

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

Кафедра административно-правовых дисциплин

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему **«ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ
АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ
НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО
И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
ОРГАНА МВД РОССИИ НА РАЙОННОМ УРОВНЕ)»**

Выполнил
Камалов Айнур Илдарович
обучающийся по специальности
40.05.02 Правоохранительная деятельность
2017 года набора, 7202 учебной группы

Руководитель
начальник кафедры,
кандидат юридических наук, доцент
Мамлеева Дилара Радиковна

К защите рекомендуется
рекомендуется / не рекомендуется

Начальник кафедры Мам Д.Р. Мамлеева
подпись

Дата защиты «__» _____ 2023 г. Оценка _____

ПЛАН

Введение.....	3
Глава 1. Исторический, нормативный и теоретический анализ подразделений полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.....	8
§ 1. История предупреждения и пресечения преступности на объектах транспорта подразделениями полиции	8
§ 2. Нормативная база, регулирующая деятельность подразделений полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта	14
§ 3. Понятийный аппарат, связанный с организацией подразделений полиции на объектах транспорта	18
Глава 2. Особенности организации осуществления административной деятельности полиции на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта.....	24
§ 1. Организационная структура и деятельность подразделений полиции на объектах транспорта	24
§ 2. Линейные подразделения полиции на воздушном транспорте: задачи, функции, деятельность по обеспечению авиационной безопасности.....	37
§3. Особенности организации общественного порядка на объектах водного транспорта.....	41
§ 4. Проблемы практической деятельности подразделений полиции на объектах железнодорожного транспорта	44
Заключение.....	50
Список использованной литературы.....	54

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность данной темы исследования состоит в том, что объекты железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта представляют из себя сложные системы, состоящие из высоких мощностей источников энергии, высокие скоростей движения, сложностей в агрегатной и механической части установок вышеуказанных видов транспорта, и требующие повышенного внимания к качеству диагностики рабочего и исправного состояния транспорта в целом. Вышеуказанные факты предъявляют высокие требования к уровню качественной подготовки, и к ответственному отношению к своей работе сотрудников транспортных компаний, органов государственной власти и подразделений транспортной полиции. Халатная, т.е. осуществление служебной деятельности с низкой эффективностью и слаженностью взаимодействия органов, служб и транспортных компаний может привести к нарушению прав и свобод граждан, и к большому сожалению в некоторых случаях, и к человеческим жертвам.

Вопрос безопасности человека играет ключевую и ответственную роль в нормальном функционировании общества, которая включает в себя различные необходимые компоненты, ключевым из которых является обеспечение безопасности на объектах транспорта, таких как: ж/д станция, автовокзал, аэропорт, аэродром, морской или речной порт и др. Слаженная и грамотная работа системы вышеуказанной транспортной инфраструктуры позволит нашей стране эффективно развивать экономическую, социальную инфраструктуру общества на высоком уровне.

Обеспечением безопасности на объектах транспортной инфраструктуры занимаются различные органы, организации и службы, как государственные, так и частные. Одним из них крупнейших, по численности сотрудников в плане обеспечения транспортной безопасности является МВД Российской Федерации, в лице соответствующих федеральных и региональных управлений и линейных отделов.

Недостаточно организованная деятельность вышеуказанных государственных органов, служб и частных охранных организаций может привести к совершению преступлений, таких как террористический акт, который, в свою очередь может вызвать множественные человеческие потери и разрушение и повреждение объектов, сооружений и зданий. Кроме того, подобные противоправные инциденты вызывают серьезные волнения среди общества.

Вопросам слаженного и бесперебойного функционирования деятельности транспортной инфраструктуры уделяется большое внимание на уровне государственной власти высшего звена. Основным субъектом предупреждения и пресечения преступлений, административных правонарушений и иных происшествий на объектах транспорта является Главное управление на транспорте МВД России и подчиняющиеся ему линейные управления и отделы. Ключевыми направлениями деятельности вышеуказанных органов и служб является предупреждение и пресечение совершения краж, и предупреждение и пресечение совершения преступлений иного рода, и соответственно пресечение совершения административных правонарушений на подведомственных им объектах и территориях обслуживания.

Объектами исследования данной дипломной работы являются общественные отношения, которые регулируют организацию деятельности органов транспортной полиции на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Предметом данного исследования выступает совокупность нормативных правовых положений, законов, которые затрагивают ключевые аспекты организации деятельности подразделений транспортной полиции на объектах воздушного, водного и железнодорожного видов транспорта.

Целью данного исследования является всеобъемлющее, полное и объективное исследование особенностей административной деятельности которые связаны с организацией деятельности подразделений транспортной

полиции на объектах транспорта. Ниже по списку перечислены задачи и цели данного исследования:

1. Необходимо определить понятийный аппарат, который непосредственным образом регулирует деятельность подразделений транспортной полиции на объектах транспорта;
2. Провести анализ истории предупреждения и пресечения преступности на объектах транспортной инфраструктуры;
3. Рассмотреть и изучить нормативно правовые акты и документы, которые обеспечивают организацию деятельности подразделений полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта;
4. Анализировать структуру подразделений транспортной полиции;
5. Рассмотреть реальные случаи из судебной практики, которые относятся к теме данного исследования;
6. Определить проблемы, которые связаны с тематикой данного исследования.

Нормативно-правовые акты являющиеся основой данной темы дипломной работы: Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации, некоторые федеральные законы, подзаконные нормативно-правовые акты, которые имеют прямое отношение к предупреждению и пресечению преступлений, которые совершаются лицами не достигшими совершеннолетия, органами внутренних дел. Список основных нормативно-правовых документов: Федеральный закон от 7.02.11 г. № 3-ФЗ «О полиции», Федеральный закон от 30.11.11 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 10.01. 03 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Приказ МВД России от 16.06.11 г. № 680 «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации», Приказ МВД России от 15.06.11 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о

линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте», Приказ МВД России, Министерства транспорта России от 27.12.13 г. № 1022/487 «Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на ж/д, воздушном и водном транспорте, и сотрудников поездных и локомотивных рабочих бригад по созданных для обеспечения правопорядка в поездах пригородного сообщения и дальнего следования».

Методологической основой данной работы является факт использования специальных и научных методов познания и анализа представленной информации. Методы которые применялись в процессе работы над данной темой исследования: метод дедукции, метод правового моделирования, метод обобщения формализация и идеализации информации. Необходимо отметить метод научного познания, который способствовал всестороннему исследованию проблемы организации деятельности подразделений транспортной полиции. Следует подчеркнуть тот факт, что историко-правовой метод дал возможность объективно наблюдать и анализировать состояние и динамику выявления правонарушений и преступлений прошлых лет, которые были совершены на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, а формально-логический метод дал объективную возможность выявить противоречие между практической деятельностью и теоретической основой в работе подразделений транспортной полиции.

Практической (эмпирической) основой являются – реальные случаи (примеры) из судебной практики, которые относятся к теме данного исследования.

Теоретической основой данной темы исследования являются исследовательские работы ученых-правоведов, которые исследовали вопросы организации деятельности подразделений полиции на объектах транспорта. Необходимо перечислить фамилии ученых-правоведов которые непосредственным образом внесли значительный вклад в вопросы исследования темы относящейся к вопросам организации деятельности

подразделений транспортной полиции: А.Р. Ефремовцев, А.В. Земляков, О.А. Пискарева, О.В. Григорьев, С.А. Голев, М.А. Поляков, А.В. Безруков, В.А. Гапанович, А.В. Демчук, А.С. Климов, и др.

Структура данной выпускной квалификационной работы соответствует логике исследования и состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы. Структура отражает цель и задачи, поставленные в данной работе, позволяет подробно ответить на вопросы организации деятельности подразделений полиции на объектах водного, воздушного и железнодорожного транспорта.

ГЛАВА 1. ИСТОРИЧЕСКИЙ, НОРМАТИВНЫЙ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПОЛИЦИИ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОДНОГО И ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

§1. История предупреждения и пресечения преступности на объектах транспорта подразделениями полиции

Известно, что понятие транспортных преступлений существовало уже в первые годы XX века. Ранее вышеуказанное понятие было прописано в дореволюционном уголовном законодательстве Российской империи. Учитывая то обстоятельство, что территориальные границы нынешней России входили в состав Российской империи, то нормы, которые обеспечивали безопасную эксплуатацию и бесперебойное движение транспорта, уголовное законодательство Российской империи распространяло свое действие, соответственно, и на Россию.

В Уголовном уложении 1903 г. основное внимание уделялось обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, морского и речного транспорта. Например, в главе №30 «Повреждение объектов и имущества, путей сообщения, граничных и тому подобных дорожных знаков, указателей или иных предметов» устанавливалась уголовная ответственность для лиц, виновных «в повреждении служащих для общественного пользования водных путей, шлюзов, водоспускных и водозаборных механизмов, плотин, мостов, эстакад или иных сооружений для переправ, судоходства и для пресечения наводнений» (статья 557). Во второй данной этой статьи была предусмотрена уголовная ответственность за аналогичные действия, если они представляли угрозу для жизни или здоровья людей¹.

В статье 558 прописаны нормы ответственности в части нарушения безопасности железнодорожного движения или плавания морских

¹ Земляков А.В., К вопросу об Уголовном уложении 1903 года. Омск, 2016. С. 37.

или речных судов, пароходов, которое могло быть выражено в повреждении ж/д путей, транспортной инфраструктуры, морских судов и пароходов, в том числе о несении ответственности за повреждение «предостерегательных знаков и указателей установленных для соблюдения безопасности и правильной эксплуатации железнодорожного состава или судоходства». Гораздо более строгая ответственность предусматривалась в статье 558 Уложения в случаях уничтожения, т.е. крушения ж/д транспорта, морского судна или парохода¹.

