ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ИСПОЛНЕНИЯ НАКАЗАНИЙ
Федеральное казенное образовательное учреждение высшего образования
«Самарский юридический институт Федеральной службы исполнения наказаний»

Факультет внебюджетной подготовки
Кафедра профессиональных дисциплин

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема: **Административно-правовой статус линейных органов внутренних дел**

Выполнил:
студент 5 курса
Серёгина Анна Викторовна

Научный руководитель:
Начальник факультета
профессионального обучения и
дополнительного
профессионального образования,
кандидат юридических наук
Сивцов Сергей Андреевич

Рецензент:

Решение кафедры о допуске к защите _____

Дата защиты: _____ Оценка_____

Самара
2021

Оглавление

Введение.....3

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ЛИНЕЙНЫХ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ.....6

1.1. Современная система линейных органов внутренних дел.....6

1.2. Характеристика административно-правового статуса линейных органов внутренних дел.....16

ГЛАВА 2. КОМПЕТЕНЦИЯ ЛИНЕЙНЫХ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ.....23

2.1. Административно-правовой статус органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.....23

2.2. Административно-правовой статус органов внутренних дел на воздушном и водном транспорте.....30

2.3. Проблемы и пути совершенствования деятельности линейных органов внутренних дел.....46

Заключение.....51

Библиографический список.....57

Введение

Анализируя социально-политическую ситуацию в Российской Федерации, а также современную социально-экономическую политику, следует отметить поступательное развитие системы органов внутренних дел. За последнее десятилетие структура органов внутренних дел значительно реформировалась.

Принятый Федеральный закон «О полиции» от 07.02.2011 № 3-ФЗ, а также Федеральный закон «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 30.11.2011 № 342-ФЗ, конкретизируют правовое положение сотрудников полиции, их полномочия, детализируется принцип отчетности, условия и порядок применения физической силы, специальных средств и оружия, а также закрепляется общественных контроль над деятельностью органов внутренних дел.

Однако принятая нормативная база, регламентирующая правовой статус сотрудников органов внутренних дел, и научные изыскания ученых-юристов в сфере административной деятельности и сфере управления, оставляют пробелы в оптимизации правового положения сотрудников полиции, в том числе и сотрудников линейных органов внутренних дел (далее – ЛОВД).

Системный Анализ содержания нормотворческой базы говорит нам о том, что правовой статус сотрудников органов внутренних дел на транспорте (далее – ОВДТ) является еще более неопределенным, чем правовой статус территориальных органов внутренних дел или органов внутренних дел в общем, а сами нормы распределены по законам и подзаконным актам и не выступают единым целым. Следует отметить, что существующее правовое положение ЛОВД во многих отношениях вступает в противоречие со статусом иных субъектов правоохранительной деятельности, осуществляющую свою деятельность на транспорте.

К указанным субъектам относятся вневедомственная охрана Росгвардии, ведомственная охрана на железной дороге, ведомственная охрана Минтранса России, службы авиационной безопасности, частные охранные предприятия. Отмеченное противоречие обусловлено тем, что зоны ответственности ОВДТ и перечисленных субъектов нормативно не определены и не разграничены. Особенно остро данная проблема проявляет себя тогда, когда речь идет о реализации совместных функций.

Таким образом, **актуальность выпускной квалификационной работы** обусловлена необходимостью оптимизации правового статуса линейных органов внутренних дел как коллективного субъекта административного права, обеспечивающего указанным органам возможность эффективного осуществления поставленных перед ними задач по обеспечению правопорядка на обслуживаемых объектах.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе практической реализации линейными органами внутренних дел своих полномочий.

Предметом исследования выступают нормативные правовые акты, закрепляющие правовое положение линейных органов внутренних дел.

Цель исследования заключается в определении административно-правового статуса линейных органов внутренних дел.

