

Закон о столичной полиции 1829 г. Роберта Пила вводил принципы централизации, государственного контроля, превенции, профессионализма и оплаты.

В 1839 г. морская полиция объединилась с силами столичной полиции, чтобы стать подразделением Темзы.

Пирс Ватерлоо в отделе Темзы, расположенный рядом с мостом Ватерлоо, был долгое время единственным плавучим полицейским участком в мире. Нынешний понтон был построен в 1873 г. (ныне причал спасательных шлюпок на набережной Виктории).

Офицеры, базирующиеся на пирсе Ватерлоо, патрулировали Темзу от Тауэрского моста до Ричмонда. База продолжает играть важную роль в полицейской деятельности Лондона из-за своего стратегического расположения.

Перенесемся с водных просторов «владычицы морей» на ее величественные и прекрасные равнины с пасторальными местечками, уклад которых разрушил бурный XIX век.

Никого из тех, кто знаком с историей Великобритании, не удивляет тот факт, что промышленная революция, современный капитализм получили новый импульс развития с эпохи железных дорог.

Обычно открытие железной дороги Ливерпуль–Манчестер протяженностью 56 километров в 1830 г. рассматривается как начало эпохи мировых железных дорог. Однако следует помнить, что развитие английской и валлийской железных дорог было не одномоментным актом, а являлось длительным процессом.

Обзор использования железных дорог на угольных месторождениях до 1830 г. можно найти в четырехтомном издании Майкла Флинна «История британской угольной промышленности 1700–1830 годов».

Майкл Флинн писал, что вагонетки на деревянных рельсах использовались в шахтах Германии, Эльзаса и Лотарингии еще в XV веке. В начале XVII века на ряде английских угольных месторождений использовались запряженные лошадьми повозки, которые были введены в Британии немецкими шахтерами в Озерном крае. К началу XVIII века они широко использовались на большом Северо-Восточном угольном месторождении, где они тянулись от устья шахты вниз к сооружениям на реке Тайн; отсюда уголь доставлялся вниз по восточному побережью Англии в быстро расширяющийся Лондонский Сити¹.

¹ *Flinn M. The History of the British Coal Industry. Vol. 2. 1700–1830: The Industrial Revolution. Oxford, 1984. P. 146.*

По общему признанию, Великобритания создала обширную сеть каналов, но эти путешествия были медленными и временами невозможными из-за наводнений, засухи и низких температур. С железнодорожными паровыми вагонами даже самые бедные граждане обычно могли позволить себе хотя бы короткую поездку.

Талантливый инженер-изобретатель Джордж Стивенсон прославился открытием 27 сентября 1825 г. железной дороги Стоктон–Дарлингтон, которой управляла одноименная компания. Эта железная дорога была всего 27 миль длиной, но она обеспечила доказательство концепции паровой общественной железной дороги. При строительстве Джордж Стивенсон выбрал расстояние между колесами 4 фута 8,5 дюйма (1 435 мм). Такая ширина была использована потому, что Стивенсон уже использовал ее для своих угольных железных дорог на севере Англии. Это было расстояние между колесами обычных дорожных тележек, которые он переделал для использования на этих железных дорогах. Позже, предвидя расширение железных дорог по всей Англии и желая облегчить непрерывное сообщение между ними, он настоял на том, чтобы железная дорога Стоктон–Дарлингтон (1825) и железная дорога Ливерпуль–Манчестер (1830) также были построены по этой колее¹.

Многие страны долгое время покупали локомотивы британского производства и строили железные дороги с английской колеей, поэтому и сегодня около 75 % всех железных дорог в мире имеют колею 1 435 мм. В ряде государств колея была больше, например Россия имела пятифутовую колею (1 524 мм), Испания и Португалия использовали более широкую колею в 5 футов 6 дюймов (1 668 мм), что изолировало эти государства от других европейских железнодорожных систем. В исторической литературе самой распространенной является версия, что авторитарный русский царь Николай I, озабоченный соображениями военно-стратегической безопасности, приказал изменить ширину колеи, чтобы спутать карты любому потенциальному захватчику.

Адриан Воан в книге «Железнодорожники, политика и деньги» назвал начало движения паровозов по Стоктон–Дарлингтонской железной дороге революцией. Когда в 1825 г. по пионерской линии прошел первый поезд, для этого нового вида транспорта началась так называемая «демонстрационная эпоха»².

¹ *Haywood R. M.* The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836–1860 // *Slavic Review*. Vol. 28. Issue 1. March, 1969. P. 72.

² *Vaughan A.* Railwaymen, politics and money: the great age of railways in Britain. London, 1997. P. 16.

Грузовые перевозки (преимущественно угля), осуществляемые с помощью первого паровоза Д. Стивенсона «Локомоушена № 1», были основным бизнесом железной дороги, что позволило успешно снизить стоимость транспортировки угля с 18 до 8,6 фунтов стерлингов за тонну.

В то время как пассажирские вагоны, управляемые конкурирующими частными компаниями, перевозились лошадьми, Стоктон–Дарлингтонская железная дорога открыла первую волну развития железных дорог с машинами на паровой тяге, и строительство двадцати пяти новых железных дорог было санкционировано парламентом в течение следующих пяти лет.

В голове Уильяма Джеймса, председателя Ассоциации угольных шахтеров Вест-Бромвича, родился план строительства железной дороги между Ливерпулем и Манчестером, и в 1822 г. У. Джеймс представил свой предварительный отчет об исследовании возможности прокладки линии железной дороги между указанными городами. У. Джеймс убедил Джозефа Сандарса поддержать его планы. Деятельная натура У. Джеймса не позволяла ему сосредоточиться только на этом проекте, и он начал строить планы по строительству других железных дорог, в том числе: Кентербери–Уитстейбл, Шорхэм–Портсмут, Бишопс–Стортфорд и Кембридж–Стратфорд–Мортон, однако переусердствовал и в 1823 г. оказался в тюрьме за долги.

Мотором первого мирового крупного железнодорожного проекта стал Джозеф Сандарс – преуспевающий торговец зерном из Ливерпуля, член партии вигов, участник парламентской реформы, кампании за отмену рабства, ярый критик местных монополий на каналы и реки. По его замыслу железная дорога должна была соединить Манчестер с крупным портовым городом на севере страны Ливерпулем. Этот проект не превратился в бумажную пыль и был успешно реализован.

В 1823 г. Д. Сандарс попросил Джорджа Стивенсона провести исследование, чтобы выбрать лучший маршрут между Ливерпулем и Манчестером. После того как Палата общин отклонила предложенный Д. Стивенсоном маршрут, Д. Сандарс нанял компанию, возглавляемую Джорджем Ренни, для проведения нового обследования и строительства железной дороги.

15 сентября 1830 г. с большой помпой была открыта железная дорога Ливерпуль–Манчестер (Liverpool and Manchester Railway, L&MR), которая стала первой в мире железной дорогой общего пользования, эксплуатирующей паровые локомотивы для перевозки как пассажирских, так и грузовых поездов. Железнодорожный маршрут Манчестер–Ливерпуль обычно рассматривается как нача-

ло полноценной железнодорожной эры. Новый паровоз Д. Стивенсона «Ракета» был выбран для использования на железной дороге после того, как превзошел четырех конкурентов в октябре 1829 г. на «гонках» в Рейнхилле. «Ракета» была единственным локомотивом, который прошел все испытания, развивая в среднем 12 миль в час с тринадцатитонным грузом и достигая максимальной скорости 30 миль в час.

Появление железной дороги в XIX веке сопровождалось новыми опасностями и преступлениями.

В среду 15 сентября 1830 г. тысячи людей, включая премьер-министра герцога Веллингтона, собрались на церемонию открытия железной дороги Ливерпуль–Манчестер. К сожалению, торжества были омрачены смертью Уильяма Хаскиссона, президента торгового совета и члена парламента от Ливерпуля, который из-за собственной неосторожности был сбит «Ракетой» и вскоре умер, став первым человеком в мире, погибшим под колесами поезда.

Эта авария и трудности с контролем толпы подчеркивали необходимость повышенной охраны железной дороги.

Новая железная дорога обеспечила Манчестеру значительно более широкий доступ к морю, что позволило импортировать сырье для его растущей хлопчатобумажной промышленности (главным образом хлопок-сырец, поставляемый в Ливерпуль с рабовладельческих плантаций американского Юга) и экспортировать промышленные товары (главным образом хлопчатобумажную ткань).

Железная дорога строилась в основном для перевозки грузов, при этом доходы от пассажирских перевозок составили 65 % от всех доходов в первый год эксплуатации, а впоследствии были не ниже 50 %. Железная дорога Ливерпуль–Манчестер работала со скоростью 17 миль в час, что позволяло ливерпульским купцам и манчестерским фабрикантам вести дела, совершая обратные рейсы в один и тот же день. Эта железная дорога положила начало железнодорожным компаниям как крупным и сложным общественным организациям.

Рекламный бум железных дорог находит свое отражение в парламентской деятельности. Например, в 1836–1837 гг. парламент разрешил железнодорожным компаниям собрать почти 35 млн фунтов стерлингов для строительства 1500 миль предполагаемых железнодорожных линий¹. Кроме того, в ходе трех парламентских сессий, проходивших в период с 1845 по 1847 г., было принято 330 актов

¹ *Simmons J., Biddle G.* The Oxford Companion to British Railway History: From 1603 to the 1990s. Oxford, 1997. P. 311.

о создании новых железнодорожных компаний или расширении существующих железнодорожных линий.

Джек Симмонс в монографии «Железная дорога в Англии и Уэльсе 1830–1914» приводит данные, что для строительства этих железных дорог в Англии и Уэльсе было санкционировано привлечение почти 170 млн фунтов стерлингов капитала, и было подсчитано, что в разгар «железнодорожной мании» середины 1840-х годов отдельные капиталисты вкладывали в строительство более чем вдвое больше средств, чем государство тратило на военные нужды¹.

Однако, как будет объяснено позже, из-за краха финансового пузыря треть разрешенных линий не была построена. Одной из причин «железнодорожной мании» было отсутствие государственного регулирования или вмешательства. Любой человек, располагающий достаточными финансовыми средствами или способный занять достаточные средства, мог бы создать железнодорожную компанию, привлечь капитал и подать в парламент заявку на железнодорожный законопроект, который предлагал бы железнодорожные маршруты и позволял приобретать землю. Практически никаких реальных проверок финансовой жизнеспособности предлагаемой железнодорожной линии не проводилось. Экономическая политика *laissez faire* оставила проектирование и строительство железных дорог почти полностью частным предприятиям.

Через несколько месяцев после введения столичной полиции и открытия железной дороги Ливерпуль–Манчестер были сформированы первые силы полицейского типа по охране правопорядка на транспорте (далее авторы с высокой долей условности будут именовать их «железнодорожная полиция» или «полиция железных дорог»).

Первую доступную ссылку о существовании железнодорожной полиции можно обнаружить в протоколах правления железной дороги Ливерпуль–Манчестер. В записях за ноябрь 1830 г. есть список «полицейского учреждения» и указывается на повышение полицейского жалования на том основании, что обязанности железнодорожной полиции возлагают большую ответственность².

Первые железнодорожные компании были обязаны финансировать назначение своих собственных констеблей, которые могли действовать на всех железнодорожных станциях, но в пределах геогра-

¹ *Simmons J.* The railway in England and Wales, 1830–1914. Vol. 1: The System and Its Working. Leicester, 1978. P. 42.

² *Colin T.* The development of the British Transport Police. Guildford, 1993. P. 4.

фической юрисдикции железнодорожных компаний, обладая аналогичным статусом, как и любой другой констебль.

Эти ранние железнодорожные полицейские, вероятно, были приведены к присяге в качестве специальных констеблей в соответствии с уставом, принятым в 1673 г. во время правления Карла II, требующим, чтобы граждане были временно приведены к присяге в качестве констеблей во время общественных беспорядков.

15 октября 1831 г. был принят закон «О специальных констеблях»¹, наделивший железнодорожных констеблей юрисдикцией не только на железной дороге, но и в той области, в которой они были назначены.

В силу указанного закона любые два или более мировых судьи были уполномочены назначать в определенных обстоятельствах домохозяев или других лиц, не освобожденных законом, желающих действовать в качестве специальных констеблей в приходе, поселке и т. д.

Закон «О специальных констеблях» 1831 г. разрешал магистратам зачислять специальных констеблей во время чрезвычайных ситуаций. Этот закон был основан на более ранних мерах 1673, 1820 годов, предусматривающих временное (но обязательное) зачисление граждан в специальные констебли в связи с конкретными чрезвычайными ситуациями. Закон 1831 г. сохранил элемент принуждения, но это было отменено в 1835 г., когда законодательство сделало членство в общественной полиции добровольным выбором².

В соответствии с правилами железной дороги Ливерпуль–Манчестер 1839 г. предполагаемые пассажиры должны были обращаться за билетом к констеблю. Это было возможно сделать не позднее 24 часов до начала поездки, при этом констебль отмечал в своей книге имя, адрес, место рождения, возраст, род занятий и причину поездки. Если поездка рассматривалась как «справедливое законное дело», то билет выдавался.

Строительство железных дорог должно было породить значительные проблемы для нации в области безопасности на долгие годы вперед. Для строительства постоянно расширяющейся железнодорожной системы требовалась огромная рабочая сила. Тысячи людей строили станции, прокладывали рельсы, строили насыпи, рыли траншеи и тоннели. Люди, ищущие работу в результате

¹ Act for amending the Laws relative to the Appointment of Special Constables, and for the better Preservation of the Peace, 15 October 1831 // A Collection of Statutes Connected with the General Administration of the Law: Arranged According to the Order of Subjects, with Notes (1836). Vol. 10. P. 976–981.

² *Mather F.C.* Public order in the age of the chartists. Manchester, 1959. P. 83.

аграрной депрессии, наполеоновских войн, перенесли свои навыки сооружения каналов на железнодорожное строительство. Многие из этих землекопов прибыли из Ирландии, Уэльса и даже с континента. Они организовывались в «банды батти» – группы из 12 человек, все равные по статусу, но один выбирался для получения заработной платы и равномерного распределения среди остальных. Они разработали свой собственный кодекс поведения, мало уважали закон, но были трудолюбивыми работниками с огромными аппетитами как к еде, так и к напиткам (особенно виски)¹.

Пренебрежение к закону со стороны железнодорожных строительных рабочих вызвало значительный общественный резонанс.

Для размещения этих людей в сельской местности были созданы большие города-лачуги. Армии грубых рабочих наводили страх на благородную сельскую викторианскую Англию.

Медленно, но верно происходило формирование железнодорожных полицейских сил.

В 1836 г. жители Слау и Бакингемшира попросили прислать им в помощь недавно сформированную столичную полицию для защиты от строителей железных дорог.

30 июля 1838 г. магистраты Суссекса пригласили Генри Рида стать первым железнодорожным полицейским в Суссексе. В железнодорожной компании «Нью-Брайтон, Льюис и Гастингс» работали начальник полиции и несколько констеблей. Суперинтендантом был Уильям Эктон, работавший на станции Льюис. У. Эктон несколько раз давал показания магистратам Льюиса, но не каждый случай касался железной дороги.

Местные судьи назначили специальных констеблей, чтобы держать эти вторгшиеся армии под контролем, но оплата легла на местных налогоплательщиков.

10 августа 1838 г. был принят новый закон «О специальных констеблях», предусматривающий, что в случае обращения трех или более заслуживающих доверия лиц, а также двух или более мировых судей о назначении специальных констеблей судьи могли назначить достаточное количество специальных констеблей, оплачиваемых компаниями, производившими работы, если это было необходимо из-за поведения лиц, занятых на какой-либо железной дороге, канале или другой общественной работе.

Закон обязал констеблей работать на железных дорогах для предотвращения «возмутительного и незаконного поведения рабочих

¹ *Whitbread J. R. The Railway Policeman: The Story of the Constable on the Track. London, 1961. P. 21–28.*

и других лиц, занятых на железных дорогах и прочих общественных работах»¹.

Теперь на железнодорожные компании легло бремя платить констеблям за поддержание правопорядка вблизи и на железнодорожных объектах.

Стоимость полицейской службы была взыскана с соответствующей железнодорожной компании с гарантией, что общественный кошелек в результате не пострадает. В конце концов, железные дороги – это частное предприятие, так почему же государство должно оплачивать расходы по содержанию железнодорожного персонала?

В 1846 г. один из религиозных лидеров Англии достопочтенный Эдвард Пьюзи Бувери обратился с просьбой создать Специальный комитет для изучения условий труда рабочих, занятых на строительстве общественных сооружений.

30 апреля 1846 г., выступая в Палате представителей, министр внутренних дел сэр Джеймс Грэйам не возражал против такого расследования, но также заявил, что, по его мнению, «компании недостаточно используют полномочия, которыми они были наделены для поддержания эффективной полицейской силы вдоль соответствующих линий. Их следует заставить это сделать»².

Делая это заявление, Д. Грэйам заложил очень важный принцип, который должен был оказывать постоянное влияние на полицию в целом и транспортную полицию в частности. Принцип заключался в том, что бизнес и местные власти должны оплачивать или хотя бы софинансировать свои расходы на безопасность.

В 1843 г. он решительно сопротивлялся отправке отрядов столичной полиции за пределы Лондона за государственный счет³.

Когда в начале 1860-х годов местные власти обратились за помощью в Министерство внутренних дел, чтобы справиться с общественными беспорядками, им советовали набирать специальных констеблей, звонить в уездную полицию, обращаться к йоменам, а в крайнем случае обратиться за военной поддержкой⁴.

Данный принцип был применен 21 декабря 1988 г., когда лорд Харрис из Гринвича поднял в Палате лордов вопрос о том, какие власти будут платить за увеличение числа сотрудников транспортной полиции Великобритании, которые будут набраны для службы в Лондонском

¹ Special Constables Act, 1838 // Parliamentary documents. 1838. P. 7–9.

² Hansard's Parliamentary Debates. 1846. Vol. 85. Col. 1324. URL: <https://websearch.parliament.uk> (дата обращения: 10.02.2022).

³ Radzinowicz L. Crime and Society. Vol. 1: The Criminal in Society. London, 1981. P. 62.

⁴ Fielding N. The Police and Social Conflict. London, 1991. P. 57.

метро. Ответ представителя правительства лорда Брабазона из Тары был верен мнению сэра Джеймса Грэйама, высказанному более полутора веков назад: «Полиция Лондонской подземки финансируется «Лондон Андеграунд Лимитед»¹.

Большинство констеблей на железных дорогах Великобритании были вооружены деревянными дубинками с гербом железнодорожной компании, обеспечивались часами, флагами и фонарями. Флаги были красными и белыми (первый означал «стоп», второй – «все чисто»). Часы использовались для того, чтобы обеспечить надлежащую задержку между поездами, входящими в каждый участок пути, и таким образом избежать столкновения.

В то время такие города, как Кру, Слау и Суиндон, которые были построены для размещения железнодорожников, охранялись силами компании.

В 1846 г. первый полицейский участок в Кру был построен железной дорогой, которая также назначила своих офицеров.

Офицерам железнодорожной полиции приходилось много работать за свои деньги, и часто они не могли справиться с масштабами беспорядков.

В 1839 г. во время строительства железной дороги Честер–Биркенхед вспыхнули бои между ирландскими и английскими землекопами. Прошло четыре дня, прежде чем отряд пехоты восстановил порядок.

В Пенрите в 1846 г. более 2000 англичан-землекопов осадили город, чтобы сразиться с соперничающими ирландскими строительными бригадами. Английский историк Терри Коулман пишет, что «выигравшие битву англичане разграбили город, обнаружив там двенадцать или пятнадцать ирландцев, которые не уехали, били их дубинками. Это была обычная бойня и ни с чем не могла сравниться, кроме как с избиением крыс, загнанных в ящик»².

В результате восстановления порядка один полицейский был убит, а другой тяжело ранен. Однако позже беспорядки произошли в Кендале, а затем в Шотландии на линии Эдинбург–Хоук. Более тысячи шотландских землекопов во главе с дудочником и горнистом двинулись к Эдинбургу, чтобы атаковать двести ирландцев.

К 1852 г. в Англии и Шотландии насчитывалось более 7000 миль железнодорожных путей, и каждый значительный центр мог полагаться на железнодорожное сообщение. Британские железные доро-

¹ D.O.T. Circular 16. 1989. 16 Jan.

² Coleman T. The railway navvies: A history of the men who made the railways. London, 1965. P. 86.

ги изменили ландшафт как физически, так и культурно, создав новые возможности для торговли и путешествий, а также подпитывая промышленную и экономическую экспансию. Товары могли перевозиться с беспрецедентной скоростью, и именно британские технологии и инженеры отвечали за железнодорожное строительство во всем мире.

Крупные города, такие как Бирмингем, Ливерпуль, Манчестер и Бристоль, были теперь взаимосвязаны. До создания железной дороги самой быстрой скоростью, известной человеку, была скорость скачущей лошади. Теперь экспресс-поезд мог развивать скорость до 80 миль в час. Газеты, напечатанные в Лондоне в ранние часы, можно было погрузить на поезд, чтобы продать этим утром в провинции. Свежие продукты, такие как молоко или мясо, могут ежедневно поступать от сельских производителей к городским потребителям.

Но и в преступной среде обнаружили блага железных дорог, теперь преступления могли быть совершены во время поездки. Сетевая природа железнодорожной системы дала преступникам новые возможности для передвижения по стране и совершения преступлений.