Советское руководство настойчиво и решительно боролось с участниками и организаторами контрреволюционных действий, разбоев, диверсий, массовых погромов и т.п. В первые годы существования советской власти в обстановке хозяйственной неустроенности и непростого положения страны в плане экономики, решительной борьбе с преступлениями на железнодорожном и водном транспорте уделялось пристальное внимание в плане противоборства диверсиям и погромам. Остро нуждались в круглосуточной вооруженной охране железнодорожные пути, и соответственно весь ж/д транспорт. Тем самым уже с 10.12.1919 г. решением Совета рабочей и крестьянской обороны было принято постановление, которое давало полное право (в исключительных случаях) применять огнестрельное оружие на поражение «за злоумышленное разрушение и необратимое повреждение железнодорожных сооружений», то есть за преступные действия направленные на создание угрозы безопасности движения железнодорожного транспорта².

Уголовный кодекс СССР 1922 года не имел соответствующих статей об ответственности за угрозу безопасности движения и эксплуатации транспорта. Тем не менее, данная ответственность была прописана в нормах и требованиях за неисполнение или нарушение правил, которые установлены законодательством. В 1923 году в статью уголовного законодательства были

¹ Сыс С.В. Классификация преступных деяний по степени тяжести в Уголовном уложении 1903 года // Гомель, 2016. № 1. С. 71.

² Сухова О.А. Строительство нации в СССР в 1920-е годы. М., 2015. № 2. С. 102.

добавлены указания о воздушных видах транспорта, и о воздушных путях сообщения. Тем самым, вышеуказанные нормы стали началом формирования уголовного законодательства о преступлениях на объектах транспорта¹.

Виды ответственности за преступления против безопасности движения железнодорожного, воздушного и водного транспорта были закреплены в некоторых главах Уголовного кодекса СССР, так как эта специфика определялась субъективной стороной и субъектом преступления.

При выявлении отягчающего обстоятельства такого как - контрреволюционная цель, т.е. угроза безопасности движения железнодорожного, воздушного и водного транспорта получало статус контрреволюционного преступления, и было прописано в соответствующей главе уголовного кодекса. Действия, которые совершались без контрреволюционной цели, согласно Кодексу считались преступлениями против порядка управления (которые были совершены при бунтах, митингах или беспорядках). В зависимости от различных факторов преступления, которые создают угрозу безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в Уголовном кодексе данные виды деяний относились к преступлениям против имущества.

В Кодексе от 1926 г. имелись нормы, которые обеспечивали соблюдение безопасности эксплуатации объектов транспорта. В статье 75 вышеуказанного Кодекса была предусмотрена уголовная ответственность за нарушение требований безопасности на железнодорожном транспорте. Стоит отметить, что специальных норм уголовной ответственности за автотранспортные преступления в Кодексе предусмотрено не было. В 1929 г. УК был дополнен новой статьей «об ответственности за повреждения и разрушения железнодорожных и иных путей сообщения, за разрушение и повреждение сооружений на них, предупреждающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна.»

23 января 1931 г. центральный исполнительный комитет и совет

¹ Селивановская И.А. Уголовный кодекс РСФСР 1922 года. М., 2017. № 1. С. 27.

народных комиссаров СССР приняли очередное необходимое постановление «Об уголовной ответственности за преступления, дезорганизирующие работу различного вида транспорта», благодаря которому в Кодекс был дополнен статьей №59-3В. Деяния которые относились к уголовно-наказуемым, а именно нарушения трудовой дисциплины на объектах транспорта (нарушение требований правил эксплуатации и движения транспорта, недобросовестный ремонт и обслуживание поездов, вагонов, силовых установок и агрегатов, путей сообщения и т.п.), при условии что вышеуказанные нарушения стали причиной повреждения или уничтожения подвижного состава, путей и сооружений, так же если произошел несчастный случай с людьми, при нарушении требований своевременной отправки подвижных составов и судов, нарушение требований правил безопасности и эксплуатации, которые стали причиной срыва намеченных правительством СССР строгих планов и сроков транспортировки грузов, или угрозу безопасности движения подвижных составов или повреждения груза. Данное преступление в Кодексе относится к группе государственных, подгруппе контрреволюционных преступлений¹.

Позже в Уголовном кодексе от 1926 года были и другие дополнения: нормы, например, о нарушении требований служебных обязанностей связанных с обеспечением деятельности в области гражданской авиации, при условии что вышеуказанное нарушение стало причиной повреждения или уничтожение самолетов, летательных аппаратов и других видов воздушных летальных объектов и аппаратов, оборудования для полетов. Так же вышеуказанный Кодекс был дополнен пунктом «об ответственности лиц, достигших двенадцатилетнего возраста, за совершение действий, способных вызвать крушение поезда.»

По решению Пленума Верховного Суда СССР было вынесено постановление от 15.09.50 г. «О квалификации преступлений, связанных с

¹ Рассказов Л.П. Правовая система советского государства как разновидность социалистической правовой семьи. М., 2015. № 2. С. 162.

нарушением правил движения на автотранспорте», пояснялось, что при крушениях автотранспорта при наличии человеческих потерь, несение ответственности лицами которые являются водителями (не работниками транспорта) будет рассмотрена в зависимости от характера последствий и степени вины согласно статье Уголовного Кодекса СССР о преступлениях против личности¹.

Спустя 11 лет в Уголовный кодекс 1961 г., была добавлена отдельная глава, которая была посвящена нормам об ответственности за угрозу безопасности движения и эксплуатации транспорта, а так же была сформулирована достаточно понятная и проработанная система транспортных преступлений.

В Уголовном кодексе СССР 1960 г. в главе №10 были прописаны следующие статьи:

1. «об ответственности за нарушения требований безопасности передвижения механического транспорта и их эксплуатации водителями и рабочими (статья 211);»

2. «об ответственности за аналогичные нарушения людьми, не являющимися работниками транспорта (статья 212);»

3. «об ответственности за нарушения действующих на вышеуказанном транспорте правил и требований (статья 213)².»

В середине 1964 г. Президиумом Верховного Совета РСФСР было внесение изменений в постановление от 03.07.1960 г., а именно в Уголовный кодекс были добавлены статьи об ответственности за угон автотранспортных средств (статья 212.1), так же за остановку поезда без острой необходимости (статья 213.1).

В 1967 г. статья 212 объединилась со статьей 211, так как, разграничение ответственности за нарушение требований и несоблюдение

¹ Демчук А.В. История развития ответственности за преступления, предусмотренные ст. 263 УК РФ. СПб., 2017. № 5. С. 158.

² Поляков М.А. Назад в будущее или уголовный кодекс Российской Федерации 20 лет спустя. Ростов н/Д, 2017. № 2. С. 72.

правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств в зависимости от признаков субъекта, не в практическом понимании, не в теоретическом - ничем не оправдано.

Спустя несколько месяцев Президиум Верховного Совета РСФСР от 19.06.1967 г. издал Указ о том, что подгруппу преступлений на транспорте необходимо дополнить статьей - об уголовной ответственности за управление т/с лицами находящимися в нетрезвом состоянии (ст. 211.1); за допуск к эксплуатации транспорта находящегося в неисправном состоянии (ст. 211.2). В 1973 г. в данную группу преступлений была добавлена статья 213.2 «Угон воздушного судна»¹.

Все главы, кроме гл. 1 и гл. 10 и две статьи гл. 3 «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности», по убеждению ученых-правоведов, должны были относиться к группе транспортных преступлений. Например, часть 2 статьи 128 (оставление человека в опасности), и статья 130 (отказ капитаном судна в помощи другим суднам которые терпят бедствие в морских и речных акваториях)².

В деятельности судебной и следственной практики имелись некоторые волнующие вопросы касающиеся квалификации и разграничения со схожими составами деяний, относящихся к числу преступлений на объектах транспорта. В Указе Пленума Верховного Суда РСФСР от 06.01.1950 г. было отмечено, что «в судебной практике, на данный момент нет единого исхода и мнения в плане вопросов о квалификации преступлений, повлекших за собой тяжелые последствия, такие как аварии судов, которые не принадлежат органам министерств речного и морского флота»²

Анализ проведенный мной в данной статье позволяет понять уровень исторического развития предупреждения и пресечения преступлений на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта, и дает

¹ Климов А.С. Некоторые вопросы квалификации преступлений, посягающих на транспортные средства. СПб., 2018. № 1. С. 63.

² Скачкова Н.П. Проблемы квалификации некоторых преступлений против личности при конкуренции составов преступлений. М., 2016. № 2. С. 89.

возможность определить ряд некоторых плюсов и минусов в уголовном законодательстве прошлых десятилетий. В первые десятилетия развития советской эпохи посягательство на вышеуказанные объекты, были восприняты законодательством в качестве угрозы правящему режиму. В наши дни на имеются особые подразделения полиции, которые занимаются предупреждением и пресечением преступлений и административных правонарушений на объектах транспорта.

§2. Нормативная база, регулирующая деятельность подразделений полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

Осуществление деятельности на региональном и на федеральном уровнях законодательно закреплено в соответствующих Кодексах, нормативно-правовых актах, и иных документах. Ниже по списку перечислены нормативно-правовых акты применяемые в деятельности подразделений полиции на объектах транспорта:

1. Конституция Российской Федерации¹.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации².
3. Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации³.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации⁴;
5. Воздушный кодекс Российской Федерации⁵;

¹ Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с учетом поправок, внесенных Законом Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации – 2014 – № 31, ст. 398.

² Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 8 декабря 2020 г. № 425-ФЗ) // Собр. законодательства Рос. Федерации – 1996 – № 25, ст. 2954.

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации – 2001 – № 5, ст. 925.

⁴ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации – 2001 – № 5, ст. 925.

⁵ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 19 декабря 2022 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации – 1997 – № 12, ст. 1383.

6. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации¹;
7. Федеральный закон от 7.02.2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»²;
8. Федеральный закон от 30.11.2011 года № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».³
9. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»⁴;
10. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»⁵;
11. Постановление Правительства РФ от 1.02.2011 г. № 42 «Об утверждении Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры»⁶;
12. Приказ Министерства Внутренних Дел России от 16.06.2011 г. № 680 «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации»⁷;
13. Приказ Министерства Внутренних Дел России от 15.06.2011 г. №

¹ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 02 августа 2019 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации – 2001 – № 11, ст. 1001.