Для достижения поставленной цели предполагается решить следующие исследовательские **задачи**:

1) исследовать систему линейных органов внутренних дел, а также целевого и структурно-организационного блоков их правового статуса;

2) проанализировать предметы ведения и полномочия органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, а также выработать рекомендации по оптимизации их компетенции;

3) изучить проблему правового разграничения полномочий между территориальными и линейными органами внутренних дел, а также иными субъектами правоохранительной деятельности;

4) выработать предложения по оптимизации административно-правового статуса линейных органов внутренних дел.

Методы исследования. В процессе исследования использовались всеобщий – диалектический метод, общенаучный метод – системно-структурный анализ, а также частно-научные методы – сравнительного правоведения, формально-логический, конкретно-исторический, статистический, социологический.

Теоретическая база исследования и степень научной разработанности темы. Отдельные проблемные аспекты административно-правового статуса линейных органов внутренних дел освещались в трудах В.А. Акулова, И.Ф. Амельчакова, В.О. Бежанова, Л.К. Бурко, А.З. Гливинского, В.Г. Дорогина, А.А. Жижко, М.П. Киреева, М.В. Костенникова, Н.Д. Литвинова, Р.С. Мулукаева, Б.Я. Нагиленко, М.В. На- заркина, Л.Я. Околовича, В.А. Пичугина, А.П. Снегирева, Ю.В. Степаненко и в других.

В их исследованиях освещаются как комплексные, так и отдельные вопросы регулирования правового статуса сотрудников ЛОВД, вопросы взаимодействия с иными подразделениями по охране общественного порядка на железнодорожном, воздушном и водном транспорте. Выводы и рекомендации, высказанные в работах данных авторов не утратили своей актуальности и несомненно, должны учитываться и применяться на практике.

Структура работы определена целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих в себя пять параграфов, заключения, библиографического списка.

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ЛИНЕЙНЫХ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

1.1. Современная система линейных органов внутренних дел

Структурные подразделения ОВД взаимосвязаны друг с другом. Они образуют четкую систему.

Эффективность принятых решений в правоохранительных структурах имеет большое значение, так как качество этих решений влияет на общественную безопасность, а также напрямую затрагивает жизнь и здоровье граждан.

Обеспечить эффективную реализацию задач, поставленных перед территориальными органами МВД могут обеспечить только те руководители, которые, используют достоверную, актуальную и полную информацию, своевременно и адекватно реагируют на регулярно возникающие изменения во внутренних и внешних средах деятельности ОВД.

Понимание важности овладения руководителями теоретическими знаниями, практическими умениями и навыками разработки принятия решений, а также организации их исполнения, во многом определяет потенциал и возможность развития системы МВД России.

Высокий уровень управленческих качеств руководителя напрямую влияет на эффективность работы структурного подразделения над которым он осуществляет свое управление. Управление людьми – это важный социальный институт, который исторически сложился, как форма организации совместной деятельности людей, реализующих определенные функции в обществе.

Т.Н. Кильмашкина выделяет четыре сущности управленческих решений:

1) Системный характер субъекта и объекта управления (регулировка поставленных задач на: значимые – незначимые, первостепенные – второстепенные и т.д.);

2) Социальная направленность – задачи должны ставится в интересах большинства общества:

- задачи должны быть интенсивные, но достижимые;

- задачи должны быть четко выражены по времени их выполнения;

- задачи должны быть в соответствии с характером деятельности организации;

- быть реально винимыми;

- задачи должны соответствовать пониманию правового гражданского общества и социального государства.

Основным показателем социального управления является благополучие граждан, в особенности социально незащищенной ее части.

3) Решения должны быть приняты в соответствии с юридическими и этическими нормами.

4) Организационное обеспечение реализации управленческих решений:

- четкое формулирование проблемы;

- формулировка принципов (правил), этапов, механизмов, а также ресурсное обеспечение управленческого решения[1].

Применительно к ОВД управленческое решение можно определить, как основанный на законах и подзаконных актах, анализе и оценке оперативной обстановки волевой акт соответствующего руководителя, содержащий постановку целей, обоснование путей и средств их осуществления, имеющий директивный характер, принятый в установленном порядке и обеспечивающий организационную устойчивость, и совершенствование деятельности ОВД при решении возлагаемых на него задач.