Назначение железнодорожной полиции изменилось после завершения строительства отдельных железных дорог и открытия их для движения: «Интересно отметить, что железнодорожная полиция, первоначально организованная для защиты населения от железнодорожных служащих, постепенно превратилась в силу, предназначенную для защиты компаний от недобросовестных служащих и злонамеренных членов общественности»¹.

В декабре 1844 г. уже знакомый нам суперинтендант из Суссекса Уильям Эктон арестовал некоего Уильяма Пуллена с помощью специального констебля Льюиса. Пуллен повредил ворота, ограждавшие железнодорожную станцию, и украл небольшое количество древесины. Его приговорили к двум неделям тюремного заключения с каторжными работами.

В Суссексе железнодорожные рабочие при земляных работах наткнулись на археологические свидетельства, датируемые промежутком с 1078 г., когда был построен монастырь, до 1537 г., после чего он был разрушен в рамках роспуска монастырей Генрихом VIII. Среди найденных исторических драгоценностей было то, что считалось каменной крышкой гроба Гундрады, дочери Вильгельма Завоевателя.

¹ *Gay W. The railway police // Police Journal. 1943. № 16. P. 218–225.*

Это было за год до образования Суссекского археологического общества, так кто же мог позаботиться о сохранности этих древних реликвий? Конечно, суперинтендант Эктон. 8 ноября 1845 г. «Иллюстрированные лондонские новости» писали, что добрый железнодорожный полицейский действительно забрал реликвии к себе домой на Саутовер-Хай-стрит для сохранности¹.

Железные дороги стали пионерами электрического телеграфа. С появлением механической сигнализации, телеграфа для улучшения связи и с введением полицейских сил графств и округов роль железнодорожного полицейского «на линии» для защиты путей и регулирования движения стала избыточной. Вместо этого железнодорожные полицейские сосредоточились на предотвращении и расследовании преступлений.

1 января 1845 г. сержант британской транспортной полиции Уильям Уильямс использовал электрический телеграф для задержания убийцы Джона Тауэлла, отравившего свою любовницу Сару Харт в местечке Слау.

Джон Тауэлл, владелец магазина по продаже фармацевтических препаратов, в 1831 г. с женой и двумя сыновьями переехали в Лондон. Младший сын Уильям умер в 1833 г., а старший сын Джон – в 1838 г. Убитая горем жена Тауэлла Мэри тоже заболела, и он нанял молодую сиделку Сару Харт, чтобы ухаживать за женой. Мэри умерла в 1838 г., и Тауэлл начал роман с Сарой, в результате которого родились двое детей.

Три года спустя Тауэлл познакомился и женился на вдове миссис Катфорт, поселив свою бывшую любовницу Сару Харт в коттедже в Солт-Хилле близ Слау, регулярно навещая ее, чтобы выплачивать еженедельно пособие в размере 1 фунта на содержание детей.

В 1843 г. Джон Тауэлл стал испытывать финансовые трудности. Ему нужно было уменьшить свое финансовое бремя, и он решил, что лучший способ сделать это – убить Сару Харт.

1 января 1845 г. Тауэлл купил две бутылки кислоты, используемой для лечения варикозного расширения вен. Он сел на поезд до Слау и отправился повидаться с Сарой.

Во время своего визита Тауэлл, должно быть, отвлек Сару достаточно надолго, чтобы опрокинуть кислоту в ее пиво. Вскоре ее соседка миссис Эшли услышала громкие стоны, доносившиеся из-за перегородки. Миссис Эшли увидела, как Тауэлл вышел из дома, и пошла посмотреть, все ли в порядке с Сарой. Она нашла ее корчащейся

¹ The Brighton, Lewes and Hastings Railway and their Police Force. URL: <https://www.btpgh.org.uk/?page> (дата обращения: 11.02.2022).

на полу с пеной изо рта. Миссис Эшли подняла тревогу, но Сара умерла до того, как ее осмотрел врач.

Преподобный Э. Т. Чампнс был одним из первых, кто откликнулся на призыв миссис Эшли о помощи. Быстро соображающий священник взял описание Д. Тауэлла и помчался на вокзал. Он прибыл туда как раз вовремя, чтобы увидеть, как подозреваемый садится на отбывающий в 7.42 поезд, но остановить поезд не сумел.

Тауэлл полагал, что убийство сошло ему с рук. В большинстве других мест это могло быть так, но Слау был оснащен телеграфом.

Викарий посоветовался с начальником станции мистером Хауэллом, и тот распорядился, чтобы в Паддингтон было отправлено сообщение следующего содержания: «Только что в Солт-Хилле было совершено убийство, и предполагаемый убийца взял билет первого класса до Лондона на поезд, который выехал из Слау в 7.42 вечера. Он одет в костюм квакера с коричневым большим пальто, которое доходит ему до пят. Он находится в последнем купе второго вагона первого класса».

Через несколько минут сообщение из Слау получили в столице. На вокзале Паддингтон сообщение было передано дежурному сержанту Уильяму Уильямсу, который надел простое пальто поверх полицейской формы и встретил поезд, когда тот въезжал на станцию. Поезд прибыл, и из упомянутого купе вышел человек, во всех отношениях отвечающий описанию, данному телеграфом. Мужчина сел в новый дорожный омнибус, а сержант Уильямс – за ним.

Сержант сидел на месте кондуктора омнибуса, и Тауэлл принял его за кондуктора. Выйдя на Принс-Стрит, Тауэлл протянул сержанту шесть пенсов за проезд. Уильямс следовал за Тауэллом по улицам Лондона, когда тот зашел в кондитерскую в Корнхилле, а затем в Иерусалимскую кофейню.

Сержант проследовал за ним по Берчин-Лейн до его дома в Скоттс-Ярде, а затем вернулся на вокзал Паддингтон. Здесь Уильямс навестил коллегу, инспектора Уиггинса из столичной полиции в полицейском участке Паддингтон-Грин, и на следующее утро они отправились на поиски убийцы.

Они нашли его в Иерусалимской кофейне и арестовали за убийство Сары Харт. «Я не был вчера в Слау», – запротестовал Тауэлл, но сержант Уильямс ответил: «Да, сэр, вы вышли из поезда, сели в омнибус и дали мне шесть пенсов».

Процесс, начавшийся в окружном суде Эйлсбери 12 марта 1845 г. под председательством судьи барона Парка, установил, что причиной смерти Сары Харт было отравление синильной кислотой.

28 марта 1845 г. Джон Тауэлл был повешен в присутствии 10 000 человек¹.

Первое железнодорожное убийство в Великобритании было совершено немцем Францем Мюллером, который ограбил и убил попутчика Томаса Бриггса, занимавшего высокий пост в лондонской банковской фирме «Г. Робартс, Кертис и Компания».

В субботу 9 июля 1864 г. Т. Бриггс сел в 9.45 вечера на поезд, идущий от Фенчерч-Стрит до Хэрни, в вагон первого класса. Но когда поезд прибыл около 22.00, в его купе была обнаружена лужа крови. Через двадцать минут машинист паровоза, двигавшегося в противоположном направлении, обнаружил тяжелораненого мужчину, лежащего между линиями. Бриггс был осмотрен двумя хирургами, которые согласились, что он получил около шести сильных ударов по голове. Не имея никакой надежды на выздоровление, Бриггс был доставлен в свой дом, где он умер в тот же вечер.

На следующий день семья подтвердила, что шляпа жертвы и золотые часы с цепочкой пропали. Так что мотивом для убийства оказался грабёж².

Это было первое известное убийство пассажира, ехавшего на железнодорожном поезде в Британии. Столь жестокое убийство видного бизнесмена, путешествующего первым классом, вызвало возмущение среди представителей общественности и оказало большое давление на комиссара столичной полиции сэра Ричарда Майна. Он назначил на это расследование блестящего молодого детектива-инспектора Ричарда Таннера.

Описания пропавших предметов были опубликованы в газетах, и прорыв произошел, когда городской ювелир описал молодого иностранца, который торговал похожей золотой цепочкой для часов. Чуть позже извозчик по имени Мэтьюз опознал молодого немца – Франца Мюллера, который подарил его дочери пустую шкатулку из-под драгоценностей. Когда Мэтьюзу показали шляпу, найденную в поезде, он сразу же узнал ее, объяснив, что сам купил шляпу для Мюллера. Мэтьюз смог предоставить полиции фотографию Мюллера и его адрес в Боу.

Чуть позже в полиции объявился ювелир, которому молодой человек предлагал часы, подходившие под описание из газет. Когда ювелиру показали фотографию Мюллера, он узнал его.

¹ Murder of Sarah Hart by John Tawell. URL: http://www.btp.police.uk/about_us/our_history/crime_history/murder_of_sarah_hart_1845.aspx (дата обращения: 12.02.2022).

² Illustrated London News, July 1864. URL: <http://www.mernick.org.uk/thhol/murdernl.html> (дата обращения: 10.02.2022).

Когда инспектор Таннер отправился по указанному адресу в Боу, он получил от хозяев еще более убедительные доказательства вины Мюллера, который через пять дней после убийства покинул британскую столицу и отплыл в Нью-Йорк. Полиция, не теряя времени, получила ордер на арест, и в тот же день инспектор Таннер и еще один полицейский вместе с двумя главными гражданскими свидетелями сели в поезд, идущий в ливерпульские доки. Там они сели на современный лайнер, который был больше и быстрее, чем корабль, на котором плыл Мюллер. Они прибыли в Нью-Йорк на целых три недели раньше подозреваемого.

Когда судно, на борту которого находился Мюллер, прибыло в порт Нью-Йорка, он был опознан и арестован. При обыске его вещей были найдены похищенные часы и шляпа, которая, хотя и была обрезана, предположительно принадлежала Т. Бриггсу. Публика в Британии и Америке пришла в восторг от этого дела. Эта история была на первых полосах всех британских и американских таблоидов.

Тем не менее во время процедуры экстрадиции Мюллера в Америке было выражено много антибританских чувств и симпатий к предполагаемому убийце. А когда полицейские вернулись в Англию, на вокзале собралась большая и неуправляемая толпа, чтобы поприветствовать их. При содействии железнодорожной полиции Мюллер был доставлен в полицейский участок на Боу-стрит и обвинен в убийстве Томаса Бриггса.

Процесс начался в Центральном уголовном суде 24 октября 1864 г., Мюллер объявил себя невиновным. Председательствующие судьи и адвокаты обвинения были очень выдающимися людьми и составляли внушительную команду. Все свидетели дали показания, и было ясно, что судья впечатлен тяжестью доказательств против Мюллера. Присяжным потребовалось всего пятнадцать минут, чтобы вынести обвинительный вердикт. Мюллер был доставлен в Ньюгейтскую тюрьму, чтобы дожидаться казни.

Немецкое общество правовой защиты предпринимало отчаянные усилия, чтобы смягчить приговор Мюллеру на пожизненное заключение. Король Пруссии Вильгельм I Фридрих Людвиг послал телеграмму королеве Виктории, призывая ее вмешаться и отсрочить казнь. На министра внутренних дел было оказано большое давление, чтобы он пощадил Мюллера, но тот был неумолим, и 14 ноября была назначена дата казни.

Незадолго до восьми часов утра в назначенный день Мюллера вывели во двор, а затем направили к виселице, которая была установлена снаружи тюрьмы. Когда палач накинул петлю на его шею,

священник снова спросил: «Вы невиновны или виновны?». За мгновение до того, как рычаг был потянут, Мюллер, как сообщается, сказал по-немецки: «Да, я сделал это».

Посмотреть на казнь собрались более 50 000 человек. Ужасающие сцены пьянства, драк и грабежей были широко распространены. Множество людей пострадало от неуправляемой толпы. Громкие аплодисменты сопровождали Мюллера на его пути к виселице, и когда несчастный упал, толпа закричала в унисон.

Сцены казни вызвали большой общественный спор о нравственности публичных казней и привели к тому, что Франц Мюллер стал одним из последних, кого повесили публично в Великобритании.

Железнодорожные компании сделали собственные выводы из данного дела, и в целях безопасности пассажиров в вагонах было введено устройство для связи.

Есть еще один аспект, который можно было бы рассмотреть в деле Ф. Мюллера. Его фотография составляла важную часть доказательств; возможно, это был один из самых ранних случаев опознания человека по фотографии в мировой криминалистике.

На суде Мюллер по закону был лишен права давать показания в свою защиту. Реформа процессуального законодательства Великобритании начнется в 1865 г., хотя окончательный порядок показаний в свою защиту утвердится лишь в 1889 г. Интересно, что Мюллер также не имел права на апелляцию – это было введено только в 1907 г.

Убийство Томаса Бриггса привело к другим многочисленным изменениям – как в политике, общественных отношениях, так и в законодательстве Великобритании¹.

По мере увеличения количества товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, количество краж на железных дорогах росло. В 1838 г. почта Ее Величества впервые была доставлена по железной дороге. Первые кражи почты были зафиксированы вскоре после этого.

В 1846 г. двое землекопов были арестованы и помещены в тюрьму близ Эдинбурга за кражу часов. Другие землекопы подошли к полицейскому участку, освободили заключенных и убили местного констебля.

В 1848 г. железная дорога восточных графств всего за один день потеряла 76 единиц багажа, а в 1849 г. кражи на шести крупнейших железных дорогах составили более 100 тыс. фунтов стерлингов.

¹ *Knott G. H. Trial of Franz Muller. London, 2006.*

Первый арест за границей британской полицией произошел в 1880 г., когда старший инспектор Госден из столичной железнодорожной полиции и инспектор Литтлчайлд из Управления комиссара столичной полиции отправились в Нью-Йорк, а затем в Филадельфию, чтобы арестовать и вернуть в Англию мистера Тэпсона, секретаря и казначея Столичного железнодорожного сберегательного банка, который сбежал из-за растраты на сумму 10 тыс. фунтов стерлингов.

Аналогичное дело с участием того же банка рассматривалось Лондонской транспортной полицией в 1940 г. Секретарь и казначей банка был найден в США детективом Уильямом Свитингом.

Поскольку требования о возмещении утраченного груза увеличились, железнодорожные компании не сидели сложа руки и решили действовать, создав детективные отделы. Лондонская и Северо-Западная железные дороги, а также Великая Западная железная дорога сформировали свои отделы уголовного розыска в 1863 г., но уже несколько лет использовали полицейских в штатском для проведения специальных операций.

Поскольку полицейские функции были перенесены с контроля за дорожным движением на охранную работу, контроль над силами был разделен, и главные департаменты, такие как операционный и коммерческий, имели свои собственные полицейские учреждения.

Это привело к падению роли железнодорожной полиции в то время, когда после принятия документа «Закон округа и городской округ полиции» 1856 г. обязательным стало создание полиции в любом графстве, в котором ранее не было полицейских сил. Районы, в которых находились отдельные полицейские силы и в которых проживало не более 5 000 человек, не получали финансовой поддержки, тем самым поощряя меньшие силы к объединению с окружной полицией.

Некоторые железнодорожные компании сохранили полицейские силы с униформой и полицейскими полномочиями, в то время как другие сократили свои силы, ограничив их обязанности теми, которые отвечают интересам компаний. Часто они выполняли не связанные с полицией задачи, и одна железная дорога нанимала железнодорожников, непригодных для обычных обязанностей констеблей.

На рубеже XIX–XX веков железнодорожная полиция Великобритании представляла собой разрозненные силы, состоявшие как из бравых людей в форме, так и из возрастных и недисциплинированных служаков из офицерской среды, давно покинув-

ших государственную службу. Последние были «полицейскими» только по названию и с различными, зачастую неполицейскими обязанностями.

С 1900 г. несколько железнодорожных компаний реорганизовали свои полицейские силы. Лондонская, Брайтонская железные дороги фактически реформировали свои силы с нуля, за ними последовали Грейт-Истерн, Норт-Истерн и Мидленд в 1910 г., Каледония в 1917 г. Эти реорганизованные силы возглавлялись, как правило, бывшими армейскими офицерами с отменной выучкой и железной дисциплиной.

В 1908 г. полиция Северо-Восточной железной дороги в Халле стала первой полицейской силой в этой стране, которая использовала для патрулирования собак.

В процессе реорганизации британская железнодорожная полиция встретила XX век. Эти реформы пришли как раз вовремя, так как Первая мировая война оказала огромное влияние на железные дороги и обеспечение их безопасности.

В ходе Первой мировой войны в некоторых железнодорожных полицейских подразделениях было мобилизовано более половины личного состава. В результате Министерство внутренних дел объявило национальный призыв к специальным констеблям.

Нина Бойл, журналистка и политическая активистка, выступавшая за права женщин в Лиге свободы женщин, написала сэру Эдварду Ричарду Генри, комиссару полиции метрополии, предлагая нанять женщин для службы в подразделении. Не дожидаясь ответа, она объявила публичный призыв женщин-новобранцев на 21 августа 1914 г.

Маргарет Деймер Доусон вместе с Ниной Бойл при поддержке сэра Эдварда Генри сформировали Добровольческие женские патрули полиции.

В ноябре 1914 г. полиция Великой Восточной железной дороги наняла девять женщин в качестве специальных констеблей для патрулирования железнодорожного вокзала в Лондоне с целью предотвращения занятий проституцией женщинами, прибывающими из оккупированных немцами территорий Бельгии и Франции.

В 1915 г. М. Д. Доусон переименовала свою организацию в Женскую полицейскую службу (WPS). Одетые в темно-синюю униформу, они были наделены обязанностями по устройству беженцев.

Грэнтем в Линкольншире был первым провинциальным городом Великобритании, где создавалось отделение женской полицейской службы. В августе 1915 г. Эдит Смит в Грэнтеме стала полноправным членом полиции – первой женщиной-констеблем в Англии. На встрече, состоявшейся в ноябре 1915 г., епископ

Грэнтемский высоко оценил работу WPS и призвал создать национальную женскую полицию¹.

Первая женщина-офицер была нанята Великой Восточной железнодорожной компанией на станции Ливерпуль-стрит в Лондоне. Маргарет Худ была приведена к присяге в мае 1917 г. и сыграла ключевую роль в задержании женщин-карманниц. Национальная пресса в то время называла этот найм «интересным экспериментом»².

Значение работы Маргарет Худ заключалось не только в том, что она была женщиной-полицейским в форме, но и в том, что она была приведена к присяге в качестве констебля с теми же полномочиями, что и ее коллеги-мужчины.

После Первой мировой войны многие офицеры-мужчины вернулись на свои прежние места работы. В 1919 г. была образована Федерация железнодорожной полиции, заработная плата всей железнодорожной полиции стандартизирована.

Закон о железных дорогах от 19 августа 1921 г. (Railways Act)³ предопределил слияние более ста двадцати отдельных железнодорожных систем, находившихся в упадке в результате милитаризации экономики в годы Первой мировой войны. В 1923 г. они составили «большую четверку»: Великая Западная железная дорога (Great Western), Лондонская и Северная Восточная железная дорога (London&North Eastern), Лондонская, Мидлендская и Шотландская железная дорога (London Midland&Scottish), Южная железная дорога (Southern).

Каждая из указанных железных дорог теперь имела свои собственные полицейские силы во главе с начальником полиции. Структурно полицейские формирования были разделены на дивизии, возглавляемые суперинтендантом, а те, в свою очередь, на дивизионные посты, возглавляемые инспектором. Однако многие «неполицейские» функции сохранялись, и офицеры запирали и опечатывали вагоны, выполняли обязанности смотрителей переправ и т. д.

Во время Второй мировой войны численность железнодорожной полиции удвоилась. Поскольку многие мужчины были призваны на военную службу, специальные констебли и женщины-полицейские снова были наняты, и на этот раз женщины-офицеры пришли сюда, чтобы остаться здесь навсегда.

¹ Women Police Volunteers (WPV). URL: <https://spartacus-educational.com/Wwps.htm> (дата обращения: 11.02.2022).

² McKay M. Policewomen on the Railways 1917–2017. URL: https://www.btpgh.org.uk/?page_id=6910 (дата обращения: 11.02.2022).

³ Railways Act, 19 August 1921 // UK Public General Acts. 1921. P. 55. URL: <https://www.legislation.gov.uk> (дата обращения: 11.02.2022).

Практически все офицеры были обучены обращению с огнестрельным оружием, и многие постоянно носили его с собой. Бомбардировки городов наносили свой урон, а железнодорожные линии и станции получали прямые попадания. Лондонская транспортная полиция занялась проблемами, связанными с убежищами. Были составлены правила, установлены туалеты, организована служба дезинфекции, укомплектованы медпункты. К концу сентября 1940 г. на станциях метро глубокого уровня могло находиться 175 000 человек, а к началу 1941 г. на 79 станциях, которые использовались в качестве убежищ, были установлены двухъярусные кровати.

Сотрудники Лондонской транспортной полиции посещали станции («Банк», «Слоун-сквер», «Балхэм», «Ковент-Гарден»), подвергшиеся бомбардировке, чтобы помочь пассажирам, персоналу и защитить имущество. Большинство полицейских работали по двенадцать часов в день с одним выходным в две недели.

Взрыв бомбы рядом со станцией «Балхэм» 14 октября 1940 г. разрушил канализацию и водопроводную магистраль. Нижняя станция, находившаяся в провале, вскоре наполнилась илом и водой. Укрывшиеся от бомбардировки лондонцы оказались в ловушке, потому что шлюзы в нижней циркулирующей зоне были закрыты. Многие спаслись, пробежав через тоннель к следующей станции, но 64 гражданских лица и 4 сотрудника метрополитена утонули.