² О полиции: Федеральный закон от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 20 сентября 2019 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации – 2011 – № 7, ст. 900.

³ О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 02 августа 2019 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

⁴ О транспортной безопасности [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу со 02 августа 2019 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

⁵ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 13 мая 2018 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

⁶ Об утверждении Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ от 01 февраля 2011 г. № 42 (с изм. и доп., вступ. в силу с 16 февраля 2016 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

⁷ Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 680 (с изм. и доп., вступ. в силу с 22 июля 2018 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел РФ на железнодорожном, и водном воздушном транспорте»¹;

14. Приказ МВД России, Минтранса России от 27.12.2013 г. № 1022/487 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности нарядов линейных управлений (отделов) полиции Министерства Внутренних Дел России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, и работников поездных бригад по обеспечению соблюдения правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения»².

В конституции Российской Федерации прописано, что права и свободы человека и гражданина являются высшей ценностью, и подлежат охране со стороны органов государственной власти, в том числе и на объектах транспорта.

В уголовном кодексе Российской Федерации прописаны положения и нормы регламентирующие привлечение к ответственности лиц, которые совершили преступления, подведомственные линейным отделам или управлениям Министерства внутренних дел России, иными словами на объектах транспорта могут быть совершены все составы преступлений, предусмотренные Уголовным Кодексом России, кроме нескольких глав.

Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации регламентирует сам процесс привлечения виновного лица к ответственности, прописаны положения о проведении различных следственных и процессуальных действий: от возбуждения уголовного дела, порядков и

¹ Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 (с изм. и доп., вступ. в силу с 28 марта 2018 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

² Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения [Электронный ресурс]: приказ МВД России, Министерства транспорта России от 27 декабря 2013 г. № 1022/487» (с изм. и доп., вступ. в силу с 12 ноября 2018 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

методов проведения допросов, проведения осмотра места происшествия, до вынесения соответствующего обвинительного заключения.

Линейные подразделения полиции на объектах транспорта являются структурным элементом МВД РФ. Это означает, что вышеуказанные подразделения полиции также распространяются все требования, права, обязанности и ответственность, закрепленные в Федеральном законе от 07.02.2011 г. № 3 «О полиции». Сотрудники транспортной полиции обязаны устранять угрозы и пресекать угрозы безопасности граждан и общественной безопасности, обязаны оказывать первую медицинскую помощь людям, которые пострадали от преступлений, правонарушений и несчастных случаев.

Несение ответственности сотрудниками полиции в России отражена в статье №15 ФЗ от 30.11.2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Согласно данной норме можно понять, что сотрудники ОВД несут уголовную, административную, дисциплинарную и гражданско-правовую ответственность. Также вред, причиненный гражданам и организациям противоправными действиями либо бездействием сотрудника ОВД при выполнении им своих служебных обязанностей, по решению суда подлежит компенсации в установленном законом порядке.

Основными нормативно-правовыми актами, регламентирующими деятельность подразделений полиции на объектах транспорта, являются Приказы Министерства Внутренних Дел РФ и приказ Министерства транспорта России от 27.12.2013 г. № 1022/487 «Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) Министерства Внутренних Дел России на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения».

В связи с тревожными событиями последних лет, которые происходили

во всем мире (связанные с распространением новой коронавирусной инфекции - COVID-19), на уровне законодательной власти принят ряд нормативно-правовых актов, регулирующих данный вопрос. Например, можно отметить нормативно-правовых актов относящийся к деятельности объектов транспорта, а именно, постановление Правительства России от 27.03.2020 года № 763-Р «О временном ограничении движения через автомобильные, железнодорожные, пешеходные, речные и смешанные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также через сухопутный участок российско-белорусской государственной границы»¹.

Законодательство нашей страны, отвечающее за организацию деятельности подразделений полиции на объектах транспорта, является очень объемным. Особенностью правового регулирования подразделений транспортной полиции является то, что объекты их деятельности существенно отличаются друг от друга: аэропорта и аэродромы, самолеты гражданской авиации, взлетно-посадочные полосы, ж/д вокзалы, пути сообщения, судна, причалы, береговые линии.

§3. Понятийный аппарат, связанный с организацией подразделений полиции на объектах транспорта.

Понятийный аппарат, связанный с осуществлением деятельности линейных подразделений транспортной полиции, не учитывает того факта, что специальные термины законодательно не закреплены ни в одних нормативно-правовых документах, тем не менее данная терминология закреплена в Воздушном кодексе Российской Федерации.

¹ «О временном ограничении движения через автомобильные, железнодорожные, пешеходные, речные и смешанные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также через сухопутный участок российско-белорусской государственной границы» [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 27 марта 2020 г. № 763-Р // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

Аэродром – это участок земли или акватории с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, для взлета/посадки и стоянки воздушного транспорта.

Аэропортом – это система объектов, включающая в себя аэродром, аэровокзал и другие виды сооружений, предназначенные для приема/отправки воздушных судов и для обслуживания воздушных судов.

Воздушное судно – это летательный аппарат, поддерживающий себя в воздухе за счет взаимодействия с атмосферой, которое имеет существенное отличие от взаимодействия с воздухом, отражающейся от поверхности земли или от поверхности воды.

Термины, связанные с организацией водного транспорта, прописаны в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Водный транспорт является одним из видов транспорта, представляющий из себя производственно-технологический комплекс, обеспечивающий осуществление судоходства, и другие виды деятельности на акваториях внутренних вод РФ.

«Причал - это гидротехнический объект, обустроенный для осуществления безопасного подхода/отхода судов, для длительной стоянки судов, загрузки/разгрузки грузов и багажа, а также для посадки/высадки пассажиров»

«Порт – это оборудованный комплекс объектов и сооружений, расположенных на определенном участке земли или акватории, в целях обслуживания судов и пассажиров, погрузки/выгрузки, приема/хранения и выдачи груза, ремонта и обслуживания судов, и для взаимодействия с другими видами транспорта.»

Понятийный аппарат, который имеет прямое отношение к обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта, закреплен в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Железнодорожный транспорт - производственно-технологическая

структура, включающая в себя инфраструктуру рельсового транспорта, подвижный состав, и иное имущество, обеспечивающее потребности государства, физических лиц, юридических лиц, в перевозках данным видом транспорта на условиях публичного договора, а также в исполнении иных услуг, связанных с наземной логистикой.

«Железнодорожные пути общего пользования - это пути на территориях железнодорожных станций, доступных для проведения работ по приему/отправлению поездов, приему/выдаче грузов, малогабаритного и крупногабаритного багажа, и выполнению работ по сортировке и маневру грузов и отправок.»

Термин «железнодорожный вокзал» законодательно не закреплен в праве Российской Федерации. Например, юрист-правовед Пискарева О.А. в своих трудах написала: «вокзал – это комплекс зданий и сооружений или одиночное здание, находящееся в черте пассажирских перевозок путей сообщения (железнодорожных, водных, воздушных), и предназначенный для посадки и высадки пассажиров и для погрузки и выгрузки их багажа»¹. Другой юрист-правовед Голев С.А. по этому поводу так же написал: «железнодорожный вокзал – здание или комплекс зданий, сооружений и устройств на остановочных пунктах железнодорожного транспорта, предназначенный для обслуживания пассажиров, управления движением поездов и размещения служебного персонала»²

Главными задачами и функциями подразделений транспортной полиции является обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта и их объектов.

Не проработанные и недостаточно реализованные действия по осуществлению данной задачи могут привести не только к совершению правонарушений, но и к особо тяжким последствиям, как акт терроризма.

¹ Пискарева О.А. Формирование типологии зданий железнодорожных вокзалов современности. М., 2018. № 2. С. 77.

² Голев С.А. Современные подходы к вопросам обеспечения безопасности на железнодорожных вокзалах. М., 2016. № 1. С. 142.

29.12.2013 г. В 12:44 на вокзале г. Волгоград сдетонировало взрывное устройство. Взрывное устройство сработало между входной дверью вокзала и турникетом. Детонацию данной бомбы произвела террористка, которая не смогла пройти через металлодетекторы, так как не успела этого сделать. Позже пресс-служба Министерства внутренних дел пояснила, что один из сотрудников полиции увидел перед входом в здание вокзала странную женщину, и он тут же пошел к ней навстречу, террористка увидев приближающегося к ней сотрудника полиции моментально подорвала себя. По данному факту было заведено уголовное дело по статье «теракт». Мощность взрывчатого вещества составила, по данным Следственного Комитета, около 10000 грамм.

К сожалению, по причине недостаточной эффективности деятельности транспортной полиции и частных охранных организаций по обеспечению безопасности на объектах воздушной инфраструктуры возникают гораздо более ужасные террористические акты с большим количеством погибших и пострадавших людей. Например, 24.01.2011 г. в 16:31 в терминале аэропорта "Домодедово" произошел мощный взрыв. Взрывное устройство, которое было начинено металлическими поражающими элементами, привел в действие террорист, находясь в этот момент в центре толпы среди встречающих авиарейс.

Взрывное устройство сработало в международном зале прилета, террорист-смертник решил использовать самую доступную часть аэропорта Домодедово — зону прилета, для максимального количества жертв. Рамки с металлоискателями, расположенные у входных дверей, либо были в неисправном состоянии, либо попросту никто не следил за их работой, и любой человек мог спокойно пройти под этими рамками.

В результате данного теракта погибло 37 человек, и еще 170 человек получили ранения различной степени тяжести. Среди погибших были: 29 граждан России, 2 гражданина Таджикистана, 1 гражданин Узбекистана, 2 гражданина Австрии, 1 гражданин Германии, 1 гражданин Украины, 1

гражданин Великобритании. 111 пострадавших людей были в экстренном порядке госпитализированы в медицинские учреждения московской области и города Москвы.