---

[1] Кильмашкина Т.Н. Управленческое решение: сущность, классификация, предъявляемые требования [Электронный ресурс] // Труды Академии управления МВД России. 2018. №2 (46). – Режим доступа: URL: https://cyberleninka.ru/article/n/upravlencheskoe-reshenie-suschnost-klassifikatsiya-predyavlyaemye-trebovaniya (дата обращения: 27.03.2021).

Стоит отметить о характеристиках эффективных управленческих решений.

1) Всесторонняя обоснованность – руководитель должен предвидеть все обстоятельства, а так же все возможные варианты событий.

2) Надлежащие информационное обеспечение – руководитель должен иметь всю информацию для, того, чтобы принять эффективное решение.

Стоит отметить, что руководить должен не только получать информацию, но и передавать ее своим сотрудникам. В структурах ОВД надлежащие информационное обеспечение позволяет своевременно выявить проблемы и устранить причины их возникновения.

3) Управленческое решение должно соответствовать требованиям законности. Решение принятое руководителем территориального органа ОВД не должно противоречить государственным и ведомственным нормативно-правовым актам, приказам, инструкциям и т.д.

4) Полномочность и властность – для руководителя структурного подразделения ОВД необходимо четко знать свои полномочия. Из-за того, что деятельность правоохранительных органов связанна с использованием принуждения и санкций знание пределов полномочий напрямую влияют на эффективную работу[2].

5) Компетентность решений – решение должно быть принято лицом, которое вправе принимать такие решения. Можно выделить, что это важно не только для принятие эффективных решений, но и для юридической правомерности.

6) Своевременность – принятие решений в органах ОВД часто происходит в сложной оперативной обстановке (связанное с риском для жизни), в которой существует временные ограничения, жизненно необходимо быстро принимать решения. Своевременно принято решения может спасти жизни не только сотруднику ОВД, но и обычным гражданам[3].

---

[2] См. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Общая. Учебник / Под ред. А.П. Коренева. - М., 2004. С. 69.

[3] См.: Четвериков В.С. Основы управления в органах внутренних дел. Учебное пособие. -М., 1997. С. 12-15.

7) Гибкость – управленческие решения руководителя ОВД должны создавать подчиненному сотруднику возможность оперативно подстраиваться под ситуацию. Руководитель должен ставить задачи так, чтобы они были выполнимы для сотрудника, чтобы они также соответствовали исполнительскому уровню сотрудника, например, они были бы не слишком легки или же они не были слишком сложными. Таким образом подобранные задачи не расслабляют сотрудника, а также повышают его инициативность и активность.

8) Общественная мотивация – управленческое решение руководителя территориального органа ОВД должны быть понятны сотрудникам, а именно сотрудники должны понимать какими мотивами руководствовался руководитель, принимая то или иное решение, и какие цели будут достигнуты в итоге его выполнения.

9) Решение проблемы полностью или на длительный срок – руководитель должен стараться принимать решения таким образом, чтобы избежать повторных решений по одному и тому же вопросу. Слишком большое количество управленческих решений может снизить может обесценить важность их для сотрудников.

10) Оперативное оформление – когда все стадии принятия управленческого решения пройдены, за руководителем стоит задача в оперативном оформлении данного решения. Стоит учитывать, что решение должно быть доставлено для ознакомления сотрудникам и исполнено в срок. Быстрота и четкость поставленных задач управленческого решения влияет на прямую на деятельность правоохранительных органов[4].

На наш взгляд если руководитель территориального органа ОВД может придерживаться представленных характеристик эффективного управленческого решения, качество работы этого органа может возрасти.

[4] См.: Томин В.Т. Проблемы организации среды функционирования органов внутренних дел. - Горький, 1978.

Качество работы органов МВД напрямую затрагивают жизненно важные интересы государства и общества в целом.