В военный и послевоенный период большое количество товаров перевозилось по железной дороге, и кражи стали огромной проблемой. Между 1941 и 1952 годами количество краж на железной дороге фактически превысило общее число других краж, зарегистрированных всеми полицейскими силами Англии и Уэльса, вместе взятыми.

Во время войны железными дорогами управлял железнодорожный исполнительный комитет, который создал полицейский комитет, сформированный каждым из начальников полиции. Этот комитет координировал деятельность британской железнодорожной полиции и подчинялся руководству железной дороги.

Требования к подготовке полицейских постоянно росли, и в 1945 г. двенадцать опытных сотрудников железнодорожной полиции из четырех основных компаний прошли специальный курс МВД для инструкторов полиции.

В 1948 г. это привело к созданию полицейского учебного колледжа в бывшей школе для мальчиков Сент-Кросс в Тадворте, графство Суррей. Школа была официально открыта подполковником сэром Хью Тернбуллом, комиссаром полиции Лондонского Сити 12 декабря 1948 г. Перед церемонией сэр Хью посмотрел парад

с демонстрацией строевой подготовки и элементов самообороны 50 студентов. Он высказался, что эта школа превосходна по сравнению с другими полицейскими учебными заведениями, и выразил надежду, что ее ждет счастливое и успешное будущее¹.

В том же году начался выпуск журнала «Британская транспортная полиция». Ежеквартальные выпуски выходили под редакционным контролем различных старших офицеров. Помимо статей, представляющих интерес для полиции, были новости о персонале, включая продвижение по службе, выход на пенсию, некрологи. Сотрудники полиции делились опытом работы на железных дорогах, в доках или на лондонском транспорте. Там были регулярные новости спорта и общественной жизни полицейских подразделений, освещались события из школы в Тадворте, публиковались фотографии учебных курсов.

Координация железных дорог в годы войны работала хорошо, и 6 августа 1947 г. получил королевское одобрение закон «О транспорте»², являвшийся частью программы масштабной национализации лейбористского правительства Клементы Эттли, создавалась Британская транспортная комиссия, которая объединила железнодорожную систему.

1 января 1949 г. была создана британская транспортная полиция (далее – БТП), сформированная из четырех старых железнодорожных полицейских сил, полиции канала и нескольких небольших доковых сил. Во главе этой новой организации стал главный офицер БТП. Под его началом было шесть участков, каждый из которых возглавлял начальник полиции. На момент реорганизации полицейское учреждение насчитывало 3890 сотрудников. БТП стала второй по величине полицейской силой в стране. В то время лондонская транспортная полиция состояла всего из 100 офицеров, которые объединились с остальными силами в 1960 г.

Новые силы пользовались лучшими условиями службы, но жалование было ниже, чем у «гражданской» полиции – возможно, из-за большого количества неполицейской работы, которая все еще выполнялась: дежурство у ворот, опечатывание и запираание товарных вагонов.

В 1957 г. был установлен паритет в оплате труда сотрудников БТП с другими подразделениями полиции. Это делало их содержа-

¹ Gordon K. A Brief History of the Training Centre, Tadworth. URL: <https://www.btpgh.org.uk/?page id=5247> (дата обращения: 11.02.2022).

² Transport Act, 1947. URL: https://ru.abcdef.wiki/wiki/Transport_Act_1947 (дата обращения: 10.02.2022).

ние еще более дорогостоящим, и Британская транспортная комиссия начала расследование, чтобы установить, существует ли вообще необходимость в отдельной полиции для железной дороги. В ходе расследования Максвелла-Джонсона было установлено, что гражданские силы не могут удовлетворить требования к охране порядка на железной дороге и что крайне важно сохранить специальные полицейские силы.

В 1960-х гг. любой констебль, включая лейтенанта, был уполномочен арестовывать человека, обоснованно подозреваемого в совершении преступления на железной дороге, имя и адрес которого были неизвестны и не могли быть установлены. Это было сделано в ответ на серьезное увеличение числа насильственных преступлений, затрагивающих пассажиров и персонал британских железных дорог.

Почти 20 лет спустя БТП внедрила новую технологию для помощи в регистрации преступлений на железной дороге, став первой полицией в Великобритании, которая использовала компьютер для сообщения и регистрации преступлений.

В пятницу, 14 марта 1980 г., в танцевальном зале в районе Неасден в Лондоне произошла массовая драка двух молодежных группировок – «Рокабилли» и «Скинхеды», в результате которой несколько молодых людей были арестованы. Драка перекинулась на местную больницу, куда стали поступать раненые, и на железнодорожную станцию Неасден, где два поезда были серьезно повреждены и шесть человек, включая машиниста поезда, получили ранения.

Указанный инцидент повлек за собой превентивные меры в отношении возможных будущих ситуаций с общественным порядком на железнодорожном транспорте. В результате были сформированы мобильные подразделения поддержки – группы из одного сержанта и пяти констеблей, оснащенные машиной реагирования и стратегически размещенные на основных железнодорожных терминалах по всей стране – в Лондоне, Кардиффе, Бирмингеме, Манчестере, Лидсе, Ливерпуле и Глазго.

В 1985 г. по решению Совета британских транспортных доков был осуществлен вывод полицейской службы БТП из 24 портов по всей стране, которые она ранее охраняла в течение почти 130 лет (специальная полицейская служба была создана в кардиффских доках в 1858 г.).

После крупных инцидентов в конце 1980-х гг. (в частности, пожара на станции Лондонского метрополитена «Кингс-кросс Сент-Панкрас» 18 ноября 1987 г.) назначен офицер для координации деятельности по крупным инцидентам, и БТП получила полномочия

осуществлять выезды по стране, проводя подготовку других сил, а также экстренных служб и координацию их деятельности.

В качестве вывода следует отметить, что британские полицейские силы на транспорте прошли длительную историю своего становления и развития. Первоначально они были сформированы в виде полиции Темзы вест-индской компанией торговых судов, одобрены правительством и финансировались частным капиталом. Первое управление морской полицией было открыто в 1798 г. на месте нынешней штаб-квартиры отдела Темзы столичной полиции в Уоппинге. Управление морской полицией, переданное в 1839 г. подразделению Темзы столичной полиции, стало финансироваться государством.

За годы существования в британском обществе неоднократно возникал вопрос о необходимости транспортной полиции, замене ее сотрудниками службы безопасности, не имеющими полномочий полиции. Однако всегда следовал ответ в духе расследования комиссии Максвелла-Джонсона 1957 г.: «гражданские силы не могут удовлетворить требования к охране порядка, и крайне важно сохранить специальные полицейские силы». Охрана общественного порядка и безопасности на транспорте ни в коем случае не является второстепенной функцией полиции. Деятельность БТП является неотъемлемой частью полицейской службы в целом, и ее обязанности параллельны обязанностям, выполняемым за пределами объектов транспорта.

В меняющихся условиях опыт БТП оценивается, учитывается и, что самое важное, находит применение. Одной из возможностей эффективного использования опыта данного подразделения было одобрение правительством (в соответствии с разделом 14 Закона о туннелях под Ла-Маншем 1987 г.)¹ передачи охраны туннеля под Ла-Маншем под руководство главного констебля БТП.

Сегодня подразделение морской поддержки столичной полиции базируется в полицейском участке на Уоппинг-Хай-Стрит и имеет в своем распоряжении 22 судна, оказывает поддержку остальной части столичной полиции при рассмотрении инцидентов на любом водном пути в Лондоне или вокруг него. Очень трогательно и символично, что одно из судов названо в честь основателя водной полиции – Джона Харриота. По всей территории столичного полицейского округа работает специальная поисковая группа под водой и в замкнутых пространствах. Группа также имеет

¹ Channel Tunnel Act, 23 July's 1987. URL: https://wikisvo.ru/wiki/Channel_Tunnel_Act_1987 (дата обращения: 10.02.2022).

24 офицера, которые обучены проводить обыски и специальные операции на воде.

Речная полиция Лондона играет огромную роль в обеспечении безопасности столицы Великобритании и сосредоточена на объектах как на самой реке, так и на береговой линии, которые являются потенциальными целями для террористов: Палата общин, штаб-квартиры МИ-5 («Темз хаус» в районе Миллбанк), МИ-6 (Здание SIS на наб. Принца Альберта, д. 85) и все мосты, пересекающие Темзу.

Сегодня британская транспортная полиция продолжает жить, развиваться и с уверенностью смотрит в будущее.

2. Обеспечение безопасности железнодорожных и водных артерий Германии

Вскоре после наполеоновских войн преимущества железных дорог были признаны некоторыми наиболее дальновидными промышленниками и государственными служащими Германии. В период с 1825 по 1835 год различные железнодорожные проекты обсуждались в Рейнской области, Вестфалии и Верхней Силезии, где уже активно развивалась промышленность.

Меры безопасности на немецких железных дорогах являются ровесниками первой шестикилометровой стальной магистрали Байерише–Людвигсбана между Нюрнбергом и Фюртом. У истоков создания этой магистрали стоял баварский инженер Йозеф фон Баадер. Его работа «Система постоянной механики» вышла в 1822 г. и принесла ему широкое признание. В качестве замены каналов Й. Баадер спланировал железнодорожную систему с повозками, запряженными лошадьми для перевозки грузов. Для многочисленных отдельных проблем железнодорожной деятельности он нашел решения, лежащие в основе всех дальнейших разработок. С одобрения баварского короля Людвига I в 1825 г. он проложил экспериментальную трассу в Нимфенбургском парке. Й. Баадер и его команда, побывав в Британии, изучив британскую железнодорожную промышленность, привезли то, что узнали, обратно в Германию.

Поскольку магистрат Нюрнберга не поддержал проект, финансовую инициативу строительства первой в Германии железной дороги взяли на себя граждане города. Крупный торговец Георг Захариас Платнер, депутат Ландтага Баварии, советник короля по торговой и тарифной политике, имевший деловые контакты с Англией и внимательно следивший за успехами железнодорожного проекта Ливерпуль–Манчестер, проявил инициативу. Вместе

с другими сторонниками железной дороги, в том числе руководителем политехнической школы Йоханнесом Шаррером, 14 мая 1833 г. была учреждена железнодорожная акционерная компания (Ludwigsbahn Gesellschaft).

Деньги на строительство первой в Германии железной дороги были собраны богатыми гражданами Нюрнберга, так как одна акция стоила 100 гульденов, а для большинства жителей Баварии такая сумма была больше половины годового дохода. Король Баварии оказал символическую, но знаковую помощь, приобретя две акции.

До 18 ноября 1833 г. было выпущено акций на сумму 132 000 гульденов. Георг Захариас Платнер приобрел акций на 21 000 гульденов, а сын одного из директоров железной дороги Ливерпуль–Манчестер – на 2 000 гульденов¹. Это позволило утверждать Джону Окслейду, что «британские вкладчики также стремились инвестировать в промышленно развитые регионы Германии»².

На самом деле локомотив и машинист первой немецкой железной дороги были родом из Великобритании. Британское ноу-хау стало технической революцией и двигателем индустриализации. Немцы это рано поняли, осознали и воспользовались преимуществами быстрого передвижения.

7 декабря 1835 г. паровой локомотив «Адлер» отправился из Нюрнберга в Фюрт.

Первым полицейским актом управления в Германии относительно железнодорожной безопасности принято считать распоряжение магистрата Королевского Баварского города Нюрнберга от 25 ноября 1835 г., в котором население предупреждалось об опасности переходить железнодорожные пути, так как это «в высшей степени опасно для жизни, а из-за скорости и линейного движения парового локомотива уклонение от него невозможно»³.

2 декабря 1835 г. были внесены изменения в распоряжение о полицейских силах, а исполнение полицейских полномочий в общей сфере действия железных дорог передано надзорному персоналу на железных дорогах.

Так как публичные объявления было невозможно разместить во всех местах, имеющимися предупреждающими табличками на железнодорожных станциях еще не пользовались, а любопытство

¹ Die Ludwigsbahn und weitere frühe Privatbahn-Projekte in Bayern // Eisenband Journal. Archiv. Band № 1. Bayern-Report. Bayerische Eisenbahngeschichte. Teil 1: 1835–1875. S. 9.

² Oxlade J. A brief history of German railways. URL: <http://www.worldrailfans.info/Articles/Europe/GBriefHistory.shtml> (дата обращения: 10.02.2022).

³ Fischer T. Polizeisoldaten // Kasernendienst – Strafenmpfe – Atombunker. Helios-Verlag, Aachen, 2006. S. 15.

населения брало верх над безопасностью, пришлось принять дополнительные меры. В дальнейших уведомлениях надзорный персонал на железной дороге был уполномочен «арестовывать лиц, записывать их имена, у неизвестных отбирать их шляпу или шапку». Таким образом, персоналу железнодорожного надзора впервые были переданы полицейские полномочия.

Подлинным создателем германских железных дорог в XIX веке по праву считают Фридриха Листа. Он разработал ряд железнодорожных планов и считается духовным отцом немецкого железнодорожного транспорта.

Как писал немецкий историк железнодорожного транспорта Роберт Краузе: «Лист обнаружил в Лейпциге потребность в создании новых транспортных маршрутов, и поначалу все, что здесь было задумано только в местных интересах, нашло общий интерес. Сначала он выступал против проектов каналов и всегда указывал на преимущества железных дорог»¹.

Проект Листа о строительстве большой железной дороги между Лейпцигом и Дрезденом одобрили молодые, богатые и уважаемые граждане Лейпцига, которые осознали выгоду и были полны решимости организовать строительство. Имена банкира Вильгельма Сейфферга, а также Альберта Дюфур-Феронсе, Густава Харкорта и Карла Лампе навсегда останутся в истории строительства этой железной дороги.

На Пасхальной торговой ярмарке 1835 г. акции компании с номиналом 100 талеров были полностью подписаны всего за несколько часов, что позволило получить капитал в размере более миллиона талеров.

6 мая 1835 г. правительство Саксонии санкционировало строительство и эксплуатацию линии, а также выпуск беспроцентных облигаций на сумму 500 000 талеров. Управление строительством всего проекта находилось в руках саксонского старшего инженера по строительству водных путей Карла Теодора Кунца.

7 апреля 1839 г. полный 116-километровый маршрут из Лейпцига в Дрезден был преодолен за 3 часа 40 минут. На маршруте помимо английских локомотивов использовался паровоз «Саксония», изготовленный дрезденской фирмой «Maschinenbauanstalt Übigau» под руководством немецкого конструктора Иоганна Андреаса Шуберта.

9 апреля 1839 г. железнодорожной компанией Лейпциг–Дрезден была проведена установка табличек отправления. Эти первона-

¹ Krause R. Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands. Leipzig, 1887. S. 3.

чальные расписания включали в себя одновременно транспортные и тарифные правила, т. е. правила для перевозки багажа и стоимость проезда. С середины 40-х гг. XIX века газеты стали публиковать время отправления поездов, которое в северогерманских землях определялось понятием «расписание» (Fahrplan), а в южногерманских – «порядок поездов» (Fahrordnung)¹.

В 1840-х годах в Германии процветало железнодорожное строительство, и немцы снова учились у англичан и приняли законы, чтобы предотвратить нечто вроде железнодорожной мании.

К 1849 г. в Германии было более 5000 километров путей, вдвое больше, чем во Франции, которая имела в то время 2467 километров путей. Помимо экономических выгод национальная железнодорожная система стала фактором национального объединения Германии. Огромное экономическое значение имел участок между Лейпцигом и Дрезденом, соединивший саксонскую промышленную зону с Эльбой.

Таким образом, железная дорога стала не только двигателем экономического развития, но и существенным фактором национального единства и согласия.

Первые железные дороги в немецких землях были построены на частные капиталы и управлялись создаваемыми для этих целей дирекциями. Дирекции брали на себя полномочия по охране железных дорог, выполняя задачи железнодорожной полиции. Охранники вокзалов, служащие на вокзале предшествовали обозначениям должностей в железнодорожной полиции. Эти назначаемые железнодорожными обществами служащие имели специальную униформу, а также в качестве знака ведомственной принадлежности зачистую вооружались штыками и клинками.

В 1866 г. после основания Северогерманского союза этот процесс пошел еще быстрее, началось огосударствление германских железных дорог.

В 1871 г. двадцать пять немецких государств были объединены национальной железнодорожной сетью, а к 1873 г. Германия превзошла Британию по общей протяженности железных дорог².

Посетители, пришедшие на Берлинскую промышленную выставку 31 мая 1879 г., не могли поверить своим глазам, когда мимо проехал локомотив, без дыма и пара, словно его несла по рельсам невидимая рука. Они не знали, что были свидетелями рождения одного

¹ *Rasemann A.* Dienstfahrpläne deutscher Eisenbahnen 1920 bis 1949. 2017. S. 8.

² *Oxlade J.* A brief history of German railways. URL: <http://www.worldrailfans.info/Articles/Europe/GBriefHistory> (дата обращения: 10.02.2022).

из самых важных технических новшеств XX века – электрической железной дороги, детища фирмы «Сименс», которая в своих различных формах, таких как трамвай, метро или скоростной поезд, должна была доминировать в будущем общественного транспорта.

Несмотря на солидные успехи, ряд факторов не позволял быстро унифицировать общегерманскую систему безопасности железнодорожного транспорта. В Германии железные дороги не возникли как интегрированные системы. Так, например, Большое герцогство Баден имело отличную от общегерманской ширину рельсовой колеи, в том числе для взимания платы за погрузку и перегрузку. Королевство Ганновер запретило быстрые и ночные поезда, чтобы извлечь выгоду за тарифы из «ночных стоянок». В 1876 г. в Германском рейхе было около 1 530 различных комбинируемых тарифов на железнодорожные перевозки.

Тем не менее Правила железнодорожной полиции, изданные в 1870 г., были первым «законом» о том, что железнодорожные служащие передавали полицейским полномочия.

С 1 января 1871 г. вступил в силу первый железнодорожный регламент Северогерманского союза, в котором были изложены основные требования к поведению пассажиров во время их нахождения на объектах транспортной инфраструктуры и в поездах. В этом документе также были прописаны задачи, обязанности и полномочия сотрудников железнодорожной полиции по постоянному проведению всех мероприятий обеспечения безопасности и порядка для защиты пассажиров и грузов.

30 ноября 1885 г. было принято Уведомление, касающееся правил железнодорожной полиции для железных дорог Германии.

Если рассматривать номенклатуру должностей, определенных § 66 указанного документа, то к железнодорожной полиции были отнесены начальник станции, станционный надзиратель (вокзальный надзиратель), кондукторы, т. е. люди, в современном понимании не являющиеся сотрудниками полиции.

Все должностные лица, призванные для осуществления полицейской функции на железной дороге, должны быть не моложе 21 года и иметь безупречную репутацию, уметь читать и писать и обладать свойствами, необходимыми для выполнения функций по должности. Кондукторы поездов, находясь на службе, обязаны были постоянно носить с собой часы с правильным ходом.

Сотрудники железнодорожной полиции имели право временно арестовывать любого, кто нарушал установленные правила поведения на железных дорогах. Каждый арестованный должен был быть

доставлен в ближайшее полицейское управление или государственному либо полицейскому адвокату.

Государственные и муниципальные полицейские чиновники были обязаны оказывать помощь железнодорожным полицейским по их просьбе. Кроме того, железнодорожные полицейские обязаны были оказывать помощь остальным полицейским.

Правилами вводился запрет на перевозку в пассажирских вагонах пожароопасных и других предметов, которые могли нанести какой-либо ущерб, в частности заряженных винтовок, пороха, легковоспламеняющихся препаратов. Однако лицам, находящимся на государственной службе, и охотникам было разрешено носить с собой оружие и боеприпасы. Нарушение данного запрета наказывалось штрафом до ста марок, если в соответствии с общими правилами не предусмотрено более суровое наказание.

Сотрудники железнодорожной полиции получили первые отличительные знаки с соответствующей надписью, которые были утверждены Определением по униформированию в прусском государственном железнодорожном управлении от 12 декабря 1887 г.

4 ноября 1904 г. были приняты новые правила для железных дорог – Уведомление, касающееся железнодорожного строительного и эксплуатационного регламента, где указывалось, что сотрудники железнодорожной полиции – это сотрудники железнодорожных предприятий.

В § 83 содержалось интересное положение о том, что правила поведения пассажиров, полномочия железнодорожной полиции, а также положение о предметах, исключенных из перевозки в пассажирских вагонах, должны висеть в каждом зале ожидания¹.

Во время Первой мировой войны объем задач железнодорожной полиции увеличился. Германской железной дорогой осуществлялась транспортировка войск, техники и военных грузов по всей территории Германии и обеспечивались непрерывные военные и гражданские перевозки. С 1917 г. патрулирование сотрудниками железной дороги осуществлялось преимущественно с применением служебных собак.

На основании ст. 10 Закона против предательства военных секретов (*Gesetzesgegen den Verrat militärischer Geheimnisse*) от 3 июня 1893 г.² запрещалась публикация сведений о мерах

¹ Bekanntmachung, betreffend die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung // Deutsches Reichsgesetzblatt Band. 1904. № 47. S. 387–439.

² Gesetz gegen den Verrat militärischer Geheimnisse // Deutsches Reichsgesetzblatt Band. 1893. № 27. S. 205–208.