Принцип обеспечения транспортной безопасности заключается в выполнении следующих задач:

1. проведение поисков и оценок имеющихся уязвимостей в системе охраны общественного порядка, систем безопасности, инженерно-вычислительных систем;
2. проектирование планов обеспечения безопасности на транспорте;
3. периодическая и своевременная аттестация лиц, на которых возложена ответственность за обеспечение безопасности на транспорте;
4. участие подразделений линейных отделов внутренних дел в осуществлении транспортной безопасности, для охраны вокзалов от актов террористического вмешательства и др. видов вмешательств;
5. дополнительное оснащение вокзалов более эффективным досмотровым оборудованием, и другими видами необходимой электронной техники.

В дополнении к вышеуказанным задачам, для обеспечения транспортной безопасности Федеральная служба безопасности и Министерство внутренних дел в течении года проводят несколько десятков различных видов учений и тренировок по транспортной безопасности, в процессе которых проявляются некоторые уязвимости, теоретически способствующие возникновению разного вида угроз¹. Данные меры позволяют вносить изменения в организационные моменты деятельности в области транспортной безопасности, и существенно повысить ее эффективность, качество и слаженность.

Подведя итог первой главы рассмотрев исторические, нормативные и теоретические направления деятельности подразделений транспортной

¹ Лаухин В.Е. Взаимодействие оперативных подразделений ОВД с подразделениями ФСБ и других спецслужб по оперативно-розыскному предупреждению криминальных взрывов. Н. Новгород., 2016. № 1. С. 58.

полиции, можно сделать соответствующие выводы по первой главе:

1. Прделанный мной анализ исторического развития предупреждения и пресечения преступлений и правонарушений на объектах транспорта и анализ законодательных актов, дает возможность отметить ряд имеющихся плюсов и минусов. В период рассвета Союза советских социалистических республик посягательство на объекты транспорта воспринималось как угроза существующему режиму. В наши дни на федеральном уровне и на региональном уровне имеются подразделения органов внутренних дел узкого профиля, которые занимаются предупреждением и пресечением преступлений и правонарушений на объектах транспортной инфраструктуры.

2. Законодательство нашей страны в области организации деятельности транспортной полиции, является существенным и объемным. Приняты около 10 законов, которые непосредственным образом затрагивают вопросы безопасности на транспорте. Основной особенностью в деятельности подразделений линейных органов внутренних дел является то, что объекты требующие обеспечение безопасности совершенно различны: это аэродромы, аэропорты, воздушные судна, взлетно-посадочные полосы, вокзалы, пути сообщения, морские и речные судна, порты и береговые зоны. Стоит отметить, что разница в методах обеспечения транспортной безопасности на вышеуказанных объектах отражается и на правовой базе, которая регулирует деятельность соответствующих подразделений транспортной полиции.

3. Аспекты в вопросах теории, направлены к определению терминов различных видов объектов транспорта. Необходимо решать и выполнять задачи, обязательные для исполнения в целях повышения эффективности подразделений транспортной полиции, а именно: проведение поисков и оценок имеющихся уязвимостей в системе охраны, общественного порядка, систем безопасности, инженерно-вычислительных систем; проектирование планов обеспечения безопасности на транспорте; периодическая и своевременная аттестация лиц, на которых возложена ответственность за обеспечение

безопасности на транспорте; участие подразделений транспортной полиции в осуществлении транспортной безопасности, для охраны вокзалов от актов террористического вмешательства и других видов вмешательств; дополнительное оснащение вокзалов более эффективным досмотровым оборудованием, и другими видами необходимой электронно-вычислительной техники.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

§1. Организационная структура и деятельность подразделений полиции на объектах транспорта

Главное транспортное управление МВД России является самостоятельным органом центрального аппарата, которое осуществляет функции Министерства по реализации государственной политики, а также обеспечивает нормативно-правовое регулирование в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта.

В отличии от обычных подразделений транспортной полиции, где следующим звеном после федерального является уровень субъектов России, в осуществлении деятельности транспортной полиции их Главные управления расположены по соответствующим федеральным округам (Центральный, Приволжский, Сибирский, Северо-Кавказский, Южный, Северо-западный, Дальневосточный и Уральский).

Например, Управление на транспорте по Уральскому федеральному округу состоит из следующих подразделений полиции:

1. подразделения по оперативной работе;
2. подразделения по охране общественного порядка;
3. подразделения следственного отдела;
4. подразделения отдела организации дознания;
5. подразделения дежурной части;
6. подразделения отдела делопроизводства и режима;
7. подразделения штаба;
8. подразделения информационного центра;
9. подразделения правового отделения;
10. подразделения службы тыла;

11. подразделения экспертно-криминалистического центра;
12. подразделения отдела по работе с личным составом;
13. подразделения пресс-службы;
14. подразделения контрольно-ревизионного отделения;
15. подразделения отдела собственной безопасности;
16. подразделения организационно-штатной группы;
17. подразделения центра профессиональной подготовки.

Далее идет формирование линейных отделов транспортной полиции, которые расположены, поблизости от объектов транспорта.

Основными направлениями деятельности линейного органа являются:

1. обеспечение защиты граждан и общества, государства от преступных и противоправных посягательств;
2. осуществление деятельности по предупреждению и пресечению преступлений и правонарушений;
3. осуществление деятельности по выявлению и раскрытию преступлений, производство дознания и предварительного следствия по уголовным делам;
4. розыск лиц;
5. производство по делам об адм. правонарушениях, исполнение адм. наказаний;
6. обеспечение правопорядка на объектах транспорта;
7. обеспечение гос. защиты потерпевших, защита свидетелей и других участников уголовного судопроизводства;
8. осуществление деятельности экспертно-криминалистической направленности;

Линейное подразделение полиции при выполнении своих обязанностей взаимодействует с другими подразделениями органов внутренних дел, с территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, а так же с органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Линейный орган на объектах транспорта реализует свои следующие обязанности:

1. прием письменных, электронных заявлений и телефонных сообщений от граждан о совершенных/совершаемых преступлениях, о адм. правонарушениях, о происшествиях;
2. незамедлительное прибытие нарядов следственно-оперативной группы, нарядов патрульно-постовой службы, мобильной группы по охране общественного порядка, экспертно-криминалистических и иных подразделений на место совершения преступления, правонарушения или происшествия - фиксация обстоятельств на бумажных носителях (осмотр места происшествия, составление протоколов, актов, фото и видеофиксация и т.п.), то есть осуществление сбора доказательной базы по делу;
3. устранение угроз безопасности граждан, при их наличии;
4. оказание первой мед. помощи гражданам, которые пострадали от преступлений, адм. правонарушений, происшествий, а также оказание первой мед. помощи лицам, которые находятся в беспомощном состоянии;
5. осуществление необходимых мер по предупреждению и пресечению преступлений, правонарушений, происшествий;
6. розыск преступников (подозреваемых) и похищенного ими имущества, а так же розыск лиц без вести пропавших;
7. осуществление оперативно-розыскной деятельности в соответствии с нормативно-правовыми актами;
8. проведение предварительного следствия и осуществление дознания по уголовным делам;
9. сбор и рассмотрение материалов по делам о правонарушениях, и исполнение административных наказаний в рамках своих полномочий;
10. совместно с органами местного самоуправления осуществление деятельности по поддержанию общественной безопасности на объектах транспорта;
11. осуществление деятельности экспертно-криминалистических

подразделений на транспортных объектах, а так же осуществление регистрационной деятельности, связанной с дактилоскопией граждан и геномной регистрацией;

12. доставление и заключение доставленных, задержанных и заключенных лиц под стражу, и подозреваемых, обвиняемых лиц содержащихся в изоляторах временного содержания, а так же охрана и конвоирование вышеуказанных лиц;

13. осуществление деятельности по контролю за транзитным проездом по территории нашей страны;

14. осуществление действий по пресечению деятельности граждан экстремистской направленности в рамках полномочий органа внутренних дел;

15. осуществление деятельности по проведению контртеррористических тренировок и учений;

16. осуществление деятельности по сбору информации, ее анализу и по итогу - расчет прогноза уровня преступности, и анализ эффективности мер по обеспечению общественной безопасности;

17. участие в проведении региональных мероприятий и мероприятий гражданской обороны, относящихся к обеспечению общественной безопасности;

18. осуществление деятельности по противодействию коррупции в рамках полномочий транспортной полиции;

19. осуществление безопасности в области гражданской авиации, выдача заключений о допуске к несению службы (работы) в направлении авиационной безопасности;

20. осуществление деятельности по контролю пропускного режима и по досмотру пассажиров, и их багажа на объектах транспорта;

21. осуществление личного приема граждан, своевременное рассмотрение их письменных и устных (по тел. сообщению) обращений,

вынесение решений и направление уведомлений.

В линейных подразделениях транспортной полиции деятельность по охране общественного порядка в основном возложена на подразделения участковых уполномоченных полиции, патрульно-постовых служб, подразделения охраны и конвоирования. Осуществление деятельности подразделений следствия и дознания, идентична деятельности вышеуказанных подразделений в обычном территориальном органе полиции. Особенностью в осуществлении деятельности по охране общественного порядка является деятельность нарядов сопровождения объектов транспорта.

Например, поезда предназначенные для перевозки пассажиров имеют постоянное сопровождение нарядами полиции согласно установленного графика сопровождения пассажирских поездов. Данный график обновляется каждый месяц с учетом некоторых корректировок по предложению представителей транспортной компании (перевозчика), и утверждается начальником линейного отдела.

Сопровождение поездов нарядами линейных подразделений осуществляется нижеуказанными методами:

1. сквозной метод – это сопровождение поезда одним нарядом от пункта старта поезда до пункта его финиша в пределах территории нашей страны;
2. эстафетный метод – это сопровождение поезда несколькими нарядами в пределах своей зоны обслуживания;
3. метод сопровождения по участку – это сопровождение поезда одним нарядом в пределах своей зоны обслуживания¹.

Между линейными отделами организуется периодический обмен данными о сопровождении поездов по участкам оперативного обслуживания: сквозным, эстафетным методом, либо по участку, так же определяются пересадочные станции, и обеспечивается контроль за передачей данных по

¹ Кононов А.М. Актуальные проблемы организации полиции в системе МВД России. М., 2016. № 2. С. 68.