По мнению Г.А. Туманова, «сущность управленческих отношений становится понятной, если в социальной общности выделяются такие признаки, как совпадение интересов и единство целей»[5].

В свою очередь по каналам обратной связи в органы внутренних дел поступает необходимая осведомительная информация о состоянии внешней среды, которая позволяет придать внешним управляющим воздействиям целенаправленный характер[6].

При этом необходимо иметь в виду, что «эффективность управленческих воздействий органа внутренних дел любого уровня в значительной степени определяется характером его связи с внешней средой: чем большим объемом достоверной информации о среде функционирования располагает орган, тем больше предпосылок создается для эффективности его внутриорганизационной и внешнеуправленческой деятельности»[7].

Таким образом, проанализировав полученную информацию, приходим к выводу, что, органы внутренних дел, представляет собой систему управления, которая оказывает управленческое и информационное воздействие на объекты своей профессиональной деятельности.

Система органов внутренних дел представляют собой такую внутреннюю взаимосвязь, при которой состояние и деятельность одного структурного элемента органа внутренних дел, безусловно, отражаются на состоянии и деятельности других элементов и органа как системы в целом.

Поэтому субъект управления должен постоянно поддерживать эту взаимосвязь, устраняя препятствия в ее осуществлении. Если изменение деятельности какого-либо структурного подразделения органа внутренних дел не оказывает никакого влияния на функционирование органа, то это

---

[5]См.: Туманов Г.А. Политика, власть и управление в сфере правоохранительной деятельности // Проблемы теории и социологии управления органами внутренних дел: Труды Академии МВД России. - М., 1992. С. 31.
[6]См.: Томин В.Т. Проблемы организации среды функционирования органов внутренних дел. - Горький, 1978.
[7]См.: Основы управления в органах внутренних дел / Под ред. А.П. Коренева. 4-е изд. - М.: МосУ МВД России, 2003. С. 48.

подразделение, либо не решает задач, поставленных перед органом внутренних дел, либо решает какие-то задачи, не связанные с общими. В любом случае это свидетельствует о недостатках в организации управления.

Из самого понятия системы как относительно обособленной совокупности взаимодействующих и взаимосвязанных элементов вытекает необходимость того, чтобы все подразделения органов внутренних дел были, образно говоря, «пригнанными» друг к другу. Эта задача в органах внутренних дел «последовательно решается путем четкого определения и разграничения функций структурных подразделений, функциональных обязанностей каждого сотрудника, организацией надлежащего взаимодействия между ними»[8].

Органы внутренних дел осуществляют свои функции в среде внешних воздействий. Некоторые из этих воздействий (например, неблагоприятная социально-экономическая ситуация, безработица, изменения административно-территориального деления и иные) могут в определенной мере затруднять нормальное функционирование органов внутренних дел.

Негативно организующие воздействия могут возникать и в самой системе органов внутренних дел (например, неудовлетворительное состояние служебной дисциплины, кадровый некомплект личного состава, недостатки в управленческом воздействии, низкий уровень профессиональной квалификации работников и др.). Поэтому, чтобы успешно противостоять различного рода воздействиям, любая система должна быть способна перестраиваться в соответствии с новыми условиями и требованиями, то есть быть динамичной, подвижной.

Для того чтобы ослабить и нейтрализовать действие названных барьеров, система должна обладать определенными усилительными свойствами. С одной стороны, система, которая выступает в роли управляемого объекта, должна быть способна воспринимать даже

---

[8] См.: Основы управления в органах внутренних дел. Учебное пособие / Под ред. А.П. Коренева. - М., 1988. С.45.

ослабленные сигналы, поступившие от субъекта управления. Так, начальник ЛОВД обязан правильно воспринять команду начальника ГУВДТ, даже если она и недостаточно четко сформулирована, приняв для этого все необходимые меры. С другой стороны, являясь субъектом управления структурными подразделениями, соответствующий руководитель органа внутренних дел должен не только правильно воспринимать команды вышестоящего руководителя, но и усиливать, доводить их до своих подчиненных путем разъяснения, конкретизации, проведения соответствующей воспитательной работы с личным составом и т.д. Наконец, каждый вышестоящий субъект управления должен всячески способствовать проявлению усилительных свойств системы. Для этого необходимо различными приемами и средствами усиливать команды таким образом, чтобы они беспрепятственно проходили через все упомянутые барьеры.