по охране железных дорог и охране канала Кайзера Вильгельма, сведений о поездах или проезде войск гарнизонов и направлении движения и марша, информации о перебоях в работе железнодорожного транспорта, выходе из строя железных дорог и мостов. Умышленное нарушение запрета каралось тюремным заключением на срок до трех лет или штрафом до 5 000 марок¹.

Итоги Первой мировой войны коренным образом изменили ситуацию в Германии. На смену империи пришла республика, рожденная на осколках общества, проигравшего войну, находящегося в глубоком политическом, экономическом и идеологическом кризисе, а также психологической депрессии.

В послевоенный период Веймарская конституция 11 августа 1919 г. (*Verfassung des Deutschen Reichs*) в ст. 89 провозгласила целью объединение железных дорог под государственным началом².

Министром транспорта от 28 февраля 1919 г. вынесено предписание о вооружении персонала железных дорог, в котором указывалось, что эти подразделения охраны железных дорог получили название «Железнодорожная защита»³.

Первая общенациональная железнодорожная компания была создана в 1920 г., и новая Веймарская республика рассматривала это как средство политической и экономической консолидации нации, обеспечения занятости населения. С 1 апреля 1920 г. надзор над железными дорогами общего пользования перешел в компетенцию Министерства транспорта.

Только после завершения национализации и перехода железных дорог из ведения федеральных земель в состав Рейха (*Deutsche Reichsbahn*) Министерство транспорта Рейха в 1921 г. создало постоянную службу наблюдения за железной дорогой, которая была разделена на «патрульную», «охрану» и «поисковую службу».

С принятием Указа от 5 апреля 1921 г. предприятие «Германская имперская железная дорога» дало согласие на осуществление защиты железных дорог и поддержание безопасности и порядка на объектах транспорта и вне транспортной инфраструктуры.

В соответствии со ст. 231 Версальского договора для обеспечения репарационных выплат державам-победителям 12 февраля 1924 г. правительство Германии объявило о создании *Deutsche*

¹ URL: <https://www.lagis-hessen.de/de/purl/resolve/subject/qhg/id/161-6> (дата обращения: 10.02.2022).

² Die Verfassung des Deutschen Reichs, 11 August 1919 // Reichsgesetzblatt. 1919. S. 1388.

³ *Дитер Ш., Кравчук Л. С.* Из истории создания железнодорожной полиции Германии // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 3. С. 81.

Reichsbahn Gesellschaft (DRG) как государственного предприятия при Министерстве транспорта. Для повышения эффективности платежей 30 августа 1924 г. был принят закон, предусматривающий реформирование DRG и превращение ее в публичную холдинговую компанию для управления национальными железными дорогами с наблюдательным Советом, в состав которого вошло несколько иностранцев. В конце сентября наблюдательный Совет германской железной дороги возглавил Рудольф Оэзер, бывший министр внутренних дел Веймарской республики.

Целью этого преобразования была консолидация всей прибыли и передача ее в качестве репараций странам-победителям. Репарационные выплаты предусматривались в течение 59 лет после окончания Первой мировой войны. В общей сложности железные дороги обеспечили 3,38 миллиардов золотых марок из 20 миллиардов, выплаченных Германией. Однако уже в 1931 г. был объявлен мораторий на выплаты, а в 1933 г. Германия вовсе отказывается от них.

В 1924 г. после преобразования управления железных дорог всех германских земель администрация Deutsche Reichsbahn Gesellschaft учредила инструкцию для сил обеспечения безопасности и порядка с изданием нового распоряжения о служебном обмундировании. Сотрудники железнодорожной полиции получали отличительный нагрудный знак и нарукавные повязки.

17 июля 1927 г. вновь сформированная служба безопасности железной дороги была экипирована в мундиры военного образца с нашивкой «железнодорожная полиция» на левом предплечье. В начале 30-х годов в железнодорожной полиции был введен прозенный плащ черного цвета, стальной шлем.

До прихода к власти национал-социалистов германские полицейские службы, входившие в состав соответствующих земельных министерств внутренних дел, не имели головного руководящего органа.

26 апреля 1933 г. исполняющий обязанности министра внутренних дел Пруссии Герман Геринг подписал Декрет о создании Тайной государственной полиции (Geheime Staatspolizei)¹, вписывающийся в концепцию тотальной централизации нацистского государства и формирующейся национал-социалистической диктатуры.

Второй Закон о Тайной государственной полиции от 30 ноября 1933 г. определял, что она образует самостоятельную ветвь вну-

¹ Die Gründungsakte der Gestapo. URL: <https://www.welt.de/geschichte/zweiter-weltkrieg/gallery121923322/Die-Gruendungsakte-der-Gestapo.html> (дата обращения: 10.02.2022).

треннего управления. Ее начальник – премьер-министр. «В сфере деятельности Тайной государственной полиции входят дела политической полиции, осуществляемые органами общего и внутреннего управления. Какие дела в частности переходят к Тайной государственной полиции, определяется премьер-министром в качестве начальника»¹.

В ноябре 1934 г. вышел приказ о новой служебной униформе для железнодорожной полиции, которая включала синий мундир, черные брюки, фуражки с окантовкой бело-серого цвета. «На погонах наряду со звездами серебряного или золотого цвета, обозначающими звания, были размещены порядковые номера управлений имперской железной дороги, которые были присвоены им еще в 1929 г.»².

В 1935 г. Германская имперская железная дорога праздновала 100-летний юбилей. К этому юбилею были введены знамена частей для всех 27 отделений службы охраны железных дорог. Сотрудники железнодорожной полиции сохранили свою форму, она только дополнялась нарукавной повязкой со свастикой на парадах.

Третий Закон о Тайной государственной полиции (гестапо) от 10 февраля 1936 г. определял ее задачи. «Секретная государственная полиция имеет задачу исследовать и бороться со всеми опасными для государства стремлениями на всей территории земель, собирать и оценивать результаты опросов, информировать правительство земель и остальные власти о важных выводах и снабжать их предложениями. Какие дела, в частности, переходят к Тайной государственной полиции, ее начальник определяет по согласованию с министром внутренних дел».

Указанный закон отменил юридический контроль за действиями Тайной государственной полиции. В § 7 говорилось: «Распоряжения Тайной государственной полиции не подлежат проверке административными судами»³. Таким образом, закон определил, что гестапо больше не нуждалось в соблюдении каких-либо законов.

17 июня 1936 г. был издан декрет, по которому рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер принял под свое командование всю германскую полицию, получив должность «рейхсфюрер СС и шеф германской полиции».

26 июня 1936 г. было сформировано Главное управление полиции безопасности (Sicherheitspolizeihauptamt), которое включало

¹ Vor 85 Jahren: Nazis bauen Macht der Gestapo aus. URL: <https://www.bpb.de/politik/hintergrund-aktuell/280733/gestapo-gruendung> (дата обращения: 10.02.2022).

² Дитер Ш., Кравчук Л. С. Указ. соч. С. 82.

³ Gesetz über die Geheime Staatspolizei, 10 Februar 1936 // PGS 1936, 21.

ло в себя Управление руководства и права, Управление политической полиции (гестапо) и Управление криминальной полицией¹.

30 июня 1936 г. было организовано Главное управление полиции порядка (Ordnungspolizeihauptamt), которое до 1943 г. возглавлял Курт Далюге. Германия была разделена на полицейские округа, подчинявшиеся высшим фюрерам СС и полиции (находясь, таким образом, в двойном подчинении МВД и СС), а высшие офицеры полиции порядка, начиная с подполковника, получали аналогичные звания СС. Помимо этого, в состав полиции порядка вошли: водная (Wasserschutzpolizei), воздушная (Luftschutzpolizei), дорожная (Verkehrspolizei), железнодорожная (Bahnschutzpolizei), почтовая (Postschutzpolizei), и фабричная полиция (Werkschutzpolizei).

Философию нацистской полиции Г. Гиммлер сформулировал на публичном выступлении в мае 1937 г.: «Полиция должна защищать немецкий народ как органическое общее существо, его жизненную силу и средства от разрушения и разложения. Полномочия полиции, на которую возложены эти задачи, не могут быть истолкованы ограничивающе»².

Известные биографы лидеров нацистской Германии Арнольд Роджер Манвелл и Генрих Френкель считали, что «окончательное включение полиции порядка в структуру охранных отрядов произошло в 1943 г., когда Г. Гиммлер сменил Фрика на посту министра внутренних дел»³.

В 1937 г. Deutsche Reichsbahn Gesellschaft была распущена и становится снова Deutsche Reichsbahn с полным подчинением государству, а главное управление дороги объединено с Министерством транспорта.

14 декабря 1937 г. министром Пруссии и имперским министром внутренних дел издан приказ «О реорганизации полицейской власти рейха». В этом приказе были указаны обозначения «полиция охраны железных дорог» и «резерв полиции охраны железных дорог».

В 1939 г. была образована полиция охраны железных дорог (Bahnschutzpolizei) (BSP) после слияния железнодорожной полиции (Bahnpolizei) и сил охраны железных дорог (Reichsbahnschutz).

¹ Paul G. Die Gestapo // Ordnung und Vernichtung Die Polizei im NS-Staat. Dresden, 2011. S. 56–65.

² Herber U. Die nationalsozialistischen Konzentrationslager, Entwicklung und Struktur. Göttingen, 1998.

³ Manvell R., Fraenkel H. Heinrich Himmler. The Sinister Life of the Head of the SS and Gestapo. New York, 2007. P. 165.

Полиция охраны железных дорог была сформирована из бывших железнодорожных полицейских и бывших работников железнодорожной охраны, которые служили в качестве вспомогательных сил.

По состоянию на 1 ноября 1939 г. в 31 управлении имперской железной дороги имелись отделение охраны и группы железнодорожной полиции.

В начале 1941 г. в полиции охраны железных дорог предполагалось ввести два новых образца формы одежды. Первая, пошитая из мягкой ткани светло-серой расцветки, предназначалась для мирного времени, вторая – полевая форма темно-серого цвета, от которой, впрочем, пришлось вскоре отказаться во избежание возможной путаницы с армейскими частями и войсками СС.

В 1941 г. была введена должность «шеф железнодорожной полиции».

Во время Второй мировой войны резервы железнодорожной полиции использовались преимущественно на оккупированных территориях и носили униформу вермахта.

Кратко остановимся на деятельности полиции охраны водных путей, которая являлась отделением полиции охраны рейха и отвечала за охрану и патрулирование всех судоходных рек и каналов, находящихся на территории Германии, за регулировку движения на воде, а также за охрану грузов и обеспечение безопасности судоходства.

С началом Второй мировой войны немецкие полицейские по охране воды оказались практически во всех странах, оккупированных немецкими войсками. Без всякого сомнения, данные подразделения, как и другие полицейские формирования на оккупированных территориях, причастны к преступлениям нацистского режима. Так, сотрудники немецкой полицейской дунайской флотилии «Сербия» расстреляли 23 жителя и родственника партизан в сербской деревне Велико-Градиште, полицейская команда «Эйсселмер» причастна к уничтожению десятков голландских граждан в маленьком приморском городке Дониага.

Таким образом, необходимо признать, что полиция Германии по охране водных ресурсов была причастна к военным преступлениям во время Второй мировой войны. Как и другие подразделения полиции, она также была инструментом нацистского режима для совершения преступлений и опорой преступной системы. Поэтому транспортная полиция нацистской Германии была расформирована союзниками в конце войны.

Далее в нашем повествовании речь пойдет о создании и функционировании подразделений транспортной полиции в советской зоне оккупации и ГДР.

10 мая 1946 г. Союзный контрольный совет на пангерманском уровне официально решил, что необходимо восстановить надлежащую организацию железнодорожной полиции для обеспечения военных поставок и снабжения населения во всех оккупационных зонах Германии.

6 июня 1945 г. постановлением СНК СССР для осуществления контроля условий капитуляции была создана военная администрация по управлению советской оккупационной зоной Германии (далее – СВАГ).

Приказом Главного начальствующего от 30 июля 1946 г. по образцу советской милиции было создано немецкое Управление внутренних дел как высший орган всех полицейских служб в советской оккупационной зоне и Управление полиции земель и провинции¹.

Массовый характер преступлений на железных дорогах в послевоенной Германии быстро привел к мнению о необходимости приема на службу сотрудников правоохранительных органов в области грузовых перевозок, особенно железных дорог. СВАГ первоначально взяла под охрану железные дороги, впоследствии усиленные железнодорожными служащими. Отделения защиты железной дороги были расположены в восьми имперских железнодорожных дирекциях в советской зоне оккупации. 25 октября 1945 г. эта структура была утверждена приказом генерального директора Рейхсбана.

13 сентября 1946 г. Главное управление охраны железных дорог и Главное управление охраны водных ресурсов с четырьмя управлениями охраны водных ресурсов были объединены в Управление железнодорожной и водной полиции.

В начале декабря 1948 г. Управление внутренних дел СВАГ разработало Временное положение о железнодорожной полиции, по которому вся железнодорожная полиция была выведена из ведения администрации железных дорог, а структура отделов была адаптирована к местной полиции.

Железнодорожная полиция была разделена на железнодорожную криминальную полицию численностью 345 человек и железнодорожную охранную полицию численностью 5 125 человек.

В ноябре 1949 г. Управление внутренних дел СВАГ прекращает свою деятельность, а Немецкое управление внутренних дел после создания ГДР включено в состав Министерства внутренних дел нового государства. В созданном Главном управлении Немецкой народной полиции железнодорожная и водная полиция были объ-

¹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 7. Д. 25. Л. 197–198.

единены, чтобы сформировать главное управление транспортной полиции с полицией охраны, криминальной полицией и управлениями водной охраны.

С января 1950 г. использовались команды по сопровождению поездов без формы.

В 1952 г. в связи с упразднением Министерства внутренних дел и созданием Народной полиции (Volkspolizei) с окружными управлениями и районными отделами полиция водного транспорта была отделена от транспортной полиции.

С января 1953 г. по январь 1957 г. Главное управление транспортной полиции при Отто Ауэрсвальде подчинялось Государственному секретариату государственной безопасности. В 1956–1957 гг. на короткое время входило в состав только что созданного Центрального управления безопасности. Затем оно передано в состав Министерства внутренних дел и до 1990 г. оставалось отделением Народной полиции.

В 1954 г. транспортная полиция была реорганизована. Вместо четырнадцати управлений транспортной полиции с 1955 г. снова были созданы восемь отделений, соответствующих директивам Рейхсбана. Отряд, состоящий из 8900 полицейских, теперь был разделен на роты, поезда и группы независимо от структуры Рейхсбана. Фактически служба железнодорожной полиции предоставлялась только на более крупных станциях, акцент задач был перенесен на охрану военно-стратегических объектов. Здесь было занято три четверти персонала, а только 6,5 % – в сопровождении поездов, 5,3 % – в криминальной полиции и 12,6 % – на пассажирских станциях и в администрации.

Чтобы снова снизить нагрузку, в 1959 г. была восстановлена структура отделений и участков транспортной полиции.

С введением обязательной военной службы в ГДР в 1962 г. служба в транспортной полиции юридически рассматривалась как альтернативная военная служба, так что трехлетняя добровольная служба могла проходить в восьми вновь созданных подразделениях транспортной полиции.

Кроме того, в качестве резерва из сотрудников государственной железной дороги ГДР набирались добровольцы-помощники транспортной полиции, которые участвовали в охране специальных объектов. Как правило, они привлекались к охране имущества вооруженных сил Варшавского договора при передвижении их по территории ГДР.

В 1967 г. транспортная полиция насчитывала около 6900 человек. Она содержала несколько школ для подготовки сотрудников, центральная школа находилась в Нордхаузене.

В 1970 г. секции были распущены и созданы отделения транспортной полиции, закрепленные за районами и подчиненные начальникам районных властей Немецкой народной полиции¹.

На 1 марта 1990 г. численность личного состава оперативных рот транспортной полиции составляла 5 600 полицейских и 800 призывников. Для сравнения, в 1989 г. численность железнодорожной полиции Федеральной железной дороги Западной Германии составляла 2 700 человек.

В процессе объединения Германии транспортная полиция ГДР была распущена. Около 1 700 человек были приняты в состав железнодорожной полиции Федеральной пограничной службы в соответствии с Договором об объединении.

1 апреля 1992 г. Федеральная пограничная полиция (позже – Федеральная полиция) взяла на себя функции транспортной полиции по всей Германии.

3. История вооруженной охраны и железнодорожной полиции на железных дорогах Чехословакии

Окончание Первой мировой войны принесло с собой возможность достижения независимости чешской нации, реализации ее государственно-правовых притязаний. Полный крах габсбургской монархии и ослабленная войной Австро-Венгерская империя не позволили предпринять никаких действенных мер против молодого зарождающегося государства.

В результате распада Австро-Венгерской империи 28 октября 1918 г. произошло официальное образование нового независимого субъекта международного права в Центральной Европе – Чехословацкого государства.

В тот же день были созданы Чехословацкие государственные железные дороги (ČSD), которые уже в самом начале своей деятельности предусматривали охрану железнодорожного транспорта собственными структурами безопасности².

Несколько чешских офицеров полка, находившихся в отпуске или оправлявшихся от военных ран, начали собирать военнотранспортных железнодорожных войск на чешских землях. Высшим военным командованием от 10 ноября 1918 г. было принято решение создать железнодорожный батальон в г. Лиса-над-Лабем. Однако из-за нехватки средств размещения в начале января 1919 г. бата-

¹ Krause E. 25 Jahre Aufgabe Bahnpolizei // Deutsche Polizei. 2017. № 8. S. 1.

² Havelka J. Československé železniční právo. Praha, 1922. S. 30.

льон переехал в лагерь в г. Пардубице. В феврале того же года был переименован в Железнодорожный батальон № 1 и в марте 1919 г. увеличен до Железнодорожного полка¹.

14 ноября 1919 г. в Праге было создано Министерство железных дорог, а первым министром стал доктор философии Исидор Гарденер.

К 1930 г. Чехословакия стала пятой страной в Европе по протяженности железнодорожной сети с 13 600 км железнодорожного полотна.

Полицейские органы возглавлялись директорами полиции или администраторами полицейских комиссариатов, которым был подчинен необходимый персонал. Полицейские органы подчинялись руководителям на территориальном уровне, однако высшая инстанция была подчинена Министерству внутренних дел. Компетенция полиции заключалась в их территориальных округах, однако правительство могло предусмотреть, чтобы определенное государственное полицейское управление осуществляло полномочия и за пределами территориальных округов.

Главный полицейский директорат в Праге сотрудничал со всеми органами государственной безопасности, поддерживал международные контакты по вопросам, касающимся борьбы с преступностью. Он вел централизованный учет лиц, совершивших преступления, и концентрировал отчеты всех правоохранительных органов о преступной деятельности. С развитием транспорта возникла необходимость создания отдела дорожной охраны².

В 1931 г. на железнодорожных станциях были созданы пункты пограничного контроля жандармерии в районах жандармских участков. Всего было создано 14 станций исключительно для проведения паспортного контроля в пунктах пересечения границы с Германией и 2 пункта на границе с Австрией (недалеко от границы с Германией). Персонал станции включал от 1 до 6 жандармов, один из которых был назначен командиром³.

В 1936 г. правительство объединило полицейские силы Республики и подчинило их Министерству внутренних дел, что усилило влияние государства на муниципальную полицию⁴.

¹ *Minářik P.* Železniční vojsko v čs. armádě. URL: <https://armada.vojenstvi.cz/povalecna/studie-a-materialy/zeleznicni-vojsko-v-cs-armade.htm> (дата обращения: 10.02.2022).

² *Macek P., Uhlíř L.* Dějiny policie a četnictva II. Československá republika 1918–1939. Praha, 1999. S. 21–36.

³ *Mašek M.* Dějiny policie a četnictva mezílety 1918–1938 se zaměřením na regiony Lounsko a Mostecko. Plzeň, 2013. S. 30.

⁴ *Malý K.* Dějiny českého a československého práva do roku 1945. Praha, 2003.

В ч. 1 § 137 Закона о железных дорогах от 20 мая 1937 г. № 86/1937 устанавливались полномочия служащих железных дорог, которые при исполнении служебных обязанностей могли задерживать лиц, совершивших правонарушение на железнодорожном транспорте, устанавливать их личность и передавать для дальнейшего разбирательства в отделения железнодорожной полиции¹.

Такие полномочия не входили в противоречие с полномочиями полицейских органов, а лишь способствовали эффективной охране правопорядка на объектах железнодорожного транспорта, охране имущества как железных дорог, так и пассажиров.

Железнодорожные служащие смогли сформировать свои отряды вооруженной охраны в чрезвычайных обстоятельствах. Членам этих отрядов было разрешено носить оружие при исполнении служебных обязанностей.

Административное преследование за нарушения безопасности, спокойствия и порядка на железнодорожном транспорте принадлежало окружному полицейскому управлению. В зависимости от тяжести правонарушения наказание могло представлять штраф до 5 чешских крон или административный арест на срок до 14 суток. Вынесение приговоров за преступления находилось в компетенции суда (§ 140).

Специфической особенностью деятельности подразделений отрядов вооруженной охраны было также активное использование служебных собак².