сопровождению поездов и информации о несении службы нарядами полиции сопровождения¹.

Наряды линейных подразделений сопровождения объектов транспорта имеют карточки маршрута, в которой указываются следующие данные:

1. планы, маршруты сопровождения;
2. станции, на которых расположены линейные отделы;
3. график дежурства нарядов сопровождения, с одновременным несением службы не менее двух сотрудников полиции, на котором указано время несения службы, время обеда и ужина, время сна;
4. участки местности, которые требуют повышенного внимания;
5. порядок осуществления действий и мероприятий в поезде, по пути и во время стоянок поезда;
6. особенности в осуществлении деятельности по сопровождению пассажирских поездов;
7. должностные инструкции нарядов сопровождения;
8. алгоритм действий нарядов сопровождения по взаимодействию с рабочим персоналом поездов, а так же с сотрудниками пригородных пассажирских организаций, которые уполномочены осуществлять проверку наличия или отсутствия проездных билетов у пассажиров.
9. алгоритм действий по передаче экстренной информации в дежурную часть линейного отдела, а так же о периодической передаче информации о текущем состоянии несения службы нарядами сопровождения;

Наряд сопровождения определяется начальником линейного отдела, либо его заместителем. Наряд сопровождения в количестве двух сотрудников при нахождении в пути до двенадцати часов, а при сопровождении более двенадцати часов - три сотрудников.

¹ Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных отделов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения [Электронный ресурс]: приказ МВД России, Министерства транспорта России от 27 декабря 2013 г. № 1022/487 (с изм. и доп., вступ. в силу с 12 сентября 2018 г.) // Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»

Сотрудники линейных подразделений задействованные в наряде несут службу в форменной одежде, а так же выдается: табельное оружие, специальные средства, рация, служебный мобильный телефон, служебная документация и универсальные вагонные специальные ключи¹.

Сотрудники, задействованные в несении службы по сопровождению поездов, заранее за 1 час до отправления поезда должны явиться в линейный отдел. Оперативный дежурный в журнале постовой ведомости отмечает прибывших сотрудников, опрашивает их о состоянии здоровья, осматривает их форменное обмундирование, выдает табельное оружие, знакомит с актуальными ориентировками, проверяет ведение служебных книжек, выдает маршрутные листы.

Перед несением службы, старший наряда за тридцать-сорок минут до отправления поезда дальнего следования: выходит на связь с дежурным по вокзалу; представляется начальнику поезда, предъявляя ему свое удостоверение и маршрутный лист; совместно согласовывают порядок работы при посадке/высадке пассажиров.

Перед отправлением пригородного поезда старший наряда сопровождения представляется машинисту либо представителю пригородной пассажирской организации, предъявляя им удостоверение, совместно согласовывают порядок несения службы в поезде и способы передачи экстренной информации¹.

Наряду сопровождения в поездах дальнего следования для административного разбирательства с правонарушителями и для сбора необходимого материала, а также для отдыха предоставляется заранее забронированное купе в соответствии с утвержденным графиком несения службы по охране общественного порядка в поездах дальнего следования. Заявка направляемая предварительно для выделения мест в купе в пассажирских поездах направляется начальником либо его заместителем

¹ Ефремовцев А.Р. Вопросы реализации правил ношения форменной одежды сотрудниками полиции в современных условиях // Концепт. 2015. № 2. С. 55-59.

линейного отдела в адрес транспортной компании, и не позднее чем за пятьдесят дней до отправления первого пассажирского поезда.

Наряд сопровождения может покинуть поезд в следующих случаях:

1. для пресечения преступлений и доставления преступников (подозреваемых) в ближайшие линейные отделы;
2. для преследования и задержания подозреваемых пытающихся скрыться;
3. для оказания помощи работникам транспорта и другим сотрудникам полиции, которые несут службу на станциях, в пресечении преступлений;
4. для оказания первой медицинской помощи пострадавшим от преступных посягательств, и при происшествиях на транспорте.

Приказ о покидании нарядом сопровождения пассажирского поезда дает дежурный по линейному отделу, по территории обслуживания которого движется поезд, после доклада старшего наряда о причинах, по которым необходимо оставить данный маршрут сопровождения.

Перед тем как покинуть поезд дальнего следования сотрудники наряда должны сообщить об этом начальнику поезда о причине покидания поезда, за исключением случаев преследования сотрудниками полиции скрывающихся преступников, так же необходимо сделать соответствующую отметку в служебных журналах с указанием названия станции покидания поезда¹.

Нарядами сопровождения поезда осуществляются:

1. осуществление совместно с сотрудниками железнодорожного транспорта (дежурными по вокзалу, старшим по посадке/высадке пассажиров, начальниками поездов, проводниками, представителями пригородной пассажирской компании), необходимых мер по пресечению посадки/высадки пассажиров при движении поезда, проезда граждан на вагонах путем сцепки, на крышах, и в неиспользуемых тамбурах вагонов;

¹ Кочаров М.В. Психологические особенности и построение структурно-функциональной модели профессиональной деятельности начальника поезда // Вестник Омского государственного университета. 2017. № 7. С. 24-55.

2. осуществление досмотра вагонов по прибытии поезда на конечную станцию, поиск посторонних лиц в вагонах, посторонних предметов, либо оставленных вещей в вагонах поезда;

3. осуществление тщательного досмотра специальных ниш и пустот в вагонах (с использованием дополнительных средств искусственного освещения) совместно с начальником поезда и при присутствии других работников поезда бригады, тщательный осмотр мест вероятных установок взрывчаток и иных видов детонирующих устройств;

4. передача (с отметкой в журнале найденных вещей) дежурному по линейному отделу обнаруженные при проведении досмотра поезда оставленные вещи, ценности, а так же изъятое у пассажиров оружие и боеприпасы на которое у них нет специального разрешения на ношение и транспортировку;

5. высаживание пассажиров из поезда нарушающих общественный порядок;

Осуществление контроля за несением службы вышеуказанных нарядов проводится вне зависимости от их подчиненности к линейным подразделениям и иным инспекторским составам управления транспорта.

При осуществлении проверок проверяющие лица уделяют особое внимание соблюдению дисциплины, наличию при себе табельного оружия и боеприпасов, средств радиосвязи, спец. средств, а так же выполнение ими установленных требований нормативных правовых актов Российской Федерации, требований приказов Министерства внутренних дел Российской Федерации. Результаты проверки отмечаются в путевых листах, с приложением рапорта на имя руководителя линейного отдела.

За деятельностью подобных нарядов можно проследить на имеющихся примерах из судебной практики. Так, гражданин Кононов А.В., находился в поезде: в вагоне №1 на койко-месте №23 скорого поезда - 13/34 совершил хулиганский проступок – находился в нетрезвом состоянии, неоднократно выражался нецензурной бранью в адрес пассажиров, отвлекал сотрудников

поездной бригады, тем самым своим поведением выразил неуважение к обществу.

По данному обстоятельству собрана следующая доказательная база:

- составлен протокол о правонарушении, составленный в отношении данного правонарушителя - по части 1 статьи 20.1 КоАП РФ;
- составлен акт об удалении правонарушителя с поезда;
- составлена справка о данном происшествии (с указанием обстоятельств) по пути следования поезда;
- получена справка из государственного бюджетного учреждения здравоохранения «"Название медицинского учреждения" центральной районной больницы» на гражданина Кононова А.В..
- составлен протокол о направлении на мед. освидетельствование для выявления факта наличия либо отсутствия алкогольного опьянения;
- составлен протокол о задержании правонарушителя с помещением его в специальное помещение содержания задержанных лиц, для полного и своевременного рассмотрения административного материала, и направления правонарушителя в мировой суд, для вынесения решения;
- составлен протокол личного досмотра правонарушителя;
- сделана копия билета на имя правонарушителя с приложением к материалу дела;
- взято письменное объяснение гражданина Кононова А.В.;
- взято письменное объяснение других лиц – гражданки Игнатъевой Т.А., объяснение гражданина Степанова В.Г., с указанием сведений, которые подтверждают вышеуказанные обстоятельства произошедшего, описанные в протоколе о данном правонарушении.

При вышеуказанных обстоятельствах мировой суд признает вину гражданина Кононова А.В. Доказательная база является достоверно установленной и полностью правдивой, действия правонарушителя квалифицируются как мелкое хулиганство, и наказание по данному факту предусмотрено по частью 1 статьи 20.1 КоАП РФ – «нарушение

общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся нецензурной бранью в общественных местах, оскорбительным приставанием к гражданам»¹.

В практике ежедневного несения службы нарядами сопровождения нередко бывают случаи, оказания физического сопротивления. Гражданин Ахтариев Ф.М., был в нетрезвом состоянии в вагоне №5 поезда №22/10, проигнорировал законные требования сотрудников наряда сопровождения поезда, для пресечения адм. правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 20.20 КоАП РФ - Потребление (распитие) алкогольных напитков в общественных местах, и для привлечения правонарушителя к ответственности. Гражданин Ахтариев Ф.М. ясно понимал, что перед ним стоят сотрудники полиции, не смотря на это правонарушитель публично и специально, так же в присутствии других пассажиров, выражался в адрес сотрудников полиции грубой нецензурной бранью, тем самым унизил честь и достоинство сотрудников органа внутренних дел. Данный гражданин, находясь в нетрезвом состоянии так же умышленно нанес около 3-4 ударов ногой (ботинком), по правой ноге одного из сотрудников полиции, тем самым причинив последнему боль и телесные повреждения в виде кровоподтеков и ушибов на правой голени, которое не повлекло вреда для здоровья.

По итогу, судья мирового суда признал гражданина Ахтариева Ф.М. виновным в совершении преступлений, предусмотренных статьей 319 части 1, и статьей 318 Уголовного кодекса Российской Федерации².

На практике работы нарядов сопровождения имеются случаи совершения преступлений, которые связаны и с незаконным оборотом наркотиков, на объектах транспорта.