От общетеоретических проблем управления в органах внутренних дел перейдем к анализу структуры линейных органов внутренних дел и их месту в системе МВД России. В настоящее время систему органов внутренних дел на транспорте возглавляет ГУТ МВД России, входящий в состав центрального аппарата МВД России[9].

На окружном уровне в систему ГУТ МВД России входят Управления на транспорте МВД России по федеральным округам (10 управлений), на межрегиональном уровне – линейные управления МВД России на транспорте, на районном уровне – линейные пункты, отделы, отделения МВД России на транспорте. В общей сложности в системе обеспечения безопасности на всех видах транспорта в 10 управлениях на транспорте МВД России, соответствующих Федеральным округам, находится160 структурных подразделений. Более 80% объема работы ГУТ МВД России исполняется на железных дорогах.

[9] См.: Приказ МВД России от 16.06.2011 № 680 «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Также в зоне оперативной ответственности ГУТ МВД России находятся судоходные морские компании, государственные бассейновые управления речного транспорта, межрегиональные территориальные управления гражданской авиации с разветвленной инфраструктурой морских, речных и аэропортов.

Представленное описание раскрывает вертикальное (иерархическое) построение системы органов внутренних дел на транспорте. Необходимо отметить, что территориальным органам внутренних дел свойственна четырех-звенная иерархическая структура (федеральный уровень, уровень федерального округа, региональный уровень, локальный уровень).

В то же время ГУТ МВД России обладают преимущественно трехзвенной иерархией (общефедеральный уровень - ГУТ МВД России; уровень крупного субъекта транспортного комплекса (например, железной дороги) - УВДТ; уровень основного звена - ЛОВД (ЛУВД).

Линейный принцип оперативно-служебной деятельности отличается от территориального принципа тем, что обслуживаемые объекты, как правило, расположены на территории нескольких субъектов Российской Федерации. Каждое УВДТ контролирует обстановку на одной железной дороге, в морском или речном пароходстве, межрегиональном территориальном управлении гражданской авиации.

Однако линейный принцип не означает, что деятельность ОВДТ жестко ограничивается пределами (географическими границами) транспортных объектов, что они могут функционировать вне конкретных условий жизни в том или ином регионе, по территории которого пролегают транспортные магистрали (железнодорожные и водные пути), либо на территории которого автономно располагаются некоторые объекты транспортного комплекса (например, аэропорты).

Необходимо учитывать, что криминогенная обстановка в регионе находится если не в функциональной, то, как минимум, в устойчивой корреляционной зависимости от оперативной обстановки на объектах,

находящихся в оперативном обслуживании ОВДТ. С одной стороны, представители населения региона, по территории которого пролегают транспортные магистрали, составляют основу контингента лиц, совершающих правонарушения в отношении объектов транспорта, подвижного состава, пассажиров и т.д. С другой стороны, именно предприятия и жители региона в период пользования услугами транспорта в качестве грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров формируют существенную часть потерпевших от противоправных посягательств.

Не вызывает сомнения, что наличие объектов транспортного комплекса на территории соответствующего региона (края, области, иного субъекта Российской Федерации) оказывает существенное влияние на социально-экономическую обстановку в регионе. Для многих регионов, существенно удаленных от промышленных центров, расположенных в суровых климатических условиях, устойчивая работа транспорта является условием не просто комфортного существования населения, а служит фактором физического выживания (например, регионы Крайнего Севера).