В 1928 г. было создано Центральное полицейское следственное управление, которое находилось в непосредственном подчинении Министерства внутренних дел. Одной из задач данного подразделения была организация дрессировки и разведения служебных собак. Эта задача была возложена на группу, занимающуюся разведением, обучением и использованием служебных собак. Частью Центрального полицейского следственного управления стал институт в г. Пышеличе. Жандармские станции со служебными собаками были созданы сначала в местах повышенной опасности, а с 1928 г. – в местах дислокации розыскных станций. Правило состояло в том, чтобы создать станции со служебными собаками в каждом судебном округе. В штат таких станций сначала

¹ Zákon o dráhách, 20 května 1937, № 86/1937. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgm3v6obwfyua> (дата обращения: 10.02.2022).

² Burger P. Ozbrojená stráž ochrany železnic. URL: <https://www.policista.cz/clanky/reportaz/ozbrojena-straz-ochrany-zeleznic-585> (дата обращения: 10.02.2022).

были введены кинологи, а затем дрессировщики служебных собак. В 1932 г. служебные собаки использовались в 1486 уголовных делах, в 570 случаях собаки помогли раскрыть преступления, что составляет 38 %¹.

Затем собак стали использовать сотрудники государственной полиции, финансовой охраны, а также органы охраны чехословацких государственных железных дорог.

С весны 1939 г. во время оккупации нацистскими войсками Чехословакии члены отрядов вооруженной охраны были заменены немецкими солдатами, которые организовывали охрану железнодорожной инфраструктуры в протекторате Богемии и Моравии.

Идеи об организации аппарата безопасности в освобожденной Чехословакии были сформированы уже в годы войны. Обсуждение организации государственного управления, а следовательно, и аппарата безопасности между московским руководством Коммунистической партии и чешским правительством Национального фронта в итоге привело к подписанию указа президента Республики о национальных комитетах как органах государственного управления в освобожденной Чехословакии. Во время переговоров о составе нового правительства в Москве было принято решение, что первым послевоенным министром внутренних дел станет коммунист Вацлав Носек.

После освобождения Чехословакии национальные комитеты были сформированы на всей территории государства при непосредственном содействии подразделений Красной Армии.

17 апреля 1945 г., еще находясь в г. Кошице, правительство Национального фронта приняло предложенные министром внутренних дел Вацлавом Носеком Основные принципы строительства нового аппарата безопасности², которые предусматривали создание Совета национальной безопасности (далее – СНБ). СНБ становится исполнительным органом национальных комитетов.

После окончания Второй мировой войны вновь созданный СНБ берет под защиту железные дороги, которые на первоначальном этапе охранялись в определенной степени бессистемно. С 1945 по 1953 гг. транспортная повестка дня в целом входила в компетенцию Министерства транспорта.

По приказу СНБ от 30 августа 1945 г. № I-357 на железных дорогах были созданы отряды, состоящие из офицеров СНБ

¹ Historie vzniku služebné kynologie. URL: <https://www.cz-pes.cz/literatura-sl-kynologie-1.php> (дата обращения: 10.02.2022).

² Historie SNB v dokumentech. Praha, 1984. S. 28–29.

и чехословацкой армии. Они должны были предотвращать перевозку и контрабанду похищенного национального достояния, осуществлять досмотр и проверку подозрительного багажа, перевозимого по железной дороге в направлении границы.

С октября 1945 г. контрольные отряды и постоянные патрули СНБ несли постоянную службу на крупных железнодорожных станциях, осуществляли периодические проверки поездов, вели борьбу со спекуляцией, хищениями государственной собственности, а также пресекали незаконные пересечения государственной границы и неконтролируемые перемещения лиц, в частности в связи с продолжающимся выдворением немцев по декретам Бенеша 1945 г., особенно в приграничных районах.

Созданные подразделения и патрули СНБ должны были взять на себя полномасштабную защиту железных дорог. В этом органе безопасности насчитывалось около 1 500 сотрудников. В составе СНБ был создан специальный полк для защиты восстановленных государственных границ, который обеспечивал и защиту важных стратегических объектов железнодорожной инфраструктуры. Предполагалось, что службы СНБ берут на себя обеспечение безопасности стратегических железнодорожных объектов в качестве переходной меры на период послевоенной стабилизации.

В мае 1946 г. Министерство национальной обороны решило взять на себя охрану самых важных участков железной дороги, в частности мостов и тоннелей. Специальный полк СНБ для защиты границ реорганизуется в Пограничную службу. Охрана государственной границы силами Пограничной службы СНБ была введена 1 января 1951 г. Пограничная охрана СНБ пополнилась новым составом пограничников очень быстро, в короткие сроки была создана материальная база и новая организационная структура из бригад и батальонов пограничных компаний.

В мае 1946 г. Министерство транспорта просило приостановить деятельность отрядов СНБ на железной дороге, но из-за продолжающегося изгнания немцев такая деятельность осуществлялась до конца октября 1946 г.

В ноябре 1946 г. произошло приостановление деятельности подразделений управления СНБ и постоянного патрулирования на железной дороге. Однако сотрудники СНБ продолжали расследование имущественных преступлений на железной дороге до 1952 г.

С начала 1948 г. происходит быстрое насыщение государственного аппарата членами Коммунистической партии Чехосло-

вакии (далее – КПЧ). Чешский историк Яромир Прохаска в монографии «Послевоенная Чехословакия, 1945–1989» приводит данные, что к февралю 1948 г. из 17 региональных государственных руководителей 12 были коммунистами, около 12 000 новых чиновников были из рядов партизан, большинство из которых были членами КПЧ, кроме того, 6 000–8 000 из 25 000 принятых на службу бывших жандармов и полицейских вступили в Коммунистическую партию¹.

После того как власть в 1948 г. полностью перешла к коммунистам, необходимо было реорганизовать не только государственную администрацию, но и Министерство внутренних дел и Совет национальной безопасности.

Усилия по скорейшей адаптации аппарата безопасности к новой политической ситуации привели к принятию 21 декабря 1948 г. Национальным собранием закона № 286/1948 «О национальной безопасности»², подтверждающего существование единой системы внутренней безопасности, организация, деятельность и компетенция которой были установлены Министерством внутренних дел. Указанный закон не рассматривал заботу о транспортной безопасности как особую задачу и классифицировал ее под термином «общественный порядок».

23 мая 1950 г. на основании постановления Правительства № 48 в Чехословакии было создано отдельное министерство – Министерство национальной безопасности (далее – МНБ), как и в других странах советского блока.

Это решение, безусловно, было политически мотивировано. Во-первых, реформа чешских правоохранительных органов вписывалась в «эталонную» советскую модель (параллельное функционирование НКВД/МВД и НКГБ/МГБ), во-вторых, была призвана нанести превентивный удар по диктаторским замашкам амбициозного главы МВД Вацлава Носека, который планировал очередной цикл репрессий в отношении высших партийных функционеров КПЧ.

Министерство внутренних дел, возглавляемое Вацлавом Носеком, теперь было сосредоточено почти исключительно на сфере государственного управления, административных органов и муниципального хозяйства. В компетенции МВД оставались полномо-

¹ Procházka J. *Poválečné Československo 1945–1989*. Praha, 1991. S. 23.

² Zákon o národní bezpečnosti, 21 prosince 1948 № 286/1948. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgg4f6mrygywte> (дата обращения: 10.02.2022).

чия по тушению пожаров, оказанию помощи в случае стихийного бедствия, охране природы, борьбе с алкоголизмом, уходу за воинскими захоронениями и т. д.

МНБ (возглавляемое сначала Ладиславом Копривой, с января 1952 г. – Каролем Бацилеком) отвечало за охрану государственных границ, поддержание общественного порядка, обеспечение безопасности людей на транспорте, управляло программой регистрации населения (включая выдачу удостоверений личности, паспортов и виз, регистрацию иностранцев).

Результатом законодательной инициативы Национального собрания стало принятие Закона о железных дорогах от 12 июля 1950 г. № 97/1950¹.

Указанный закон состоял из пяти частей, 54 пунктов и вступил в силу 1 июня 1951 г. В первых статьях закона железные дороги были обозначены как важные транспортные средства, которые необходимо организовать и развивать таким образом, чтобы они могли функционировать максимально эффективно и экономично, выполнять задачи в рамках единого экономического планирования.

Поэтому расследование имущественных преступлений на железной дороге де-юре вплоть до 1952 г. осуществлялось СНБ.

Однако де-факто здесь имело место сотрудничество с МВД, а СНБ вмешивался только в случаях самых тяжких преступлений. До 1949 г., когда был создан региональный штаб национальной безопасности, этим занимались региональные уголовные отделы СНБ, сотрудникам которых было поручено только расследование крупных железнодорожных аварий и резонансных краж на железной дороге.

В начале 1950-х годов, в период нарастания международной напряженности, усиливалась роль армии, а особенно пограничной службы. Из-за постоянного страха эмиграции и наплыва агентов иностранных спецслужб решили реорганизовать существующую систему пограничного контроля. Вместо охраны государственной границы силами пограничной охраны СНБ 1 января 1951 г. была введена советская модель с военными пограничниками. Пограничная охрана СНБ была пополнена за счет солдат срочной службы.

Сеть участковых уполномоченных Министерства национальной безопасности строилась поэтапно в 1951–1953 гг. и в основном соответствовала дислокации бывших станций СНБ. За пределами участка в сельской местности и в городах на временный период

¹ Zákon o drahách, 12 července 1950, № 97/1950. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgyuf6ojxfuya> (дата обращения: 10.02.2022).

была создана районная служба по обеспечению общественной безопасности на железной дороге.

Количество участков уполномоченных МНБ зависело от важности и расстояния железнодорожных линий, наличия на них развязок и остановок, железнодорожных объектов и численности работников на них. С введением должности участкового комиссара необходимо было определить круг его задач в соответствии с Основным законом об общественной безопасности, приказом патрульной службы МНБ от 5 ноября 1951 г. № 10.

Сотрудники Министерства национальной безопасности осуществляли задержание, также участвовали в розыске лиц и предметов. Однако, в отличие от сотрудников СНБ, до 1953 г. они не провели ни одного полного расследования преступления и не работали с уголовными делами. Сопутствующим явлением организации было сильное колебание численности сотрудников внешней службы. Ряд патрульных офицеров были даже без базового образования, проявлялись и другие недостатки в организации этой системы управления. Одним из требований к сотрудникам МНБ являлось тесное сотрудничество с гражданами.

В мае 1953 г. был проведен четырехнедельный курс обучения для 2 400 отобранных членов патруля.

Другое подразделение общественной безопасности (криминальная служба) в 1949–1953 гг. ждало соответствующей реорганизации, так как внедрение новой системы внешнего обслуживания привело к тому, что криминальные отделы были завалены уголовными делами. Со второй половины 1951 г. и в течение 1952 г. на всей территории Чехословакии применялись новые методы работы. Их основой послужило внедрение оперативного способа работы с использованием конфиденциальной сети, полное отделение оперативной работы от следственной деятельности и сосредоточение внимания на молодежной преступности.

Службы общественной безопасности на железной дороге создавались на основании секретного приказа МНБ от 24 апреля 1953 г. № 68/1953. Эти службы взяли на себя расследование всех уголовных преступлений на железной дороге, железнодорожных аварий, а также охрану общественного порядка на всех важных железнодорожных станциях и развязках.

11 сентября 1953 г. произошло слияние Министерства национальной безопасности и Министерства внутренних дел. 14 сентября 1953 г. министром вновь объединенного МВД был назначен амбициозный и безжалостный аппаратчик Рудольф Барак, который находился в должности до 20 июня 1961 г.

В середине ноября 1953 г. в Министерстве внутренних дел насчитывалось в общей сложности 99 793 человека, из которых: 13 000 сотрудников криминального блока, 26 000 сотрудников общественной безопасности, 8 000 сотрудников исправительных учреждений, 44 451 солдат пограничной и внутренней охраны, 2 491 солдат гражданской обороны и 5 133 государственных служащих¹.

В связи с министерской реформой произошли изменения и в Министерстве железных дорог Чехословацкой Республики, в функции которого вошли противопожарная охрана железных дорог и охрана железнодорожных путей, перевозимых грузов, а также некоторых железнодорожных объектов.

Для этих целей создавалась Вооруженная охрана железных дорог (далее – ВОЖД), подчиненная Министерству железных дорог, и ее члены тогда набирались исключительно из числа сотрудников чехословацких железных дорог. Интересной особенностью этого формирования был его добровольный характер. Члены ВОЖД, в частности, не получали за эту работу никакой оплаты, она основывалась на патриотических чувствах, верности государству и преданности железнодорожной компании, на службе которой они находились.

Каждый из членов ВОЖД состоял на службе по уставу железнодорожной компании, к его полномочиям относились ношение и применение табельного оружия. Оно могло применяться как для предотвращения насильственного нападения, так и для предотвращения побега преступника, который нарушил железнодорожное сообщение, повредил рельсовый путь или даже действовал таким образом, что возникла угроза железнодорожному движению, если преступник пойман с поличным или если кто-то обоснованно подозревается в таком преступлении. Частью службы была также подготовка к стрельбе из табельного оружия.

Сотрудники охраны использовали на службе в основном собственное оружие, но были исключения. Например, в важнейшем железнодорожном узле в г. Бржецлаве ВОЖД была вооружена самозарядным пистолетом Steyr Hahn M1912 австрийской фирмы Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft образца 1912 г. и резиновой дубинкой. Любой член ВОЖД имел лицензию на оружие.

Члены ВОЖД, обеспечивающие безопасность железных дорог, носили службу в стандартной униформе чехословацких железных дорог, которая была дополнена кирпично-красной плечевой лентой

¹ Prokop T. Život a dobaminastra Rudolfa Baráka. Praha, 2009. S. 32–33.

шириной 10 см с черной надписью RAIL GUARD («Рельсовая охрана»), расположенной на левом рукаве. Неотъемлемой частью униформы был металлический идентификационный номер, который носили на левой стороне груди.

Однако передача части правоохранительных функций Министерству железнодорожного транспорта постепенно привела к значительным сложностям в защите железных дорог. У подразделений ВОЖД не было навыков эффективно вмешиваться в ситуации, когда имели место массовые нарушения безопасности, нарушения движения или беспорядки, значительные трудности возникали с квалификацией правонарушений, нередко были случаи необоснованных задержаний граждан.

В Законе о железных дорогах от 26 февраля № 51/1964 была скорректирована позиция Министерства транспорта Чехословацкой Республики как учредителя подразделений ВОЖД.

На основе этого закона были созданы отдельные департаменты в соответствии с местными потребностями. Они служили заменой отсутствующим силам в надзоре за общественным порядком на железнодорожных станциях, узлах и в поездах, в охране железнодорожных объектов, в устранении причин угроз и нарушений безопасности, осуществляли контроль и сопровождение грузов по аналогии с ранее унифицированным персоналом.

Параграф 9 указанного закона допускал работников железнодорожного предприятия в униформе или со значком персонала устанавливать личность лица, угрожающего железнодорожному движению, имуществу, жизни или здоровью лиц или незаконно находящегося на железнодорожных путях. При необходимости они имели право задерживать таких лиц и сразу передавать их в правоохранительные органы¹.

Расследование преступной деятельности на железной дороге уже полностью оставлено в компетенции МВД.

Еще одна реорганизация произошла в связи с федерализацией Чехословакии в 1969 г.

В то время как в Чехии процесс так называемой «пражской весны» привел к возрождению самосознания общества, которое начало активно двигаться к более демократичному социализму «с человеческим лицом», в Словакии набирал популярность лозунг «Сначала федерализация, затем демократизация».

¹ Zákon o drahách, 26 února 1964, № 51/1964. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onr6fmjzgyuf6ojxfuya> (дата обращения: 10.02.2022).

Скотт Браун считает, что «для словаков Конституция 1960 г. стала значительным стимулом для обсуждения национального вопроса»¹.

Примерно с 1963 г. расслабляющая атмосфера, царящая по всей республике, способствовала развитию полемики по политическим и экономическим вопросам. Асимметричная модель государственно-правового порядка проявляла себя все более и более интенсивно как непригодная, неспособная обеспечить осуществление отношений между нациями на принципах равного общения и не предоставляла пространства для реализации национального суверенитета.

Согласно словацкой риторике федерализация должна была разделить республику, чтобы затем добиться большего единства. Предполагалось, что обе нации будут находиться в федеративном государстве, чувствуя себя «как дома».

Несмотря на присутствие в стране войск стран Варшавского договора, празднование 50-летия создания единого государства стало поводом для внесения поправки в Конституцию Чехословакии, и Конституционный закон от 27 октября № 143/1968, принятый в Праге, превращал страну в федерацию, позволял выправить асимметричное положение двух наций в Чехословакии. Пункт «п» части 1 статьи 8 указанного закона относил к совместному ведению Чехословацкой Социалистической Республики и обеих республик внутренний порядок и безопасность государства².

В соответствии с конституционными положениями было создано Федеральное министерство внутренних дел и два министерства – МВД Чешской Республики и МВД Словацкой Республики.

Часть полномочий, связанных с управлением общественной безопасностью (правопорядок, криминальная и дорожная полиция), были вверены вновь созданным республиканским министерствам внутренних дел.

Закон № 104/1974 дополнял Закон о железных дорогах в части создания из существующих подразделений ВОЖД корпуса вооруженной охраны железных дорог, который подчинялся Федеральному министерству транспорта.

Члены корпуса ВОЖД получали расширенные полномочия: они имели право требовать объяснений на месте, идентифицировать лиц, проводить досмотр лиц с целью обеспечения безопасно-

¹ *Brown S. Socialism with a Slovak Face: Federalization, Democratization, and the Prague Spring // East European Politics and Societies. 2008. № 3. P. 474.*

² О Чехословацкой Федерации: Конституционный закон от 27 октября 1968 г. № 143. URL: <https://www.sovetnik.ru/cz/konst1432.htm> (дата обращения: 10.02.2022).

сти, проводить обыски складов, транспортных средств и помещений, налагать штрафы за правонарушения и, как и прежде, применять меры принуждения, в том числе использовать оружие.

Корпус ВОЖД функционировал на железной дороге до 1992 г., когда был принят Закон № 230/1992.

В Чехии и Словакии были созданы новые силы безопасности – федеральная железнодорожная полиция, которая обеспечивала защиту железнодорожного транспорта, важных объектов, оборудования и грузов.

Не последней причиной введения федеральной полиции на железных дорогах был тот факт, что возросла агрессивность правонарушителей по отношению к пострадавшим, распространение получили преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств, росло число актов вандализма на железнодорожном транспорте, количество граффити в поездах выросло на десятки процентов.

Однако федеральная железнодорожная полиция в Чехословакии прекратила свое существование в связи с изданием 8 октября 1992 г. Закона № 494/1992, который определил сферу действий Чешской и Словацкой Федеративной Республики в вопросах внутреннего порядка и безопасности.

Судьба охраны железных дорог сложилась в каждом государстве по-разному. Например, железнодорожная охрана Чешской Республики была передана в подчинение Министерства внутренних дел в качестве отдельной службы железнодорожной полиции. Было создано Центральное управление железнодорожной полицейской охраны с подчиненными 3 региональными директоратами (Прага, Пльзень и Оломоуц), которые также управляли 68 железнодорожными департаментами, 17 группами защиты транспорта и 8 группами сопровождения поездов.

Однако в течение нескольких лет Управление железнодорожной полицейской охраны подвергалось реорганизации и реструктуризации, происходило изменение числа железнодорожных департаментов, изменение их полномочий. Кульминацией этого процесса стал апрель 2006 г., когда были объединены Управление правоохранительной службы и Управление службы железнодорожной полиции. Было создано новое Управление службы полиции порядка и Управление службы железнодорожной полиции Президиума Чешской Республики.

Глава 2. Основы правового регулирования обеспечения безопасности на транспорте за рубежом

1. Правовое обеспечение правопорядка на транспорте в Федеративной Республике Германия

До 1 апреля 1992 г. железнодорожная полиция Германии существовала в рамках Министерства транспорта ФРГ. 1 апреля 1992 г. название «железнодорожная полиция» было исключено из полицейского лексикона Германии. На существовавшую тогда федеральную пограничную охрану (BGS), которая была переименована в федеральную полицию с 1 июля 2005 г., были возложены, в частности, обязанности железнодорожной полиции.

После вступления в силу закона «О передаче полномочий железнодорожной полиции и воздушной безопасности Федеральному ведомству пограничной охраны ФРГ» транспортная полиция получила новый статус и стала составной частью блока пограничной охраны с подчиненностью МВД ФРГ.

Как считают германские эксперты, такая переподчиненность была вызвана необходимостью повышения уровня безопасности в стране и полностью себя оправдала. Если провести параллели с органами обеспечения безопасности на объектах транспорта в Российской Федерации, то структура транспортной полиции Германии состоит из линейных управлений и служб, линейных отделов и линейных пунктов или постов.

Правовую основу противодействия правонарушениям на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта в ФРГ составляет Закон о Федеральной полиции (Bundespolizeigesetz) от 19 октября 1994 г., в соответствии с которым в компетенцию федеральной полиции входят пограничные функции и решение задач по обеспечению охраны правопорядка на объектах железнодорожного транспорта и инфраструктуры, на объектах воздушного транспорта, в том числе на борту воздушных судов, а также по обеспечению безопасности в прибрежных водах¹.

¹ URL: https://www.gesetze-im-internet.de/bgsg_1994/BJNR297900994.html (дата обращения: 10.02.2022).