¹ Дело № 5-3/2019 // Архив Могочинского районного суда Забайкальского края. Оп. 2. 197 л.

² Дело № 1-71/2018 // Архив Октябрьского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа. Оп. 5.205 л.

В период времени с 02.02.2018 г. по 09.02.2018 г., гражданин Кузьмин А.К. находился на 4 этаже подъезда №3 жилого дома, расположенного по адресу: ул. Луговая, д. 33, незаконно приобрел без цели дальнейшего сбыта, а для употребления, присвоил себе найденную, спрятанную закладку, спрятанную под батареей, которая находилась с левой стороны лестничной площадки в возле двери, это было вещество белого цвета непроизвольной формы, содержащий в своем составе компонент α -пиролидинавалирофенон, являющийся производным наркотического средства N-метилэфедрона, весом 0,5354 грамм, данная масса наркотического вещества является значительным.

Далее, данное наркотическое вещество, он убрал в свой портфель. 23.02.2018 г. в вечернее время суток, Кузьмин А.К. перепрятал его в пачку с сигаретами «Винстон», которую он положил во внутренний карман своей куртки бордового цвета, в нем наркотическое вещество хранилось до 11 ч. 35 м. 24.02.2018 г., до момента его задержания сотрудниками полиции линейного отдела МВД России, а именно в камере хранения вокзала.

По решению суда гражданин Кузьмин А.К. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 228 Уголовного кодекса Российской Федерации, и судом ему было назначено наказание в виде штрафа в размере 45 тысяч рублей¹.

Другим примером может служить случай из следующей судебной практики. Гражданин Макаров В.С. незаконно приобрел и хранил (без цели сбыта) наркотические вещества. В ноябре 2016 года, в дневное время суток, гражданин Макаров В.С., находился на открытой местности, возле территории заброшенной фермы, которое находится рядом с п. Расляково. Макаров В.С. имел умысел на незаконное приобретение наркотического вещества – марихуаны, без цели его сбыта и доподлинно зная, что свободный его оборот в нашей стране запрещен, тем самым собрал некоторые части конопли-дикорастущей.

Осуществляя в деле свой преступный умысел, собранные части

¹ Дело № 1-175/2018 // Архив Ленинского городского суда г. Мурманска. Оп. 3. 180 л.

растения Макаров В.С. размельчил и убрал в газетный сверток, который позже отнес в заброшенное здание, которое находится вблизи своего жилого дома, где он зарегистрирован и проживает по адресу: ул. Ленина, д. 3, кв. 11, стал незаконно хранить, для дальнейшего личного употребления.

29.12.2016 года Макаров В.С. взял с собой сверток с марихуаной, положил его в левый внутренний карман своей куртки и стал свободно разгуливать с ним по городу Минусинску Тамбовской области. 30.12.2016 года в 15 ч. 08 м. Макаров В.С., имея при себе данный сверток с наркотическим веществом находился возле перрона железнодорожного вокзала станции Минусинск-Уральский в нетрезвом состоянии. Гражданин Макаров В.С. за совершение данного правонарушения, предусмотренного статьей 20.21 КоАП РФ, был задержан нарядом патрульно-постовой службы и доставлен в линейный отдел для разбирательства. В период времени с 16 ч. 15 м. и до 16 ч. 25 м. при проведении досмотра в присутствии двух понятых мужского пола у гражданина Макарова В.С. в левом (внутреннем) кармане одетой на нем куртки было обнаружено и изъято наркотическое вещество, находящееся в газетном свертке - марихуана.

Согласно заключению экспертно-криминалистического центра №232 от 03.02.2017 г. и справке эксперта №25 от 15.02.2017 г. представленная на исследование вещество растительной массы, изъятое 30.12.2016 года в ходе осуществления личного досмотра гражданина Макарова В.С. является наркотическим средством - каннабис, массой 18,3 грамма, масса наркотического вещества относится к значительному размеру, и оборот на территории России запрещен в соответствии с законодательством.

Суд признал гражданина Макарова В.С. виновным в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 228 УК РФ, и назначил ему наказание в виде восьми месяцев лишения свободы¹.

Деятельность подразделений линейных органов на объектах транспорта

¹ Дело № 2-134/2017 // Архив Минусинского городского суда Тамбовской области. Оп. 6. 199 л.

имеет некоторые особенности относительно деятельности сотрудников районных отделов МВД России. Для обеспечения правопорядка в поездах ближнего и дальнего следования формируются соответствующие наряды сопровождения и действуют круглосуточно, и на постоянной основе.

Сотрудниками полиции несущими службу в подобных нарядах могут пресекаться как административные правонарушения, так и уголовно наказуемые деяния.

§ 2. Линейные подразделения полиции на воздушном транспорте: задачи, функции, деятельность по обеспечению авиационной безопасности.

Подразделения органов внутренних дел на воздушном транспорте были созданы в 1971 году, и на данный момент являются самой молодой структурой в системе обеспечения транспортной безопасности.

Федеральным законом «О полиции» на подразделения транспортной полиции возложена обязанность принимать участие в обеспечении авиационной безопасности в области гражданской авиации, в том числе осуществлять деятельность по обеспечению безопасности на аэропортах, и на объектах их инфраструктуры.

Для выполнения обязанностей по обеспечению авиационной безопасности - полиция имеет следующие права:

1. осуществлять контроль и проверку соблюдения правил предполетного досмотра воздушного судна и пропускного режима;
2. осуществлять отправку/получение запросов на получение необходимых документов и информацию от руководителей организаций, служб авиационной безопасности аэродромов/аэропортов и другие;
3. осуществлять выдачу предписаний для неукоснительного устранения выявленных нарушений требований авиационной безопасности, и следить за выполнением требований данных предписаний;

4. осуществлять сопровождение воздушного судна во время его полета при наличии проверенной информации о возможном нарушении требований безопасности;

5. осуществлять задержку багажа, груза и почты, которые содержат вещества и предметы, которые запрещены к транспортировке воздушными судами.

Стоит учесть тот факт, что система мер по осуществлению авиационной безопасности опирается в основном на Воздушный кодекс Российской Федерации. В соответствии с вышеуказанным законодательным актом авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1. полного запрета на доступ посторонних лиц и транспорта в охраняемую территорию аэропорта и аэродрома;

2. обеспечения постоянной охраны воздушного транспорта в ангарах и на стоянках;

3. предотвращения возможности незаконной попытки транспортировки посредством воздушного судна оружия и боеприпасов, взрывчатых в том числе легковоспламеняющихся веществ, радиоактивных веществ, отравляющих веществ и их компонентов;

4. осуществления досмотра перед полетом, а также осуществление досмотра после полета (при необходимости);

5. противодействия незаконному вмешательству в деятельность в области авиации.

Для обеспечения охраны периметра и территории аэропорта имеется металлическое ограждение, камеры видеонаблюдения, различные датчики и сигнализаторы по периметру ограждения для обеспечения воспрепятствования несанкционированного проникновения посторонних лиц и транспорта на территорию аэропорта, а на входных/въездных точках имеются контрольно-пропускные пункты.

Пропуск лиц и транспорта на территорию аэропорта через контрольно-пропускные пункты осуществляется после:

1. верификации личности, транспорта и проверки права доступа для прохода или проезда на территорию аэропорта;
2. осуществления проведения досмотровых мероприятий с применением специальных технических досмотровых средств.

На территории международного аэропорта имеются круглосуточно-функционирующие пункты управления для охраны аэропорта и объектов его инфраструктуры, которые оборудованы специальными техническими средствами для сбора/обработки и сохранения в электронном виде необходимых данных с инженерно-технических систем осуществления безопасности, с возможностью автоматической передачи вышеуказанных данных в режиме «онлайн» органам Федеральной службы безопасности и органам внутренних дел, а также Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Сотрудники подразделений транспортной полиции, проводящие досмотровые мероприятия, имеют право:

- требовать от пассажиров неукоснительного исполнения требований авиационной безопасности на воздушном транспорте;
- проверять у пассажиров при входе в пункты досмотра билеты и документы, удостоверяющие их личность;
- осуществлять устный опрос для выявления потенциально опасных пассажиров;
- осуществлять досмотр пассажиров, багажа и их вещей, бортовых запасов воздушного судна и грузов;
- вести наблюдение за поведением пассажиров во время досмотра;
- изымать обнаруженные в процессе досмотра запрещенные к провозу предметы и вещества;
- осуществлять досмотр багажа, который сдается в камеру хранения;
- осуществлять проведение проверки степени качества досмотра с применением учебных муляжей взрывных устройств.

Так же, сотрудники линейных подразделений, проводящие досмотр пассажиров, багажа и их ручной клади имеют особые права:

1. при возникновении необходимости опрашивать пассажиров для выявления нахождения при них запрещенных веществ, предметов и потенциальных противоправных действий с их стороны;

2. проверять наличие и подлинность билетов, паспортных данных, так же дополнительно проводить проверку подозрительных пассажиров в электронной системе информационно-поисковых баз данных;

3. контролировать соблюдение правил и требований транспортировки оружия и боеприпасов;

4. изымать, осуществлять фото и видео фиксацию, протоколировать обнаруженные в ходе досмотра пассажиров предметы и вещества, свободный оборот которых на территории России запрещен;

5. проводить в присутствии служб авиационной безопасности инструктажи по повышению мер досмотровых мероприятий;

6. задерживать пассажиров, создающих угрозу авиационной безопасности;

К объектам, обслуживаемым линейными подразделениями отделов транспортной полиции, в соответствии с приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 10 июля 2008 г. №598 относятся:

- аэродромы в пределах их периметра при наличии органа внутренних дел на воздушном транспорте;
- здания пассажирских и грузовых аэропортных комплексов (аэровокзалов);
- функционирующие и строящиеся аэровокзалы при наличии линейного отдела;
- воздушные судна, базирующиеся, и осуществляющие взлет/посадку на аэропортах, где имеются линейный отдел;

§3. Особенности организации общественного порядка на объектах водного транспорта

На внутренних водах России и на морском побережье на подразделения органов внутренних дел на водном транспорте возложены задачи и цели по противодействию преступности, обеспечению общественной безопасности, а так же выполнению задач по борьбе с контрабандистами, и охране водных границ России.