Да и в местностях с более благоприятными климатическими условиями от бесперебойной работы транспорта зависит нормальное функционирование промышленных объектов, устойчивый ритм перемещения населения в рамках суточной и сезонной миграции населения, стабильная работа предприятий торговли (в определенной мере - и уровень жизни населения). Наконец, наличие на территории региона объектов транспортного комплекса способствует преодолению проблемы безработицы, актуальной для современной российской «глубинки», так как транспорт - это источник рабочих мест (как правило, хорошо оплачиваемых).

Недопонимание руководителями некоторых регионов роли транспорта, стремление снять с себя ответственность за состояние правопорядка на его объектах, переложив ее только на профильные федеральные органы исполнительной власти, свидетельствует о низком уровне ответственности за судьбу вверенных территорий и населения. Вместе с тем всесторонний учет

региональных особенностей, способность правильно организовать взаимодействие руководителей административно-территориальных образований с органами внутренних дел на транспорте позитивно сказываются на оперативной обстановке.

Деятельность любого государственного института имеет целевую обусловленность. Иными словами, создавая тот или иной орган или систему органов, государство стремится к достижению определенной цели. С гносеологической точки зрения цель - это представление о результате какой-либо деятельности по преобразованию объективной реальности. Достижению цели способствуют правильная постановка и правильное разрешение определенных задач.

Главным критерием работы органов внутренних дел на транспорте является степень защищенности пассажиров и работников транспортного комплекса от преступных посягательств, а также оценка этой деятельности населением в целом.

Это подтверждают приоритетные задачи ГУТ МВД России и его подразделений на современном этапе работы: организация и участие в формировании основных направлений государственной политики в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта; обеспечение совершенствования нормативно-правового регулирования в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта; организация в пределах своих полномочий противодействия преступности, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта; участие в пределах своих полномочий в реализации мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства на объектах транспорта; обеспечение в пределах своих полномочий межведомственного взаимодействия по вопросам транспортной безопасности; управление органами внутренних дел на транспорте; организационно-методическое обеспечение деятельности УВДТ, а по вопросам транспортной безопасности – органов внутренних дел,

обеспечивающих правопорядок и общественную безопасность на территориях (объектах) метрополитенов[10].

Таким образом, современная система органов внутренних дел на транспорте представляет собой совокупность элементов, каждый из которых обладает внутрисистемными и внешними связями, осуществляющих в пределах своей компетенции деятельность в сфере управления внутренними делами на объектах транспортного комплекса в целях защиты прав и законных интересов личности, общества и государства от противоправных посягательств.

1.2. Характеристика административно-правового статуса линейных органов внутренних дел

Линейные подразделения ОВД обладают определенной спецификой, вызванной сферой деятельности. Главное их назначение заключается в обеспечении безопасности на транспорте. Помимо этого они реализуют функции по обеспечению безопасности специальных перевозок, которые организованы в рамках системы МВД.

Все вышеуказанное влияет на специфику административно-правового статуса ЛОВД. Их деятельность отличается от обычных подразделений ОВД, т.к. обладают признаком экстерриториальности, т.е. сотрудники ЛОВД осуществляют свою деятельность не в рамках строго закрепленного за ними участка, а на транспорте. Именно экстерриториальный статус предопределяют особенности функционирования ЛОВД.

Разработка категории «правовой статус» является дискуссионной в правовой науке. По мнению Ю.В. Степаненко понятие «правовой статус» раскрыт с многих сторон, что позволило изучить его правовую природу в

[10] ГУТ МВД России. офиц. сайт [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://xn--c1a4ac.xn--b1aew.xn--p1ai/gut/Zadachi_i_funkcii_GUT_MVD_Rossii (дата обращения 18.02.2021).

полном объеме. Вследствие этого некоторые положения правовой науки относительно категории «правовой статус» впоследствии стали аксиоматичными[11].

Ю.В. Степаненко отмечает, что понятие «правовой статус» является сложной правовой конструкцией. Элементы правового статуса тяжело поддаются изучению в правовой науке вследствие их многочисленности[12]. Для их изучения необходимо использовать иной методологический подход, который предложен в трудах Д.Х. Бахраха.