Пункт 2 параграфа 3 указанного закона гласит: «Транспортные компании, получившие выгоду от выполнения обязанностей федеральной полиции по предотвращению опасности на федеральных железных дорогах, обязаны предоставить федеральной полиции надлежащую компенсацию за полученные преимущества. Федеральное министерство внутренних дел, строительства и жилья уполномочено юридическим постановлением по согласованию с Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры устанавливать процент, который не должен превышать 50 процентов от общего объема расходов федеральной полиции на выполнение их обязанностей. При этом, в частности, следует учитывать полученные преимущества и экономические показатели транспортной компании. Если пользу оказывают несколько транспортных компаний, для каждой из них должен быть установлен отдельный процент, сумма их не должна превышать 50 процентов от общей суммы затрат».

Федеральное министерство транспорта, строительства и городского развития является главным органом исполнительной власти Германии, формирующим и проводящим единую государственную политику в области безопасности дорожного движения. Министерством разрабатываются программы по повышению безопасности дорожного движения. В структуре указанного министерства вопросами противодействия терроризму на железнодорожном, автомобильном и речном транспорте занимается подразделение «OS» (общественная безопасность).

Подразделение «В» (дела полиции) обеспечивает координацию выполнения подразделениями федеральной полиции (пограничной, железнодорожной, воздушной, береговой охраны и др.) своих непосредственных задач. Смежные вопросы курирует отдел национальных и международных вопросов гражданской обороны Центрального департамента. Он же осуществляет в рамках Министерства общую координацию деятельности по организации антитеррористических мероприятий на объектах транспорта. Однако в целом, несмотря на важное место в системе обеспечения транспортной безопасности, роль Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития ФРГ носит подчиненный, вспомогательный характер. Основную нагрузку и ответственность по осуществлению антитеррористических мероприятий несут правоохранительные органы.

В январе 2005 г. кабинет министров одобрил соответствующий законопроект министра внутренних дел Отто Шили о пере-

даче полномочий и переименовании Федеральной пограничной охраны в Федеральную полицию. Федеральная полиция Германии отвечает за обеспечение общественной безопасности и порядка на железной дороге и при авиаперевозках.

Федеральная полиция носила обозначение Федеральной пограничной охраны (BGS) до 30 июня 2005 г. Название произошло от предыдущей основной задачи – защиты границ страны.

На 2019 г. численность Федеральной полиции Германии составляла около 40 000 человек, из которых 21 000 обеспечивали безопасность границ, железнодорожного и воздушного транспорта, а бюджет составлял 3 581 млрд евро.

Федеральная полиция должна предотвращать опасность, которая угрожает пассажирам, сооружениям и устройствам железной дороги, возникает при ее эксплуатации и исходит от ее сооружений. В компетенцию федеральной полиции при обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте входит также уголовное преследование. Основные задачи федеральной полиции по обеспечению общественного порядка на железнодорожном транспорте: предотвращение и уголовное преследование вандализма, преступности в сфере собственности и насильственной преступности на вокзалах и железнодорожных сооружениях, а также нарушений движения железнодорожного транспорта; патрулирование, прежде всего при международных пассажирских и грузовых перевозках; целенаправленная деятельность патрулей и розыск лиц в пассажирских поездах ближнего следования или грузовых поездах; меры по защите на вокзалах и в поездах в связи с перевозкой пассажиров при массовых мероприятиях (например, сопровождение футбольных фанатов); мероприятия по предотвращению насилия при перевозке радиоактивных веществ.

В ночь на 13 сентября 2015 г. Германия в одностороннем порядке возобновила пограничный контроль в соответствии с положениями Шенгенского соглашения из-за европейского миграционного кризиса 2015 г., который перегружал имеющиеся ресурсы. Номинально временный пограничный контроль первоначально был введен только на границе с Австрией, но на следующий день (понедельник, 14 сентября 2015 г.) он был введен на всех границах с другими членами ЕС. В тот же день Австрия и другие члены ЕС, входящие в Шенгенскую зону, начали собственный пограничный контроль (который, в свою очередь, должен был быть временным) в ответ на действия Германии.

Закон о пересмотре задач авиационной безопасности, или Закон об авиационной безопасности (Gesetz zur Neuregelung

von Luftsicherheitsaufgaben), был принят 11 января 2005 г., вступил в силу 15 января 2005 г.¹ Это федеральный закон Германии, который направлен на предотвращение угонов самолетов, террористических атак на воздушное движение и актов саботажа и, таким образом, на повышение авиационной безопасности.

Принятие Закона об авиационной безопасности ускорило инцидент в воздушном пространстве Франкфурта-на-Майне: 5 января 2003 г. психически нездоровый человек кружил над небоскребами банковского района Франкфурта на моторном планере и угрожал разбить свой самолет о небоскребы.

Федеральное правительство признало необходимость быстрых действий. В 2004 г. оно провело принятие закона по парламентским каналам. Основная цель Закона о безопасности – предотвратить нападения, подобные терактам 11 сентября 2001 г. в США. С этой целью закон обязывал органы авиационной безопасности, авиакомпании и операторов аэропортов принимать меры безопасности согласно их компетенции.

Авиационная группа ВРОЛ напрямую подчиняется штабквартире ВРОЛ в Потсдаме. Она контролирует пять летных эскадрилий по всей стране, обслуживающих вертолеты вооруженных сил. Они расположены в Фулендорфе (север), Блюмберге (восток), Фульдатале (центр), Обершлейсхайме (юг) и Санкт-Августине (запад).

Ее обязанности включают в себя: наблюдение за границей, мониторинг объектов железной дороги Германии, помощь в серьезных авариях и катастрофах, поиск пропавших без вести, поиск преступников, помощь полицейским силам земель, перевозка людей, находящихся под государственной охраной. Авиационная группа ВРОЛ участвует в перевозке гостей федерального правительства, поддерживает федеральные и государственные агентства в воздушных операциях и предоставляет услуги воздушной разведки и спасения, координируя свою деятельность с 12 центрами по воздушному спасению по всей Германии.

Согласно рассматриваемому закону полиция Германии должна принимать соответствующие меры в 15 федеральных и 21 земельном аэропортах по защите гражданского авиатранспорта от посягательств (предотвращение диверсий, угонов воздушных судов и т. д.).

¹ Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben, 11 Januar 2005 // Bundesgesetzblatt. Teil 1. № 3. S. 78–87.

Одним из приоритетных направлений федеральной полиции Германии служит транспортная (железнодорожная) полиция. Основными подразделениями являются: дежурная часть, отделы оперативно-розыскной и административной работы и некоторые другие. Территориальная компетенция транспортной полиции ограничена районом путевых сооружений, к которым относятся все сооружения и устройства, необходимые для железной дороги.

Сотрудники транспортной полиции Германии решают задачи, аналогичные российским: охрана путевых объектов, расположенных на подведомственной территории; проведение организационно-профилактических мероприятий, включая патрулирование территории вокзалов и сопровождение поездов. На сотрудников транспортной полиции возлагается также обязанность бороться с различными видами преступных действий, нарушающих порядок и безопасность на железных дорогах. При сопровождении поездов сотрудники полиции имеют возможность постоянно поддерживать радиосвязь с региональными дежурными частями. Наряд обеспечивается специальным прибором, который передает сигнал тревоги во все дежурные части по маршруту следования поезда. Своевременное получение оперативной информации позволяет подключить к проведению возможной спецоперации необходимые силы и средства. Сложными участками работы транспортной полиции (на железной дороге), где требуется постоянная координация ее действий с городскими полицейскими органами, являются привокзальные площади. Как правило, регулирование движения, связанного с вокзалом, относится к компетенции железнодорожной полиции. При расследовании преступлений, совершенных в военных или международных поездах, транспортная полицейская служба розыска действует совместно с военной полицией, общими полицейскими службами соседних стран. Сотрудничество с полицией земель в сфере безопасности, а также партнерство с акционерным обществом «Немецкие железные дороги», соглашение о котором было подписано в 2000 г., способствовало повышению уровня безопасности пассажиров.

Около 500 служебных собак используются в федеральной полиции в настоящее время. Используются такие породы собак, как малинуа, голландская овчарка, ризеншнауцер и ротвейлер. Они сопровождают полицейских во время ежедневных операций на железнодорожных объектах, в аэропортах, на границе. Большинство служебных собак живут в семьях своих опекунов. Базовые

курсы и курсы повышения квалификации проводятся под надзором Федеральной полицейской академии в Федеральной полицейской кинологической службе, в школах Bleckede (Нижняя Саксония) и Neuendettelsau (Бавария), где кинологов и полицейских собак обучают обнаруживать взрывчатые и наркотические вещества.

Для обеспечения транспортной безопасности на водных объектах в структуре земельной охранной полиции и подведомственных МВД земель Германии создана полиция безопасности на водах (Wasserschutzpolizei (WaPo)), контролирующая соблюдение правил судоходства. Компетенция полиции безопасности на водах распространяется на водные пути сообщения (реки, озера, каналы), прибрежные морские районы, а также на порты, верфи, речные и морские суда, плавающие сооружения (краны, доки и т. п.). Таким образом, основные задачи в области охраны правопорядка на водных путях осуществляют органы полиции безопасности на водах земель Германии. Правительство ФРГ принимает решения лишь по наиболее общим вопросам, относящимся к регулированию судоходства в прибрежной зоне. Сфера компетенции Федерального правительства и местных исполнительных органов разграничена специальными соглашениями, заключенными Правительством Федерации с правительствами земель. Организационное построение WaPo в отдельных землях неодинаково и зависит от характера транспортных объектов и размеров обслуживаемых территорий. С 1994 г. WaPo входит в систему береговой охраны Германии, содействует выполнению своих функций таможенными органами, органами по управлению водными ресурсами, судостроения, обеспечивает пограничный контроль в портах, поиск и задержание нарушителей природоохранного законодательства во внутренних водах и в пределах 12-мильной зоны.

Важно отметить, что самостоятельные шаги по обеспечению безопасности объектов транспорта, включая отражение потенциального террористического акта, в собственных интересах, в соответствии с законодательством ФРГ, могут осуществлять также отдельные транспортные предприятия и фирмы, в том числе частные. При этом они, в соответствии с законодательством, имеют возможность получать официальные консультации и содействие со стороны правоохранительных органов.

2. Законодательство и организационные структуры, обеспечивающие транспортную безопасность в государстве Израиль

Нормативная правовая база по обеспечению правопорядка на объектах транспорта в Израиле представлена, прежде всего, Уголовным законом от 4 августа 1977 г. № 5737¹, который кодифицировал уголовное право еврейского государства. Уголовный кодекс Израиля – живой организм и продолжает претерпевать ежегодно множество изменений. В 1994 г. была принята поправка 39, которая вступила в силу в 1995 г., когда общая часть закона (статьи 1–34) была заменена новой общей частью. Одним из основных направлений поправки 39 было превращение израильского права в метод деонтологии и уменьшение наличия утилитарной концепции благополучия.

Следующими актами являются Закон «О воздушных судах» 1971 г. № 5731, Закон «Об авиации» 2011 г. № 5771, Закон «О полномочиях при обыске при чрезвычайных обстоятельствах» 1969 г. № 5729, Закон «О полномочиях в области гражданской авиации» 2005 г. № 5765, Закон «О полномочиях аэропортов» 1977 г. № 5737, Закон «О порядке захвата земли при чрезвычайном положении» 1949 г. № 5710, Закон «О порядке выдачи лицензий для авиаперевозок» 1963 г. № 5723.

Первые подразделения по обеспечению безопасности на транспорте Израиля были созданы в Министерстве транспорта – правительственном учреждении государства Израиль, обеспечивающем жизнеспособность транспортной инфраструктуры, – с целью охраны автобусных маршрутов в крупных городах Израиля. Основными задачами транспортного ведомства являются управление, планирование и строительство инфраструктуры наземного транспорта; управление воздушным транспортом; управление и строительство инфраструктуры морского транспорта.

Функции Министерства транспорта заключаются в обеспечении надежного и эффективного функционирования наземного, воздушного и морского транспорта; развитии и поддержке комплексной, безопасной, эффективной и экологически устойчивой транспортной инфраструктуры во взаимодействии со всеми отраслями экономики и в согласовании с соседними странами; поддержке и содействии международным сухопутным, воздушным и морским

¹ תשנ"ז-1977, חוק ה'קח, URL: https://www.nevo.co.il/law_html/law01/073_002.htm (дата обращения: 12.04.2022).

перевозкам; содействию безопасному и надежному передвижению людей и грузов по суше, в воздухе и на море. В Министерстве транспорта Израиля разработана специальная программа, направленная на усиление мер обеспечения безопасности на железнодорожных путях и станциях.

Полиция Израиля принимает опосредованное участие в обеспечении правопорядка на объектах транспорта, несмотря на то что сотрудники полиции пытаются повысить роль своего ведомства в этой сфере правоохранительной деятельности.

В 1997 г. в составе израильской полиции был образован специальный отдел по безопасности на транспорте. Сотрудники этого отдела осуществляют регулярную проверку автобусных остановок и железнодорожных вокзалов по всей протяженности городских и междугородных маршрутов. Используется также практика внезапной остановки автобусов в пути следования с целью проверки пассажиров. При необходимости получения юридической помощи полицейские прибегают к консультациям профессиональных юристов из Министерства общественной безопасности или же из Главного штаба полиции.

Полагаем, что «мозговым центром» по обеспечению правопорядка на объектах транспорта в Израиле является спецслужба ШАБАК (иврит – שׁבׁכׁ, Шерут ха-Битахон ха-Клалі), осуществляющая контрразведывательную деятельность и обеспечение внутренней безопасности.

ШАБАК – одна из самых закрытых спецслужб в мире, а ее деятельность является тайной за семью печатями, и потому анализировать ее можно только на основе немногочисленных публикаций в израильской прессе.

После победы в Шестидневной войне в 1967 г. ШАБАК расширил свою деятельность на территории Иудеи, сектора Газа, Голанских высот, Самарии. Перед ШАБАК стоит задача отслеживания и ликвидации террористической деятельности палестинцев. И с этой задачей ШАБАК успешно справляется благодаря героической работе своих оперативников и многочисленной агентурной сети, проникающей во все палестинские террористические организации.

Методы работы спецслужбы неоднократно становились предметом критики и общественных скандалов. В 1984 г. четверо арабских террористов захватили автобус, совершавший рейс по маршруту Тель-Авив – Ашкелон. В ходе штурма автобуса силами безопасности двое террористов были убиты и двое взяты живыми. Захваченные террористы были допрошены и затем забиты насмерть сотрудниками ШАБАК. В результате расследования государствен-

ной комиссии несколько высших чинов ШАБАК, включая главу Авраама Шалома, были вынуждены уйти в отставку¹.

К безусловным провалам оперативной работы ШАБАК, конечно, следует отнести убийство 4 ноября 1995 г. израильским ультраправым активистом Игалем Амиром на Площади царей Израиля в Тель-Авиве Ицхака Рабина.

Считается, что ШАБАК имеет широкую сеть информаторов из числа палестинцев и играет ключевую роль в осуществлении политики целенаправленной ликвидации тех, кого Израиль подозревает в террористической деятельности.

В условиях общественного контроля за деятельностью спецслужб сам ШАБАК является инициатором разработки правовых актов, четко регламентирующих его деятельность в демократическом государстве. На протяжении многих лет ведущие юридические инстанции Израиля разрабатывают правовые нормы деятельности спецслужб. Благодаря их усилиям Закон о статусе ШАБАК был принят Кнессетом в 2002 г.

Этот закон четко определил место и роль служб госбезопасности во властных структурах, полномочия, предоставленные спецслужбам, на проведение арестов, допросов, подслушивание переговоров, использование технических средств, контроль и надзор со стороны правоохранительных органов над деятельностью спецслужб, права и обязанности оперативных работников.

20 января 2020 г. прошла церемония вручения премии главы правительства за достижения в области безопасности. На ней Надав Аргаман, нынешний руководитель ШАБАК, сообщил, что возглавляемая им правоохранительная структура за 2019 г. предотвратила более 560 существенных терактов, в том числе 10 терактов-самоубийств, 4 похищения и более 300 обстрелов. Для сравнения, в 2018 г. было предотвращено около 500 терактов. В ходе терактов погибли 5 израильтян (не считая жертв ракетных обстрелов), по сравнению с 11 в 2018 г.²

Основные обязанности в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта в Израиле ложатся на частные охранные предприятия. К охране автовокзалов и крупных станций привлекаются сотрудники частных охранных предприятий, наличие которых на такого рода объектах в соответствии с законодательством Изра-

¹ Шульман А. ШАБАК – контрразведка Израиля. URL: <https://shaon.dreamwidth.org/97665.html> (дата обращения: 12.04.2022).

² Статистика террора в 2019 г. URL: <https://olegranovsky.livejournal.com/355432.html> (дата обращения: 12.04.2022).

или обязательно. Количество охранников определяется офицером полиции, отвечающим за безопасность на конкретном транспортном объекте. За нарушение указаний полиции и отсутствие охраны руководство транспортного объекта может быть наказано, а станция – закрыта. Для понимания роли полиции в обеспечении безопасности на объектах транспорта необходимо выделить его основные виды.

Воздушный транспорт. В Израиле существует три гражданских аэропорта: в Тель-Авиве имени Бен-Гуриона, в местечке Овда недалеко от Эйлата и новый аэропорт Рамон в долине Тимна на юге страны.

Аэропорт Овда начинался как авиабаза ВВС Израиля, построенная Соединенными Штатами в качестве замены авиабазы ВВС Эциона. Он открылся в 1981 г. В 1988 г. было принято решение, что международные рейсы, доставляющие туристов в Эйлат, будут приземляться в Овде, а не в Эйлате. Взлетно-посадочная полоса в Овде также позволяла вылетать рейсам на большие расстояния в любое европейское направление без необходимости дозаправки.

23 июля 2014 г. после временной остановки международного воздушного сообщения с тель-авивским аэропортом Бен-Гурион из-за ракетного обстрела израильских городов из Газы аэропорт Овда был открыт для приема всех международных рейсов.

Аэропорт Овда прекратил все гражданские рейсы 31 марта 2019 г., когда открылся аэропорт Рамон в долине Тимна. Аэропорт назван в память о первом израильском астронавте Илане Рамоне, погибшем в катастрофе шаттла «Колумбия», и его сыне Ассафе Рамоне, погибшем шесть лет спустя, когда его истребитель F-16 разбился в результате несчастного случая на тренировке.

Аэропорт Бен-Гурион является крупнейшим и центральным аэропортом Израиля и одним из самых загруженных на Ближнем Востоке, расположен примерно в 19 км от центра Тель-Авива и в 48 км от столицы Израиля, Иерусалима. Аэропорт был основан британцами в 1937 г. во время британского мандата и был назван «аэропорт Вильгельма».

С 1973 г. аэропорт называется Бен-Гурион, в честь первого премьер-министра Израиля. Аэропорт имеет четыре здания терминалов: третий терминал используется для международных рейсов, первый терминал используется для внутренних рейсов; четвертый терминал не открыт для публики и используется для проведения специальных мероприятий.

Аэропорт Бен-Гурион считается одним из самых безопасных аэропортов в мире, в состав сил безопасности которого входят как сотрудники полиции, так и солдаты Израильских сил обороны

(IDF). Охранники в аэропорту работают как в форме, так и под прикрытием, чтобы поддерживать высокий уровень готовности и обнаруживать любые возможные угрозы теракта.

Аэропорт становился объектом нескольких террористических атак, однако ни одна попытка захватить вылетающий самолет не увенчалась успехом. Террористические нападения произошли из-за того, что самолеты были захвачены в других странах и их заставили лететь в Бен-Гурион. Служба безопасности аэропорта и Армия обороны Израиля имеют большой опыт во всех аспектах безопасности, а в Бен-Гурионе установлены самые современные системы безопасности.

Пассажиры с биометрическими паспортами смогут пройти пограничный контроль сразу после выхода из самолета и не должны делать это в зале пограничного контроля.



Оборудование для сканирования биометрических паспортов в аэропорту Бен-Гурион

Охрана периметра воздушной гавани, первичный контроль въезжающих пассажиров и транспорта относится к компетенции ЧОП. При этом сотрудники этих предприятий имеют право на применение огнестрельного оружия (коротко- и длинноствольного). Также в распоряжении ЧОП имеются свои патрульные автомобили, пешие патрули, роботы, передвигающиеся по периметру аэропорта с возможностью ведения огня, системы видеонаблюдения с пунктами управления. Вся территория аэропорта, за исключением зда-

ния аэропорта и пунктов досмотра пассажиров и багажа, находится в ведении сотрудников частных охранных структур. Здание аэропорта, пассажиропоток, проведение собеседований с вылетающими пассажирами, пункты досмотра багажа, пункты досмотра ручной клади и пассажиров, скрытое патрулирование в зале прилета и отлета – все это находится в ведении службы ШАБАК.

Для вылетающих пассажиров есть пять зон проверки безопасности: А, В, С, D, Е. Пассажиры должны прибыть на проверку безопасности за 3 часа до взлета. В целях обеспечения безопасности тщательная и профессиональная проверка проводится для всех пассажиров в первом зале, в зале регистрации и на первом этаже (G).

Чтобы сделать этот процесс более эффективным, существуют отдельные очереди для владельцев израильских паспортов и владельцев иностранных паспортов. В целях безопасности рейса все вылетающие пассажиры проходят проверку, состоящую из досмотра багажа и сумок, а также физического досмотра.

Только в аэропорту имени Бен-Гуриона дислоцируется полицейский участок. Полиция выполняет сугубо полицейские функции: расследование уголовных дел, организация движения автотранспорта, охрана общественного порядка.