Транспортная полиция на водных объектах содействует органам исполнительной власти при выявлении преступлений в сфере водных биоресурсов и продукции незаконного рыбного промысла. Самыми криминогенными регионами являются Южный и Дальневосточный федеральный округа, на территории которых базируются Приволжское, Азово-Черноморское, Северо-Кавказское и Дальневосточное Управление внутренних дел на водном транспорте. В деятельности морских портов чаще всего выявляются преступления, связанные с хищением грузов в крупных и особо крупных размерах, контрабандные мероприятия, неуплата и уклонение таможенных платежей и налогов.

Речная транспортная полиция осуществляет контроль общественного порядка и безопасности водных акваторий и линий береговых зон. Данным линейным подразделениям характерно выявление преступлений и правонарушений, имеющих сезонный характер.

Осуществляется особый контроль акваторий и береговых линий в период нереста рыбы. Данные мероприятия проводятся при участии сотрудников Росрыболовства и с государственной инспекцией по малоразмерным судам. Незаконный промысел рыбы браконьерами наносит существенный урон флоре и фауне, а так же при этом в огромном количестве изымаются рыболовные сети, как в воде, так и у самих браконьеров.

В летнее время года и во время навигации сотрудники линейных подразделений на водном транспорте обеспечивают охрану общественного

порядка, осуществляют патрулирование речной акватории и береговых линий при проведении массовых мероприятий, пресекают противоправные действия отдыхающих находящихся в воде, купание в запрещенных местах.

Одним из важных направлений деятельности является обеспечение безопасности граждан во время круизов, быстрое реагирование на ухудшение состояния правопорядка на теплоходах и других речных судах.

В летнее время года на водоемы спускаются маломерные суда – катера и резиновые моторные лодки. Одним из правонарушений, совершаемых на речной акватории является управление маломерным судном без разрешающих документов, дающих право на эксплуатацию плавательных средств. На речных акваториях и на береговых линиях гражданами порой создаются чрезвычайные ситуации, в следствии этого возникают угрозы жизни других участников водного движения и окружающих лиц. В целях пресечения подобных ситуаций речные, морские акватории и береговые линии патрулируют сотрудники линейных подразделений на водном транспорте.

Одним из видов административных правонарушений на водных объектах являются экологические административные правонарушения. При поступлении тревожного сигнала, например, при обнаружении масляных пятен на поверхности морской или речной акватории, на место происшествия направляется следственно-оперативная группа линейного подразделения водной полиции. После фиксации всех обстоятельств и сбора необходимого материала, все материалы передаются по подведомственности в соответствующие службы по контролю экологической безопасности.

В некоторых транспортных подразделениях водной полиции существуют особые должности, сотрудники которых имеют должность и обучение «водолаз - взрывник». При поступлении соответствующей информации, либо при выявлении террористических актов в период летних отпусков, их навыки используются для обезвреживания взрывчатых устройств на днищах кораблей, на подводных стенках портов и причалов, на опорах мостов и др.

К объектам, обслуживаемыми линейными подразделениями на водном транспорте, в соответствии с приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 10 июля 2008 г. №598 относятся следующие:

1) На морских видах транспорта:

1. морские порты, осуществляющие грузовую и пассажирскую транспортировку, а так же расположенные в их зоне учреждения и организации, а также судоходный путь акватории морских портов;

2. причалы и вокзалы функционирующие для обслуживания пассажирских и грузовых судов;

3. гидротехнические сооружения и средства навигационного наблюдения, подведомственные Министерству транспорта России, в пределах морской акватории предназначенной для судоходного движения;

4. водные суда и иные плавательные судна вне зависимости от портов регистрации;

5. места хранения и переработки грузов на территории портов, вокзалов, причалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности.

2) На речных видах транспорта:

1. порты, речные вокзалы и пристани для обслуживания пассажирских и грузовых судов;

2. зоны специального простоя, пункты ремонта и обслуживания судов, а так же гражданские судоремонтные и судостроительные предприятия;

3. основной судовой путь водной акватории рек, каналов на основном фарватере. Термином, основной судовой ход означает водную зону на внутреннем водном пути, применяемый для перемещения судов в период навигации;

4. речные судна и иные плавательные судна, эксплуатируемые в качестве перевозки пассажиров и грузов;

5. плавучие на поверхности воды водные знаки текущей обстановки.

3) Строящаяся инфраструктура водного транспорта.

§5. Проблемы практической деятельности подразделений полиции на объектах железнодорожного транспорта

По итогу рассмотрения и анализа проблем подразделений железнодорожной полиции, необходимо заострить внимание на самом распространенном виде преступлений. Изучив данные, размещенные на сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации: более 51.3% всех зафиксированных преступлений – это хищения чужого имущества путем кражи, грабежа и разбоя. Данная статистика выявления преступлений справедливо и к объектам железнодорожного транспорта.

Необходимо рассмотреть, нижеуказанный случай из судебной практики. 19.04.2018 года гражданин Мартынов И.В. со своей женой выехал из поселка Перевозкино Бодайбенского района, далее они приехали в поселок Таксино, где около 23 ч. сели в пассажирский поезд №096 сообщением «Тинда-Кисловодск», для прибытия к станции в г. Новосибирск. Сели в плацкартный вагон № 2, на боковые места, у гражданина Мартынова И.В. было место № 11. В пути следования, в 03 ч. 32 м. 20.04.2017 г. он проснулся от того что почувствовал прекращение движения поезда. Он раздвинул шторы и посмотрел в окошко - увидел, что поезд остановился на станции поселка городского типа Новый Уоян. Он встал и направился в уборную, а именно в сторону неиспользуемого тамбура.

Когда он проходил возле купе № 16, на столе увидел сотовый телефон золотистого цвета. Рядом с данным смартфоном на столе были консервированные продукты, фрукты и овощи. Пассажиры в этом купе (по мнению гражданина Мартынова И.В.) на тот момент спали, и он был уверен что никто не наблюдал за ним и его действиями. Пристально со стороны рассмотрев данный телефонный аппарат он тут же решил его присвоить себе путем кражи. Он прекрасно понимал, что это имущество ему не принадлежит и все его действия по присвоению себе чужого имущества незаконны. Он

подошел к столу, посмотрел по сторонам, убедился, что за ним никто не наблюдает, и похитил данный телефон с чужого стола, после этого, держа его в руке, быстро проследовал в уборную.

Уборная была открыта, так как в этой станции к ним никто не садился в вагон, и никто из вагона не выходил, туалет соответственно не закрывали. В уборной данный смартфон он спрятал в боковом кармане своих штанов, в которые он был одет. В уборной он лучше рассмотрел данный телефонный аппарат, он был в корпусе золотого цвета фирмы «Микро Макс» с диагональю экрана 5,5 дюймов. После выхода из уборной гражданин Мартынов И.В. вернулся на свое посадочное место и тут же уснул. Время было 03 ч. 39 м., 20.04.2017 г.

Около 7-8 часов утра, гражданин Мартынов И.В. резко проснулся от громкого звонка похищенного телефона. Он тут же достал этот телефон из кармана штанов и отключил данный телефон, молниеносно побежал в уборную, там он извлек из него обе сим-карты, вынул съемный носитель переносной флеш-памяти (карту памяти), и выкинул все это в унитаз.

Далее он спокойно вернулся на свое посадочное место, а украденный телефон, он переложил в свою сумку. В город Новосибирск они прибыли в 00 час 15 минут 21.04.2017 г. Во время движения в поезде о данной краже телефона своей спутнице гражданин Мартынов И.В. ничего не рассказал. На станции Северобайкальский 21.04.2017 года в поезд вошли сотрудники линейного подразделения полиции. Начали проверять и досматривать всех демобилизованных солдат на причастность к хищению сотового телефона. Гражданин Мартынов И.В. догадался и очень испугался, что по данному факту (пропажа телефона) кто-то позвонил в полицию. На тот момент никто из сотрудников полиции к гражданину Мартынову И.В. еще не подходил. Гражданин Мартынов И.В. изначально хотел тут же признаться наряду сопровождения о совершенном преступлении, но очень испугался это сделать. Смартфон все это время находился в его сумке, телефонным аппаратом не пользовался.

30 декабря 2018 года они с супругой прибыли поездом №70 сообщением «Улан-Удэ - Северобайкальский», приблизительно в 10 часов утра. К гражданину Мартынову И.В. подошли сотрудники полиции и доставили его для беседы в линейный отдел полиции по факту кражи вышеуказанного смартфона. В ходе беседы гражданин Мартынов И.В. в присутствии своей спутницы, дал признательные показания о том, что 20.04. 2017 года в 03 часа 34 минут, находясь в седьмом купе вагона № 2 поезда № 96 сообщением «Тында - Кисловодск», похитил смартфон «Микро Макс», с 2 сим-картами и флеш-картой. Гражданин Мартынов И.В. признал свою вину в полном объеме, в содеянном полностью раскаялся. В мае 2018 года он возместил потерпевшей ущерб в сумме 7500 рублей.¹

Согласно описанной выше ситуации, чаще всего потерпевшими по подобным уголовным и административным делам являются лица, которые небрежно относятся к своему имуществу. По данным Министерства внутренних дел РФ в 90% случаев преступлений в пассажирских поездах и вокзалах совершаются из-за небрежности самих пассажиров.

Для исключения совершения новых преступлений в отношении имущества лиц, находящихся в поездах, рекомендуется ознакомить пассажиров с нижеописанной информацией:

1. не рекомендуется вывешивать одежду таким образом, чтобы всем проходящим мимо были видны карманы (даже если в них ничего нет), а это может спровоцировать преступников;

2. необходимо заблаговременно готовить необходимую сумму денег для необходимых видов расходов;

3. во время остановок поезда не рекомендуется надолго покидать вагон, тем самым оставляя без присмотра свои личные вещи или оставляя их на «охрану» малознакомым лицам;

4. не следует вести задушевных и доверительных разговоров со

¹ Дело № 1-64/2018 // Архив Северобайкальского городского суда Республики Бурятия. Оп. 1. 220 л.