Д.Х. Бахрах считает, что при изучении административно-правового статуса субъекта права необходимо опираться на три блока:

Во-первых, целевой;

Во-вторых, структурно-организационный;

В-третьих, компетенционный (компетенцию)[13].

В рамках целевого блока раскрываются основные цели и задачи действие субъекта права. Данный блок играет важное методологическое значение.

В рамках структурно-организационного блока раскрываются вопросы создания, реорганизации и ликвидации коллективного субъекта права, к коим относятся и ЛОВД.

Российские государственные коллективные субъекты имеют четкую компетенцию. В состав компетенционного блока входят права и обязанности ОВД, которые раскрываются в законодательстве. В состав этого блока входят и вопросы подведомственности[14].

В административно-правовой науке данное разделение на блоки не является устоявшейся. Несмотря на это мы возьмем ее за основу при анализе статуса ЛОВД.

---

[11] Степаненко Ю.В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте. Дисс... докт. юрид. наук. М.: ВНИИ МВД России, 2004. С.94

[12] Степаненко Ю.В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте. С. 99.

[13]См.: Бахрах Д.Н. Коллективные субъекты административного права... С. **71.**

[14]См.: Бахрах Д.Н. Указ. соч. С. 71-72.

Уделим внимание правового регулированию деятельности ЛОВД. С одной стороны, правовой статус ЛОВД раскрывается в рамках российского законодательства. С другой стороны, правовой статус ОВД в целом и ЛОВД в частности не раскрывается на конституционном уровне. Получается, что в Основном законе РФ вопросам ОВД не уделено внимание.

Более того, деятельность ЛОВД не регламентировано ни в ФКЗ, ни в федеральных законах. Мы считаем данное положение упущением законодателя. К примеру, при введении чрезвычайного либо военного положения на основании специализированных федеральных конституционных законов от 30 мая 2001 года «О чрезвычайном положении»[15] и от 30 января 2002 года «О военном положении»[16] вводятся специальные условия использования транспорта на такой территории. Вопросы охраны транспорта входят в компетенцию ЛОВД. Однако, в законодательстве об этом ничего не говорится.

Одним из аспектов регулирования федерального закона от 6 марта 2006 года №35-ФЗ «О противодействии терроризму»[17] (далее по тексту Закон №35-ФЗ) выступает обеспечение безопасности на транспортных объектах. К таковым относятся нормы статей 7 и 8. Несмотря на это законодатель опять-таки не акцентирует внимание на деятельности ЛОВД.

В Законе №35-ФЗ отсутствует подобные ориентиры. В целом стоит отметить, что Закон №35-ФЗ имеет ряд проблем, которые могут привести к серьезным негативным последствиям при взаимодействии органов по борьбе с терроризмом на транспорте.

Среди федеральных законов, в которых частично раскрывается правовой статус ЛОВД следует отнести статью 23 федерального закона от 10 января 2003 года «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В рассматриваемой норме указывается о том, что вопросы

---

[15] **Собрание законодательства** РФ. 2001. №23. Ст. 2277.
[16] **Собрание законодательства** РФ. 2002. № 5. Ст. 375.
[17] **Собрание законодательства** РФ. 2006. № **11.** Ст. 1146.

обеспечениея общественного порядка на транспорте входит в компетенцию ЛОВД.

Более того, в части 2 статьи 83 Воздушного кодекса РФ (далее по тексту ВК РФ) говорится о том, что авиационная безопасность должна быть обеспечена различными подразделениями:

Во-первых, службой авиационной безопасности аэродромов либо аэропортов;

Во-вторых, подразделениями транспортной полиции;

В-третьих, службами авиационной безопасности, которые подчиняются авиационным предприятиям;

В-четвертых, иными органами в соответствии с их компетенцией.

В рамках нормы статьи 83 ВК РФ также указывается о том, что транспортная полиция осуществляет свои полномочия в рамках предоставленной им компетенции.