В двух других аэропортах полицейские участки отсутствуют. Израильские авиакомпании принимают дополнительные меры безопасности, большинство из которых скрыто от посторонних глаз. Так, например, вся территория аэропорта имени Бен-Гуриона (Тель-Авив) обнесена стеной с многочисленными видеокамерами кругового контроля. По мере приближения на автотранспорте к аэропорту пассажиры проезжают под несколькими камерами видеонаблюдения, установленными над проезжей частью через определенные промежутки дороги, которые начинают «вести» машину до самого аэропорта, последовательно проверяя по регистрационному номеру автомобиля и установленному в некоторых машинах талону для проезда по платным полосам автодороги информацию о владельце. Таким образом, контроль пассажиров начинается с момента их приближения к аэропорту.

Международная компания EDS разработала специальную программу, в которой могли принять участие все граждане Израиля, путешествующие за границу: в обмен на добровольную проверку биографических сведений и персональную беседу с представителями служб безопасности они получали карточку «проверенного» клиента – Trusted Traveler card (учитывает более 90 параметров на пассажира). По прибытии в аэропорт Бен-Гурион пассажиры, участвующие в программе, направляются в зону, где расположены

кабинки со сканерами руки. Если система подтверждает совпадение биометрических данных, записанных в карту, с рукой пассажира, то он направляется в пункт осмотра для «знакомых» пассажиров, где проводится досмотр по сокращенной программе. А пассажиры без карты или же те, чьи карты не были опознаны системой, должны пройти полную процедуру досмотра.

Таким образом, данная система позволяет распределить нагрузку по контролю за пассажиропотоком в сторону досмотра «незнакомых» пассажиров (проводится собеседование при паспортном контроле и на регистрации, с помощью технических средств просвечивается багаж и одежда пассажиров, переодетые в штатское психологи осуществляют профайлинг и фейсконтроль пассажиров). Зона прошедших паспортный контроль обнесена пуленепробиваемым стеклом.

С 2005 г. на всех пограничных контрольных пунктах въезда и выезда в стране установлена система пограничного контроля и регистрации – BCRS-2000 (Border Control and Registration System), которая обеспечивает возможности многоведомственного доступа в информационную базу данных, более эффективный мониторинг и контроль за всеми приезжими на территории страны. Службы безопасности и контроля Израиля принимают меры по внедрению и использованию адаптированных к задачам опознавания людей новейших сенсорных технологий, которые ранее создавались для оснащения высокоточных ракетных систем, а теперь приспособляются для специальных систем контроля и «экранирования» больших масс людей, в частности в аэропортах и других общественных местах. Уровень безопасности национальных авиалиний Израиля EIAI и в главном аэропорту Бен-Гурион хорошо известен и вызывает уважение у профессионалов и пассажиров, невзирая на жесткие методы, используемые при проверке пассажиров и грузов.

Эти процедуры разрабатывались и совершенствовались с 1970-х гг., после многочисленных угонов самолетов и террористических актов на земле и в воздухе.

В Израиле системы «Безопасный город» и «Аэропорт» представляют собой эшелонированную «оборону», где на каждом уровне работает комплекс мер по предотвращению нападений, провокаций и терактов. Следует отметить, что израильтяне ради личной безопасности с пониманием воспринимают все предупредительные меры, осуществляемые специальными службами государства.

С 9 ноября 2020 г. все пассажиры аэропорта Бен-Гурион могут сдать анализы на присутствие в организме вируса COVID-19. Сделать это можно в центре тестирования Check2Fly, который расположен в третьем терминале воздушной гавани.

Лаборатория состоит из двух помещений. В одном из них пассажиры сдают образцы, которые направляются в цифровую систему управления, а в другом получают медпаспорт на иврите и английском языке, а также доступ к результатам исследования.

Исследование проводится на основе мазков по типу ПЦР. Этот способ дает наиболее точные результаты, более 95 %. Результаты полученных тестов отправляются в Министерство здравоохранения Израиля.

Лаборатория Check2Fly появилась благодаря взаимодействию медцентра «Рамбам» с компанией Omega. Тестирование, результаты которого можно будет получить в течение 14 часов, обойдется путешественникам в 45 шекелей. Более быстрое исследование, занимающее всего четыре часа, будет стоить 135 шекелей.

Открытие такой лаборатории в здании аэропорта существенно упростит жизнь путешествующим израильтянам, так как большинство государств готовы принимать только тех граждан, кто получил отрицательный анализ на коронавирус за 72 часа до поездки¹.



Центр тестирования Check2Fly на COVID-19 в аэропорту Бен-Гурион

Железнодорожный транспорт. В настоящее время вопросы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте возложены на частные охраняемые структуры. После строительства скоростной железной дороги между Тель-Авивом и Иерусалимом решают

¹ В международном аэропорту Бен-Гуриона открылся центр тестирования на коронавирус. URL: <https://israelinside.info/news/covid-19/6001> (дата обращения: 12.02.2022).

ся вопрос о создании подразделений по охране тоннелей на пути следования поездов.

Кроме того, из-за принятых многоуровневых предупредительных мер пассажиры поездов ни разу не пострадали от действий террористов. Как и везде, при входе на станцию располагается мини-КПП, где 2-3 человека занимаются контролем всех входящих. Сумки в досмотровый аппарат кладут все пассажиры без дополнительных просьб со стороны охраны. Охранники проходят хорошую профессиональную и психологическую подготовку и в случае необходимости могут провести определенную беседу с вызывающим подозрение пассажиром.

Водный транспорт. Судоходные реки в Израиле отсутствуют. В распоряжении полиции находятся лодки для патрулирования побережья. Одна – в Тель-Авиве (Средиземное море), вторая – в Эйлате (Красное море), третья – в Кинетере (Галилейское озеро). Этот транспорт используется для борьбы с незаконной рыбалкой и при необходимости извлечения трупа утопленника. В Израиле в настоящее время существуют два морских порта – в Хайфе и Ашдоде. Безопасность пассажиров и судов полностью отнесена к компетенции ЧОП и таможенной службы. Сотрудники частных охранных структур полностью обеспечивают безопасность объекта – как по периметру, так и внутри. В морских портах также нет полицейских участков. При необходимости расследования убийства, разбоя, кражи и т. д. вызывается патрульная машина из ближайшего участка. Все остальные виды преступлений, начиная от контрабанды наркотиков, незаконного перемещения грузов, контрабанды товаров и т. д., относятся к компетенции таможенной службы порта. Необходимо отметить, что отстаиваемая израильским руководством концепция эффективной борьбы с терроризмом может быть реализована лишь при условии широкой общественной поддержки и сознательности населения, четкого следования указаниям полиции и служб безопасности. Это предполагает неукоснительное выполнение всеми гражданами Израиля требований, связанных с регулярной проверкой документов и личных вещей пассажиров, а также транспортных средств и проведением иных мероприятий, которые в обычных обстоятельствах могли бы восприниматься как вторжение в личную жизнь. Для израильтян такое ответственное поведение фактически стало повседневной нормой.

Но несмотря на все меры, принимаемые властями Израиля, террористические атаки ясно дают понять: никакие меры не гарантируют стопроцентной безопасности. Всегда необходимо помнить о человеческом факторе. Обеспечением правопорядка на объек-

тах транспорта в Израиле занимаются ШАБАК, частные охранные предприятия при тесном взаимодействии с владельцами транспортных компаний, муниципалитетами. Полиция в этой сфере занимается в основном координацией деятельности частных охранников.

3. Организационно-правовые основы сил правопорядка на водном, воздушном и железнодорожном транспорте в Соединенных Штатах Америки

С 2001 г. в США создано Управление безопасности на транспорте – Transportation Security Administration, в ведение которого было передано большинство федеральных программ в сфере безопасности, ранее рассредоточенных между многочисленными ведомствами. Первоначально Управление было организовано в структуре Министерства транспорта США, но в ноябре 2002 г. было перемещено в Министерство внутренней безопасности США.

Ранее задача, которая сегодня возложена на Управление, – организация безопасности всех видов транспорта находилась в компетенции частных охранных структур. После терактов 11 сентября 2001 г. государственная администрация признала необходимость создания единой федеральной службы, способной взять на себя ответственность за весь комплекс безопасности в стране. Сегодня численность Управления составляет около 60 тыс. человек. Являясь структурным подразделением МВБ США, Управление в тесном контакте с федеральными и региональными правоохранительными органами контролирует службы безопасности аэропортов, объектов железнодорожного, автобусного сообщения, метро, трубопроводов и портов. Наиболее многочисленным подразделением Управления (около 45 тыс. человек) является Служба предполетного досмотра.

Кроме того, в состав Управления входят: служба авиационных маршалов, обеспечивающая физическую безопасность пассажиров и экипажей самолетов и, при необходимости, других видов транспорта; служба транспортных инспекторов (около 1 550 сотрудников), занимающаяся всесторонней оценкой и расследованием происшествий с пассажирами и грузами с целью снижения общих угроз безопасности.

Помимо Управления транспортной безопасности МВБ США для обеспечения безопасности на железнодорожных станциях, в поездах и на полосе отвода железных дорог в северо-восточном регионе США действует негосударственная охранный служба Amtrak, состоящая из 19 тыс. сотрудников, наделенных правом осуществления полицейских функций и проведения оператив-

но-розыскных мероприятий в пределах юрисдикции корпорации Amtrak. На территории 25 западных штатов США действует Департамент полиции BNSF Railway, в его компетенцию входит обеспечение сохранности грузов и подвижного состава на железнодорожных путях протяженностью 54 тыс. км. Сотрудники Департамента в соответствии с федеральным законом и законами штатов наделены полномочиями проводить оперативно-розыскные мероприятия и осуществлять аресты подозреваемых по делам, связанным с нанесением ущерба железнодорожному имуществу и грузам. Железнодорожная полиция в Соединенных Штатах организационно включена в частные компании по эксплуатации железных дорог. Компании обязаны использовать полицейских по их прямому назначению и оплачивать их труд в соответствии с законами штатов, предписаниями окружных шерифов или городских властей. Координация действий всех подразделений железнодорожной полиции производится Полицейским консультативным комитетом при Ассоциации американских железных дорог, в состав которого входят руководящие сотрудники полиции США и Канады. Права и обязанности железнодорожной полиции в США, устанавливаемые законодательством штатов, сформулированы неодинаково, однако их общий смысл заключается в том, что сотрудник железнодорожной полиции является полицейским, осуществляющим наряду с некоторыми специальными задачами все основные функции, присущие общей полиции. Полицейские на железной дороге сталкиваются с такими же проблемами по охране общественного порядка, которые возникают и у муниципального патрульного. Им приходится постоянно иметь дело с разными категориями правонарушителей – с хулиганами, бродягами, ворами.

Важнейшей задачей железнодорожной полиции является расследование крушений поездов, а также хищений, порчи имущества и оборудования или различных иных правонарушений, повлекших причинение материального ущерба. Одной из общегосударственных полицейских систем является служба безопасности Федерального агентства авиации, которая имеет на аэродромах своих сотрудников, наделенных по закону полицейскими функциями. Основная задача этих полицейских сил – охрана членов экипажей и пассажиров от преступных посягательств, предупреждение насильственного угона самолетов, захвата заложников. Кроме того, в ряде штатов имеются специальные авиационные полицейские подразделения, входящие в состав полиции штатов, подчиненной властям этих штатов. Также в США, где система полицейских органов в значительной степени децентрализована, функции водной

полиции выполняют полицейские подразделения штатов, графств, крупных городов.

Старейшим подразделением нью-йоркского полицейского департамента является портовый отряд, созданный еще в 1858 г. для борьбы с «бунтами и грабежами» в порту. Портовый отряд несет ответственность за поддержание порядка на водном участке протяженностью почти в 600 миль. Помимо обычных полицейских функций водная полиция в США осуществляет спасательные работы. Задачи, выполняемые патрульными судами водной полиции, различны и определяются в известной мере местом расположения полицейских постов. Экипажи судов, направляемые в район порта, занимаются главным образом патрулированием у пристаней и причалов, стремясь предотвратить кражи находящихся на складах материальных ценностей. Большая роль в деятельности отряда отводится контролю за соблюдением правил судоходства, в частности тех положений, которыми регулируются скорость движения судов, порядок занятий водным спортом и другой деятельностью на водной акватории. Экипажи, патрулирующие у городских пляжей, оказывают первую помощь пострадавшим при различных происшествиях на воде, охраняют купающихся от акул.

В результате исследования мы приходим к выводу, что полиция США (федерального и регионального значения) контролирует службы безопасности аэропортов, объектов железнодорожного, автобусного сообщения, метро, трубопроводов и портов в тесном контакте с федеральными и региональными правоохранительными органами.

Глава 3. Организационные формы и компетенция полицейских образований в сфере обеспечения безопасности на транспорте в зарубежных странах

1. Современные будни британской транспортной полиции

«Британская транспортная полиция (далее – БТП) – это национальная полицейская служба железных дорог, обеспечивающая соблюдение закона, чтобы сохранить мир в Королевстве и уменьшить страх перед преступностью», – такая характеристика представлена в законе.

В начале 1990-х годов Ирландская республиканская армия атаковала британские железные дороги бомбами, взрывавшимися на железнодорожных станциях, линиях и поездах. Проблема еще больше усугублялась многочисленными ложными звонками. В 1991 г. полиция имела дело с 1683 ложными звонками и 1391 подозрительным предметом. БТП продолжает поддерживать связь со службами безопасности, чтобы обеспечить безопасность железных дорог.

1 апреля 1992 г. под руководством главного констебля Десмонда О’Брайена БТП была реорганизована и разделена на восемь районов, каждый из которых возглавлял командующий районом. Для каждого полицейского участка были назначены офицеры, которые должны были выполнять требования полиции.

Реорганизация сняла исторические ограничения многоуровневой иерархии, избавившись от длительной цепочки командования, с целью улучшения связи и эффективности. Она должна была передать из штаб-квартиры, расположенной в центре Лондона, максимальный объем принятия решений и переместить максимальное количество ресурсов в отдельные полицейские участки. Таким образом, была повышена эффективность затрат и подотчетность на местах, и предполагается, что те, кто остается в штаб-квартире БТП, сосредоточат свое внимание на установлении ценностей, поддержании стандартов, разработке политики, проведении ревизий и предоставлении необходимых экспертных знаний, работая над повышением качества обслуживания. При реорганизации заяв-

лялись амбициозные цели «сделать железные дороги самыми безопасными» и «повысить качество жизни клиентов и персонала при одновременной защите всего сообщества, предоставлять высококачественные полицейские услуги, которые являются заботливыми, эффективными, вежливыми и доступными, консультативными, гибкими и экономически эффективными».

Открытие туннеля под Ла-Маншем ознаменовалось появлением специальной группы офицеров, охранявших международную связь с континентом. Во время Чемпионата мира 1998 г. на железнодорожном вокзале Лилля во Франции было открыто отделение БТП.

Железнодорожные аварии в Саутхолле, Паддингтоне, Хэтфилде, Поттерс-Баре и Селби в Йоркшире снова вывели работу БТП на общественную арену. Офицеры работали долгие часы как на местах аварий, так и после них, проводя длительные и сложные расследования. Работа этих сил была признана, в частности, Ее Величеством Королевой и министром внутренних дел.

В 2004 г. для оказания помощи были вновь введены специальные констебли, и в 2005 г. их число стало самым большим на сегодняшний день.

В том же году БТП столкнулась с одной из самых больших послевоенных проблем, когда 7 июля террористы-смертники атаковали транспортную сеть Лондона. 52 человека погибли и 700 получили ранения, когда бомбы были взорваны в поездах метро близ Эджвер-Роуд, Кингс-Кросс и Олдгейт, а также в автобусе близ Тэвисток-сквер.

Две недели спустя офицеры БТП и другие аварийные службы отреагировали на то, что подземная служба снова стала мишенью. Сообщалось о задымлении на станциях «Овал», «Уоррен-стрит» и «Шепердс-Буш», поскольку взрывные устройства были взорваны лишь частично.

По мере того как 2005 г. подходил к концу, БТП перенесли свой штаб сил из Тэвисток-Плейс на новое место в Кэмдене. Новое здание могло похвастаться на треть большей площадью и вместить 350 офицеров и штабистов.

В начале 2006 г. офицерам БТП было предоставлено право выдавать уведомления о штрафах за беспорядки, что привело БТП в соответствие со всеми силами Министерства внутренних дел в Англии и Уэльсе. Эти уведомления позволяют офицерам иметь дело с низкоуровневыми, антиобщественными и неприятными правонарушениями.

С приближением лета 28 наших офицеров отправились в Германию, чтобы поддержать немецкую полицию во время Чемпиона-

та мира по футболу. Офицеры охраняли английских болельщиков, когда они направлялись на стадионы по всей Германии.

В октябре БТП назначила Элли Берд суперинтендантом по операциям в лондонском метро. Она первая женщина, достигшая такого высокого звания за всю 180-летнюю историю железнодорожной полиции.

В феврале 2007 г. БТП добавила метро Глазго к своей юрисдикции, поскольку офицеры приступили к первоначальному двухмесячному судебному разбирательству с Strathclyde Partnership for Transport.

2009 г. ознаменовался переменами на самом верху, когда Эндрю Троттер сменил уходящего главного констебля Яна Джонстона. Новый главный констебль вновь подчеркнул роль БТП в защите пассажиров, железнодорожного персонала и самой железной дороги.

Время с апреля 2019 по март 2020 г. было успешным для БТП, до тех пор пока кризис COVID-19 не обрушился на Великобританию в первой половине 2020 г.

Офицеры, сотрудники и персонал отреагировали на кризис, имея дело с пассажирами, которые внезапно были лишены возможности совершать поездки и использовать железнодорожные станции общего пользования. То, как быстро БТП адаптировалась к новому потоку проблем, возникших в связи с началом пандемии и блокированием транспорта, стало свидетельством преданности и профессионализма офицеров и рядовых сотрудников БТП.

После успеха службы текстовых отчетов БТП запустила инструмент онлайн-отчетности, который упрощает людям возможность сообщать о преступлениях. С момента его запуска в апреле 2019 г. было зарегистрировано почти 15 000 сообщений о преступлениях.

В октябре 2019 г. правительство одобрило 1 млн фунтов стерлингов для дополнительного финансирования усилий БТП по борьбе с преступностью на железнодорожных линиях.

За этим последовало дополнительное обязательство в размере 3,3 млн фунтов стерлингов на 2020/21 финансовый год.

БТП продолжает поддерживать национальные усилия по борьбе с преступностью, при этом сокращая масштабы насилия посредством проведения операций «Дозорный». Принимаемые меры способствовали снижению числа случаев серьезного насилия и правонарушений с применением холодного оружия, а также снижению уровня насилия в отношении железнодорожного персонала.

Сокращение числа нарушений по-прежнему остается приоритетом. БТП и отраслевые партнеры работают над составлением списка горячих точек, и в результате целенаправленных мероприятий наблюдалось сокращение активности в этих местах.

В рамках Стратегического плана на 2018–2021 годы, имеющего четыре всеобъемлющие цели, которые касаются приоритетов отрасли, пассажиров, железнодорожного персонала и всех тех, кто использует железную дорогу и ее инфраструктуру, усилия БТП направлены на повышение эффективности и результативности, повышение способности удовлетворять меняющийся спрос на охрану правопорядка на железных дорогах в будущие годы.

В преамбуле к этому документу говорится: «Каждый, кто пользуется железными дорогами для путешествий, отдыха или работы, заслуживает того, чтобы чувствовать себя в безопасности и быть уверенным в этом».

В этом контексте главная роль отводится партнерству с железнодорожной отраслью, предотвращению ситуаций, которые приводят к сбоям в работе железных дорог, и защите уязвимых групп населения.

В течение 2020–2021 гг. БТП пришлось реагировать на пандемию COVID-19, новый риск, который повлиял на операционную деятельность ведомства. Ресурсы полицейского персонала были направлены на планирование и мобилизацию операций в поддержку чрезвычайного законодательства, принятого правительством Великобритании. В то время как небольшое число пассажиров, пользующихся железнодорожной сетью в период блокировки, привело к снижению преступности, происходило более активное развертывание сотрудников для соблюдения законодательства о чрезвычайном положении и предотвращения ненужных поездок населения.

Вероятность стать жертвой на железной дороге остается низкой, и только 22 преступления зарегистрировано на миллион пассажирских поездок, совершенных между 1 апреля 2019 г. и 31 марта 2020 г.

8 февраля 2021 г. главный констебль БТП Пол Кроутер ушел в отставку.



Пол Кроутер

25 марта 2021 г. новым главным констеблем БТП стала 52-летняя Люси Д'Орси. Ее назначение было одобрено государственным секретарем по транспорту Грантом Шаппсом и министром юстиции Шотландии Хамзой Юсуфом.

Люси Д'Орси поступила на службу в столичную полицию в 1992 г. Она отвечала за реагирование полиции на крупнейший пожар в Лондоне в 2006 г. в Бофорт-парке, а также возглавляла специальные операции, связанные с незаконным оборотом оружия. В марте 2011 г. она переехала из Энфилда, чтобы стать главным суперинтендантом и командующим округами в Хаммерсмите и Фулхэме, в марте 2014 г. она была повышена до командующего в Восточном Лондоне. В 2015 г. Д'Орси была ответственной за безопасность во время визита китайского лидера Си Цзиньпина в Великобританию.