своими попутчикам, а тем более рассказывать о конкретных целях своей поездки;

5. рекомендуется всегда отказываться от предлагаемых кем-либо в поезде спиртных и других напитков, так как может быть что в них подмешаны снотворные или какие-либо психотропные вещества;

6. крайне не рекомендуется играть с попутчиками в карты и др. виды азартных игр, так как нередки случаи когда в поездах действуют «картежники-профессионалы»;

7. в связи с учащением краж мобильных телефонов, рекомендуется постоянно держать их при себе и не оставлять их без присмотра на столиках и других местах;

8. обязательно, по прибытии до конечного пункта назначения следует тщательно проверить все свои вещи и денежные средства;

Рассмотрев и проанализировав все имеющиеся статистические данные Судебного департамента Верховного Суда РФ, можно более-менее точно описать портрет личности преступника. Как правило, кражи в поездах совершаются лицами от четырнадцати до тридцати лет (64,3%), имеющие неполное среднее или общее образование (71,5%), и не состоящие в браке (72,5%), проживающие поблизости к месту совершения преступлений (83%). При этом в большинстве всех рассмотренных случаев хищения чужого имущества в поездах совершаются в осеннее время года и в зимнее.

Благодаря рассмотрению научных трудов в литературе и их подробный анализ позволяют отметить ряд некоторых причин, которые способствуют совершению краж на объектах транспорта. Например, у юридических лиц нет желания сообщать о кражах в связи тем, что они ожидают волокиту с документами, сроками ожидания и рассмотрения и общей бюрократизацией данного процесса¹. Тем не менее, четко просматриваются искажения в морально-нравственных принципах, социальное безразличие и

¹ Нафиков М.М. Проблемы привлечения к ответственности за совершение кражи: вопросы теории и практики // Вестник экономики, права и социологии. 2016. № 2. С. 71-75.

безынициативность людей нашей страны в целом¹. Так же остаются актуальными вопросы в организации деятельности ОВД - препятствующие реализации предупреждения краж чужого имущества на объектах транспорта.

На практике так же регистрируются случаи совершения краж в отношении собственного имущества ТК (транспортных компаний), а это в некоторых случаях существенно влияет на работу в целом и на бесперебойное отправление поездов. В связи с вышеуказанным фактом мной предлагается дополнить Постановление Пленума Верховного Суда России от 27.12.02 г. №29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое» пунктом 20.1 следующего содержания: «20.1. Если лицо, совершая кражу, грабеж или разбой совершило действия, направленные на разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, то содеянное следует дополнительно квалифицировать по статье 267 УК РФ»

Рассмотрев и проанализировав, организацию деятельности подразделений полиции на объектах транспорта, можно сделать нижеописанные выводы по второй главе:

1. Главное транспортное управление является самостоятельным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел России, которое обеспечивает и осуществляет в пределах своих полномочий функции по выработке и реализации гос. политики, а также нормативно-правовому регулированию в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Тем не менее, линейные подразделения полиции отличаются от обычных подразделений полиции, тем что в первом случае вторым звеном после федерального звена выступает уровень субъектов России, в организации деятельности полиции на транспорте ГУ размещены по федеральным округам (Центральный,

¹ Номоконов В.А. Причины преступности в современной России: проблема обостряется // Всероссийский криминологический журнал. 2017. № 1. С. 118-121.

Приволжский, Сибирский и т.п.)

2. Осуществление деятельности подразделений транспортной полиции имеет некоторые особенности в отличие от деятельности обычных подразделений полиции. Для обеспечения безопасности в поездах ближнего, и в поездах дальнего следования формируются 12-часовые наряды сопровождения и действующие круглосуточно на постоянной основе в порядке графика сменности. Сотрудники полиции несущие службу в подобных нарядах пресекают и выявляют адм. Правонарушения и уголовно наказуемые деяния.

3. Рассмотрев проблемы практической деятельности подразделений линейных отделов на объектах транспорта, необходимо обратить внимание на наиболее распространенное преступление. Согласно статистическим данным, размещенным на сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации более 50% всех зарегистрированных преступлений составляют кражи, грабежи и разбои. Данная статистика выявления преступлений справедливо и к объектам транспорта.

4. В связи необходимо дополнить Постановление Пленума Верховного Суда России от 27.12.02 г. №29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое» пунктом следующего содержания: «20.1. Если лицо, совершая кражу, грабеж или разбой совершило действия, направленные на разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, то содеянное следует дополнительно квалифицировать по статье 267 УК РФ».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование особенностей административной деятельности полиции и исследование проблем организации деятельности подразделений полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта, позволяет сделать нижеописанные выводы:

1. Проведенный мной анализ исторического развития предупреждения и пресечения преступлений и правонарушений на объектах транспорта и анализ законодательных актов, дает возможность отметить ряд имеющихся плюсов и минусов. В период расцвета СССР посягательство на объекты транспорта воспринималось как угроза существующему режиму. В наши дни на федеральном уровне и на региональном уровне имеются подразделения полиции узкого профиля, которые занимаются предупреждением и пресечением преступлений и правонарушений на объектах транспортной инфраструктуры.

Законодательство нашей страны в области организации деятельности транспортной полиции, является существенным и объемным. Приняты около 10 нормативно-правовых актов, которые непосредственным образом затрагивают вопросы безопасности на транспорте. Основной особенностью в деятельности линейных подразделений полиции является то, что объекты требующие обеспечение безопасности совершенно различны: аэродромы, аэропорты, воздушные суда, взлетно-посадочные полосы, ж/д вокзалы, пути сообщения, морские и речные суда, порты и береговые зоны. Стоит отметить, что разница в методах обеспечения транспортной безопасности на вышеуказанных объектах отражается и на нормативно-правовой базе, которая регулирует деятельность соответствующих подразделений транспортной полиции.

Аспекты в вопросах теории, направлены к определению терминов различных видов объектов транспорта. Необходимо решать и выполнять

задачи, обязательные для исполнения в целях повышения эффективности подразделений транспортной полиции, а именно: проведение поисков и оценок имеющихся уязвимостей в системе охраны, общественного порядка, систем безопасности, инженерно-вычислительных систем; проектирование планов обеспечения безопасности на транспорте; периодическая и своевременная аттестация лиц, на которых возложена ответственность за обеспечение безопасности на транспорте; участие линейных подразделений полиции в осуществлении транспортной безопасности, для охраны вокзалов от актов террористического вмешательства и др. видов вмешательств; дополнительное оснащение вокзалов более эффективным досмотровым оборудованием, и другими видами необходимой электронно-вычислительной техники.

2. Теоретическая часть, сводится к изучению и рассмотрению понятий тех или иных объектов транспорта. Очень важно отметить те задачи и планы, которые необходимо выполнять для эффективной и слаженной работы подразделений транспортной полиции, а именно, проводить регулярную и своевременную оценку уязвимостей, создавать планы обеспечения безопасности, проводить своевременную и периодическую аттестацию лиц, которые являются ответственными за обеспечение безопасности на транспорте, и работников зон контроля на входе в здания вокзалов, аэропортов и др. Необходимо привлекать подразделения полиции на транспорте для защиты вокзалов от актов незаконного вмешательства, дополнительно обеспечивать оснащение вокзалов более эффективными досмотровыми устройствами и техническими средствами для поддержания транспортной безопасности.

3. Главное транспортное управление является самостоятельным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел России, которое обеспечивает и осуществляет в пределах своих полномочий функции по выработке и реализации политики, а также нормативно-правовому регулированию в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Тем не менее,

линейные подразделения полиции отличаются от обычной структуры полиции, тем что в первом случае вторым звеном после федерального звена выступает уровень субъектов России, в организации деятельности полиции на транспорте Главные управления размещены по федеральным округам (Центральный, Приволжский, Сибирский и т.п.)

4. Осуществление деятельности подразделений транспортной полиции имеет некоторые особенности в отличии от деятельности обычных подразделений полиции. Для обеспечения безопасности в поездах ближнего, и в поездах дальнего следования формируются 12-часовые наряды сопровождения и действующие круглосуточно на постоянной основе в порядке графика сменности. Сотрудники полиции несущие службу в подобных нарядах пресекают и выявляют правонарушения и уголовно наказуемые деяния.

5. Рассмотрев проблемы практической деятельности подразделений линейных отделов на объектах железнодорожного транспорта, необходимо обратить внимание на наиболее распространенное преступление. Согласно статистическим данным, размещенным на сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации более 50% всех зарегистрированных преступлений составляют кражи, грабежи и разбои. Данная статистика выявления преступлений справедливо и к объектам железнодорожного транспорта.

6. В связи необходимо дополнить Постановление Пленума Верховного Суда России от 27.12.02 г. №29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое» пунктом следующего содержания: «20.1. Если лицо, совершая кражу, грабеж или разбой совершило действия, направленные на разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, то содеянное следует дополнительно квалифицировать по статье 267 Уголовного кодекса Российской Федерации».

7. В дипломной работе были рассмотрены аспекты организации деятельности подразделений полиции и особенности организации и осуществления административной деятельности полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Затронуты такие важные составляющие, как:

- понятийный аппарат, обеспечивающий регуляцию деятельности подразделений транспортной полиции;
- история предупреждения и пресечения преступности на объектах транспорта подразделениями полиции;
- нормативно-правовые акты, регулирующие организацию деятельности подразделений полиции на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта;
- структура организации несения службы подразделений полиции на объектах транспорта;
- имеющиеся проблемы практической деятельности подразделений транспортной полиции;
- реальные случаи и примеры из судебной практики, непосредственно относящиеся к предмету исследования;
- имеющиеся проблемы, которые связаны с темой дипломной работы.