*Главный констебль
британской транспортной полиции
Люси Д'Орси*

11 июля 2021 г. Люси Д'Орси была награждена медалью королевской полиции за выдающиеся заслуги в полицейской деятельности специальных операций в Великобритании в честь Дня рождения Ее Величества Королевы¹.

В качестве вывода следует отметить, что железные дороги с момента своего возникновения имели особые полицейские потребности. В течение XIX века для отдельных железнодорожных компаний были созданы специальные полицейские силы. После Второй мировой войны и национализации эти полицейские

¹ British Transport Police History Group. URL: <https://www.btphg.org.uk/?m=202106> (дата обращения: 12.04.2022).

силы были переданы под контроль Британского Совета железных дорог (BRB). В соответствии со ст. 69–71 закона о транспорте 1962 г. он должен был подготовить для утверждения государственным секретарем схему организации, контроля и управления транспортной полицией. Это включало в себя назначение комитета БТП, который, в свою очередь, назначал и контролировал главного констебля, ответственного за управление силами. В ст. 132 и 133 закона о железных дорогах 1993 г. полномочия, касающиеся транспортной полиции, были переданы от комитета БТП непосредственно государственному секретарю. Когда железные дороги были приватизированы в середине-конце 1990-х годов, поставщики и пользователи железных дорог стали нести ответственность за финансирование сил (например, железнодорожные эксплуатационные компании). Надзорные полномочия первоначально были возложены на стратегическое железнодорожное управление (СРА) в соответствии со ст. 217 и приложением 18 к закону о транспорте 2000 г. с внесенными в него поправками. Британское Управление транспортной полиции (ВТРА) приняло на себя полномочия СРА в 2004 г., и СРА было свернуто.

На протяжении всей своей истории БТП была на переднем крае полицейской деятельности. Она была одной из первых сил, набиравших женщин, и впервые использовала полицейских собак. Офицер БТП произвел первый арест с использованием электрического телеграфа в 1845 г., а в 1970-х годах БТП стала первой силой, использовавшей компьютер для сообщения и регистрации преступлений.

2. Деятельность полицейских структур Французской Республики в сфере транспортной безопасности

В структуре Национальной полиции Французской Республики существует созданное в 1999 г. Центральное управление пограничной полиции (*Direction centrale de la police aux frontières*, далее – ДСРАФ), которое включает отдел изучения новых технологий, службу контроля за железнодорожным транспортом и три специализированных отделения, на которые возложены задачи по обеспечению безопасности на авиа- и железнодорожном транспорте. В целом ДСРАФ обеспечивает анализ и обработку данных по передвижению как самого транспорта, так и пассажиров, решает оперативные задачи, связанные с внезапно возникающими угрозами. Деятельность Управления орга-

низуется на территории Франции по зональному принципу (деление страны на 7 зон), также присутствуют 2 объекта особого внимания (парижские аэропорты Шарль-де-Голль и Орли), 4 направления работы за границей (иностранные французские территории). Управление представлено 45 филиалами в департаментах Франции, 7 бригадами железнодорожного обеспечения, 10 бригадами авиационной полиции, 15 административными центрами содержания под стражей, 44 мобильными бригадами расследования, 10 центрами таможенного сотрудничества. Отдел изучения новых технологий, подчиненный напрямую директору ДСРАФ, занимается ведением существующих баз данных, координацией нововведений в системе транспорта с точки зрения интересов полиции. Он тесно взаимодействует с Министерством по миграции, службой технической безопасности Министерства транспорта, специальными службами, отвечающими за государственную безопасность. На службу по контролю железнодорожного транспорта возлагаются задачи по обеспечению нормального функционирования железной дороги, изучению и внедрению директив МВД Франции в области безопасности движения, организации и координации всех задействованных служб безопасности, работающих на сети железных дорог (полиции, жандармерии, службы общего станционного контроля), обеспечению взаимодействия со странами-соседями, обеспечению необходимого патрулирования, борьбе с незаконной миграцией. Часть полномочий по обеспечению безопасности и правопорядка на транспорте во Франции возложена на Национальную жандармерию, в ее состав входят самостоятельные подразделения на воздушном гражданском транспорте, на воздушном военном транспорте, а также морская (береговая) жандармерия. Подразделения жандармерии на воздушном гражданском транспорте занимаются вопросами обеспечения безопасности аэропортов, гражданских судов, стыковочных узлов; обеспечивают антитеррористическую безопасность аэропортов, расследуют случаи нарушения авиационных правил, борются с угонами самолетов, контролируют персонал, работающий в закрытой аэропортовой зоне (контроль багажа, грузов, питания, наземного обслуживания). Также на это подразделение возложено расследование авиакатастроф во Франции и за рубежом. В структуре Генеральной дирекции Национальной жандармерии Франции (входит в МВД Франции, с 2004 г. шефом жандармерии назначают сотрудника МВД) имеется Центральная служба воздушной жандармерии (аэропортов). Задачи воздушной жандармерии Франции, как и в Рос-

сии, в аэропортах многочисленны и разнообразны. Они включают: выполнение задач по обеспечению общественной безопасности; наблюдение за деятельностью служб гражданской авиации; расследование авиационных происшествий; выполнение информационных задач в тесном сотрудничестве с другими службами полиции; борьбу с преступлениями, совершаемыми в самолетах или с использованием авиационного транспорта; охрану аэродромов и аэропортов; борьбу с терроризмом; выполнение всех задач уголовной полиции, находящихся в ее ведении. К примеру, обеспечением общественного порядка, безопасности и борьбой с преступными проявлениями в аэропорту имени Шарля де Голля (в 25 км от Парижа) заняты около 300 служащих полиции и более 150 полицейских из республиканских рот безопасности.

Во Франции вопросами обеспечения транспортной безопасности занимается также подразделение транспортной полиции (SDRPT). Оно обеспечивает безопасность на всех видах транспорта в густонаселенном регионе Иль-де-Франс и находится в подчинении префекта полиции. 22 апреля 2010 г. Национальный план обеспечения безопасности на транспорте расширил компетенцию SDRPT на четыре участка железнодорожной сети за пределами Иль-де-Франс (Креиль, Бове, Дре и Вернон).

В состав региональной полиции на транспорте входят: Бригада полиции, действующая на железных дорогах; Департамент полиции, обеспечивающий безопасность на железнодорожных станциях; Департамент расследований.

Региональная полиция на транспорте взаимодействует с подразделением по обеспечению безопасности путей сообщения (GPSR) – военизированным подразделением, состоящим из 1 000 сотрудников, отвечающих за безопасность пассажиров, персонала и имущества; со службой общего надзора Suge, состоящей из 2 873 агентов. В рамках борьбы с эпидемией COVID-19 были увеличены полномочия указанных подразделений. Во время чрезвычайного положения в области здравоохранения в рамках Указа № 2020-663 от 31 мая 2020 г.¹ они получили полномочия по проверке соблюдения правил ношения масок, проверке медицинских документов, удостоверяющих возможность перемещения в железнодорожном транспорте.

¹ Décret No 2020-663 du 31 mai 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de COVID-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr> (дата обращения: 12.04.2022).

В заключение можно сделать вывод, что обеспечением безопасности на объектах транспортной инфраструктуры во Французской Республике занимаются различные федеральные, региональные и частные специализированные подразделения в рамках своей компетенции.

3. Полицейские формирования на транспорте в странах Восточной Европы

В Республике Польша за обеспечением правопорядка на транспорте отвечают различные государственные службы в рамках своей компетенции, в том числе агентство внутренней безопасности (ABW). Данная польская спецслужба с 2002 г. наделена правом задерживать подозреваемых лиц, проводить осмотр помещений, досматривать грузы, наземный, водный и воздушный транспорт, а также обращаться за содействием к другим польским спецслужбам и государственным органам. В составе этого подразделения в 2008 г. был создан Антитеррористический центр, который занимается проблематикой мониторинга и пресечения террористических угроз, в том числе и на объектах транспорта. В этом центре работают не только служащие ABW, но также работники полиции (полиция в Польше демилитаризована) как прикомандированные офицеры Агентства разведки, Пограничной охраны, Службы военной разведки и разведки Министерства финансов.

В соответствии с п. 2 ст. 1 закона от 6 апреля 1990 г. «О полиции» на полицию Польши возлагаются задачи по защите общественной безопасности и правопорядка, включая обеспечение порядка в общественных местах и в общественном транспорте, а также обеспечение безопасности движения на общественных дорогах и водных путях, предназначенных для общественного пользования. Следует отметить, что Польша, являясь государством с незначительной территорией, имеет разветвленную систему различных специальных служб, которые функционируют в сфере обеспечения безопасности. Полномочия этих служб, в том числе и по обеспечению безопасности на транспорте, дополняют друг друга, а в ряде случаев дублируются. Обеспечением безопасности на объектах транспорта уполномочены заниматься Пограничная охрана с собственными операционными и следственными службами, Военная жандармерия, Инспекция автомобильного транспорта, Бюро охраны правительства и несколько типов ведомственной охраны, городские стражи

с полицейскими правами. Единой специализированной службы, отвечающей непосредственно за безопасность населения на объектах транспорта, в Республике Польша не имеется.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что Польша является государством, в котором большинство специальных служб и военных структур играют значимую роль в обеспечении безопасности населения на объектах транспорта. Они действуют на основании отраслевых законов, в которых определены их задачи, в том числе и по охране правопорядка на транспорте.

Заключение

История транспортных путей уходит в далекое прошлое. Однако вопросам обеспечения безопасности транспорта стали уделять самое пристальное внимание только в конце XVIII века.

Серьезным проектом, доказавшим свою превентивную эффективность, стала Морская полиция, или Полиция Темзы Патрика П. Колкухуна. Полиция Темзы стала моделью и прологом к реформе полицейских правоохранительных органов, реализованной в 1829 г. Робертом Пилом, создавшим полицейскую службу, территориальные полицейские силы, ответственные за обеспечение правопорядка в Большом Лондоне.

С момента появления железнодорожного транспорта в первой половине XIX века безопасность пассажиров, транспортных коммуникаций и средств передвижения приобрела новые очертания. Первой общественной железной дорогой в Европе принято считать дорогу между английскими городами Дарлингтон и Стоктон, открытую в 1825 г.

С 60-х годов XIX века железные дороги были расположены на всех континентах, больше всего в Европе и Северной Америке, и в основном использовались для перевозки грузов. В XIX веке были изобретены локомотивы с паровым, а затем электрическим двигателем, а после 1900 г. – также локомотивы с двигателем внутреннего сгорания. Большое влияние на быстрое расширение и формирование плотной железнодорожной сети оказывали военные конфликты, так как снабжение армии по железной дороге было быстрым и надежным.

Благодаря развитию железнодорожного транспорта произошла быстрая институционализация полицейских формирований, создаваемых для обеспечения безопасности и правопорядка. Их создание, развитие правовой базы для функционирования, а также апробация многих технических новелл для эффективной борьбы с правонарушениями позволили внедрить модель специализированной транспортной полиции в большинстве государств мира.

Никто не будет спорить с тезисом, что эффективные транспортные системы необходимы для экономического роста, территориальной сплоченности, социального развития и благоприятной окружающей среды.

Сегодня многие государства с развитой транспортной инфраструктурой получают значительные выгоды от транзитных маршрутов. В Нидерландах их доля составляет около 40 % от общего объема экспорта услуг. Хотя на европейском уровне не существует последовательной и достоверной статистики, анализ тенденций в отдельных странах показывает растущую долю международных потоков для национальных железнодорожных систем. Например, международные железнодорожные перевозки увеличились с 37 % в Германии в 1995 г. до 47 % в 2005 г., в Нидерландах рост составил от 76 до 79 %, а во Франции – с 30 до 33 %¹.

План единого европейского транспортного пространства предусматривает создание конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системы. Основной целью документа является снижение воздействия транспорта на окружающую среду, в частности на глобальное изменение климата. Железнодорожным пассажирским перевозкам уделяется приоритетное внимание. Планируется завершить утроение длины железнодорожной сети существующих высокоскоростных поездов в Европе к 2030 г. по сравнению с 2011 г. Наибольший объем пассажирских перевозок на средние расстояния должен реализовываться по железной дороге к 2050 г.

Таким образом, в случае развития высокоскоростных железных дорог произойдет замена воздушного транспорта на более коротких маршрутах. Эта компенсация призвана способствовать снижению энергопотребления и уменьшению воздействия на глобальный климат.

Однако вмешаться в эти амбициозные проекты могут различные угрозы и силы. Например, государства Европейского союза отказались от широкомасштабного пограничного контроля. Хотя это удобно гражданам и выгодно экономике в целом, но это расширило возможности для трансграничных преступлений. Транспорт постоянно подвергается актам незаконного вмешательства, начиная от простых преступных действий вплоть до крупных хищений грузов, актов пиратства, угонов воздушных судов и террористических атак. Мировые транспортные системы по-прежнему являются главной целью террористов. Экономический ущерб от гибели людей и реабилитации пострадавших, уничтожения имущества в результате преднамеренных незакон-

¹ Woodburn A., Allen J., Browne M., Leonard J. The Impacts of Globalization on International Road and Rail Freight Transport activity // Transport Studies Department. London, 2008. P. 12–13.

ных действий на транспорте ежегодно исчисляется десятками миллиардов долларов.

Отношение к рискам, связанным с террористическими нападениями на транспортные цели, значительно различается по всему миру. Хотя можно с полной уверенностью утверждать, что некоторые государства имеют более высокий риск подвергнуться террористическим актам, чем другие. При этом национальные правила зачастую сильно различаются. Гармонизация международных и национальных стандартов безопасности на транспорте, учет передового опыта государств, межгосударственное взаимодействие правоохранительных структур различного типа, безусловно, помогут выработать меры по безопасному передвижению пассажиров и грузов на всех видах транспорта.

Список литературы

Литература на русском языке

Банаева М. П., Варгузова А. А., Колчевская Н. Ю. и др. Зарубежный опыт правоохранительных органов в области обеспечения правопорядка на транспорте: аналитический обзор с предложениями. Москва, 2018.

Белая книга. Транспорт. Стратегический план для единой европейской транспортной зоны: в направлении к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе. Люксембург, 2011.

Борисенко В. Н., Кузнецова Ю. И. Политическая биография сэра Роберта Пиля в историографии (вторая половина XX в. – начало XXI в.) // Клио: Журнал для ученых. 2015. № 8 (104).

Дитер Ш., Кравчук Л. С. Из истории создания железнодорожной полиции Германии // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 3.

Макаров Е. П. Гордоновский бунт и религиозно-политическая борьба в Великобритании 1778–1780 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Саратов, 2013.

Поррит Э. Современная Англия: права и обязанности ее граждан / пер. с англ. О. В. Полторацкой. Москва, 1897.

Советская военная администрация в Германии, 1945–1949: справочник / отв. ред. Я. Фойтцик, А. В. Доронин, Т. В. Царевская-Дякина. Москва, 2009.

Соловьева А. А. Социокультурный аспект становления железнодорожной системы в Англии: вторая половина 20-х – первая половина 50-х гг. XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ярославль, 2012.

Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. Санкт-Петербург, 1898. Т. 23.

Законодательство зарубежных государств

Act for amending the Laws relative to the Appointment of Special Constables, and for the better Preservation of the Peace, 15 October 1831 // A Collection of Statutes Connected with the General Administration of the Law: Arranged According to the Order of Subjects, with Notes (1836). Vol. 10.

Act for the more effectual Prevention of Depredations on the River Thames and in its Vicinity and to amend an Act made in the second Year of the Reign of His present Majesty to prevent the committing of Thefts and Frauds by Persons navigating Bum Boats and other Boats upon the River Thames // The Statutes at Large, of England and of Great Britain: From Magna Carta of Great Britain and Ireland. London, 1811. Vol. XX.

Bekanntmachung, betreffend das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, 30 November 1885 // Deutsches Reichsgesetzblatt Band. 1885. № 32.

Bekanntmachung, betreffend die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung // Deutsches Reichsgesetzblatt Band. 1904. № 47.

Channel Tunnel Act, 23 July 1987. URL: https://wikisvo.ru/wiki/Channel_Tunnel_Act_1987 (дата обращения: 20.02.2022).

Die Verfassung des Deutschen Reichs, 11 August 1919 // Reichsgesetzblatt. 1919.

Gesetz gegen den Verrath militärischer Geheimnisse // Deutsches Reichsgesetzblatt Band. 1893. № 27.

Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben, 11 Januar 2005 // Bundesgesetzblatt. Teil 1. № 3.

Railways Act, 19 August 1921 // UK Public General Acts. 1921.

Zákon o dráhách, 20 května 1937, № 86/1937. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjgm3v6obwfyua> (дата обращения: 10.02.2022).

Zákon o dráhách, 12 července 1950, № 97/1950. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzguyf6ojxfyua> (дата обращения: 10.02.2022).

Zákon o dráhách, 26 února 1964, № 51/1964. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzguyf6ojxfyua> (дата обращения: 10.02.2022).

Zákon o národní bezpečnosti, 21 prosince 1948, № 286/1948. URL: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzguyf6ojxfyua> (дата обращения: 10.02.2022).

Литература на иностранных языках

British Transport Police History Group. URL: <https://www.btphg.org.uk/?m=202106> (дата обращения: 10.02.2022).

Brown S. Socialism with a Slovak Face: Federalization, Democratization, and the Prague Spring // East European Politics and Societies. 2008. № 3.

Burger P. Ozbrojená stráž ochrany železnic. URL: <https://www.policista.cz/clanky/reportaz/ozbrojena-straz-ochrany-zeleznic-585> (дата обращения: 10.02.2022).

Coleman T. The railway navvies: A history of the men who made the railways. London, 1966.

Critchley T. A. A history of police in England and Wales. London, 1978.

Die Gründungsakte der Gestapo. URL: <https://www.welt.de/geschichte/zweiter-weltkrieg/gallery121923322/DieGrundungsakte-der-Gestapo.html> (дата обращения: 10.02.2022).

Fielding N. The Police and Social Conflict. London, 1991.

Gay W. The railway police // Police Journal. 1943. № 16.

Godwin W. Enquiry concerning political justice, and its influence on morals and happiness: in 2 vol. London, 1796.

Gordon K. A Brief History of the Training Centre, Tadworth. URL: https://www.btpgh.org.uk/?page_id=5247 (дата обращения: 10.02.2022).

Historie SNB v dokumentech. Praha, 1984.

Historie vzniku služební kynologie. URL: <https://www.cz-pes.cz/literatura-sl-kynologie-1.php> (дата обращения: 10.02.2022).

Illustrated London News, July 1864. URL: <http://www.mernick.org.uk/thhol/murdernl.html> (дата обращения: 10.02.2022).

Knott G. H. Trial of Franz Muller. London, 2006.

Krause E. 25 Jahre Aufgabe Bahnpolizei // Deutsche Polizei. 2017. № 8.

Krause R. Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands. Leipzig, 1887.

Kvapilová I. Organizační vývoj SNB v 50 letech se zaměřením na jeho veřejněbezpečnostní složku // Internetová verze Aborníku AMV. 2004. № 2.

Macek P., Uhlíř L. Dějiny policie a četnictva II. Československá republika 1918–1939. Praha, 1999.

Manvell R., Fraenkel H. Heinrich Himmler. The Sinister Life of the Head of the SS and Gestapo. New York, 2007.

Mašek M. Dějiny policie a četnictva mezilety 1918–1938 se zaměřením na regiony Lounsko a Mostecko. Plzeň, 2013.

Mather F. C. Public order in the age of the chartists. Manchester, 1959.

McKay M. Policewomen on the Railways 1917–2017. URL: <https://www.btpgh.org.uk> (дата обращения: 10.02.2022).

Murder of Sarah Hart by John Tawell. URL: http://www.btp.police.uk/about_us/our_history/crime_history/murder_of_sarah_hart_1845.aspx (дата обращения: 10.02.2022).

Paterson D. Origins of the Thames Police. URL: http://www.Thames.policemuseum.org.uk/h_police_1.html (дата обращения: 10.02.2022).

Paul G. Die Gestapo // Ordnung und Vernichtung. Die Polizeiim NS-Staat. Dresden, 2011.

Poole R. Peterloo: The English Uprising. Oxford, 2019.

Procházka J. Poválečné Československo 1945–1989. Praha, 1991.

Rawlings P. Policing: A Short History. Cullompton, 2002.

Schulze D. Das Große Buch der deutschen Volkspolizei. Geschichten – Aufgaben – Uniformen. Berlin, 2006.

Simmons J., Biddle G. The Oxford Companion to British Railway History: From 1603 to the 1990s. Oxford, 1997.

Vaughan A. Railwaymen, politics and money: the great age of railways in Britain. London, 1997.

Vor 85 Jahren: Nazis bauen Macht der Gestapo aus. URL: <https://www.bpb.de/politik/hintergrund-aktuell/280733/gestapo-gruendung> (дата обращения: 10.02.2022).

Women Police Volunteers (WPV). URL: <https://spartacus-educational.com/Wwps.htm> (дата обращения: 10.02.2022).

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Научное издание

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ:
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ**

Монография

Редактор Э. А. Циткилова
Верстка С. Х. Аминова

Подписано в печать 10.06.2022. Формат 60×84 ¹/₁₆.
Усл. печ. л. 5,58. Уч.-изд. л. 4,73. Тираж 62 экз. Заказ № 25у.

Отделение полиграфической и оперативной печати РИО
Академии управления МВД России
125171, Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, д. 8

ISBN 978-5-907530-58-4



9 785907 530584