Интерес вызывает норма части 2 статьи 85 ВК РФ, которая указывает о составе лиц, которые имеют право проводить предполетный либо послеполетный досмотр. Законодатель относит к ним сотрудников ОВД.

Хотелось бы отметить нестыковку в федеральном законодательстве. Так, в федеральном законе «О железнодорожном транспорте» в качестве одного из субъектов названы ОВД на транспорте. С другой стороны, в ВК РФ говорится просто об ОВД. Как видим, налицо несогласованность правовых норм. С чем это связано остается непонятным.

Подчеркнем, что вопросы обеспечения транспортной безопасности раскрываются в основном в законодательстве, который имеет скорее экономический, а не правоохранительный уклон. Компетенции ЛОВД содержатся в основном в таких законах.

Важная роль отводится федеральному закону «О транспортной безопасности»[18]. Данный закон был разработан на основании Концепции национальной безопасности Российской Федерации. В этом законе раскрыты

[18] Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

особенности правового обеспечения основ транспортной безопасности в нашей стране. Рассматриваемый федеральный закон имеет важное значение при правовом регулировании транспортной безопасности в Российской Федерации.

В рассматриваемом законе рассмотрены вопросы обеспечения транспортной безопасности в России. Интерес представляет понятие транспортной безопасности. Под ней законодатель понимает «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»[19].

В этом понятии мы видим правоохранительный потенциал, а не экономический, который, как мы отмечали выше, характерен для регулирования деятельности ЛОВД. Вследствие этого логично было бы включить в рассматриваемый закон нормы о правовом регулировании деятельности ЛОВД.

Особенность правового регулирования ЛОВД выражается в отсутствии специального федерального закона, в котором были бы отражены особенности его правового статуса. Законодательство по вопросам ЛОВД развивается в рамках законодательства, раскрывающего правовой статус территориальных подразделений ОВД. Особенность ЛОВД по сравнению с обычными РОВД проявляется в том, что они осуществляют свою деятельность на транспорте. Специфика транспорта отражается и на специфике деятельности ЛОВД.

В структурном плане Главное управление на транспорте МВД России находится в подчинении МВД России. В данном случае проявляется вертикальный характер управления[20].

Управление ЛОВД осуществляется также и их аппаратом. Они осуществляют, в основном, внутренние функции ЛОВД. Аппараты занимаются решение задач, возложенных на них российским

---

[19] Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

[20] **См.: Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М**. Административное право Российской Федерации. М., 1997.. **С. 129.**

законодательством. В руках руководителя аппарата сосредоточены управленческие функции.

В стратегическом плане общее руководство ЛОВД осуществляется упоминавшемся ранее ГУТ МВД России. ГУТ МВД входит в общую систему МВД в качестве структурного подразделения.

С одной стороны ГУТ МВД России находится в прямом подчинении МВД России и министра. С другой стороны, ГУТ МВД России самостоятелен в решении задач, возложенных на него российским законодательством. Рассматриваемое Управление является смежным элементом между МВД России и подразделениями, находящихся в подчинении Управления.

ГУТ МВД России осуществляет свою деятельность в соответствии со специальным Положениям, в котором отражены особенности реализации возложенных на данное подразделение задач. Особенность проявляется в том, что ранее в отношении правового статуса ГУТ МВД России действовал специальный Указ Президента РФ, а в настоящее время – специальный приказ министра внутренних дел.

Вышеуказанные проблемы негативно повлияли на ОВД на транспорте, т.к. они снабжаются всего лишь по остаточному принципу. В первую очередь материально-техническое оснащение осуществляется в отношении ОВД и лишь в дальнейшем в ОВД на транспорте.

В целом по итогам раскрытия первой главы отметим, что ЛОВД является коллективным субъектом права, который наделен своими полномочиями в основном на подзаконном уровне. Законы, которые уделяют внимание транспортной безопасности, практически не раскрывают содержание правомочий ЛОВД.

ГЛАВА 2. КОМПЕТЕНЦИЯ ЛИНЕЙНЫХ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

2.1. Административно-правовой статус органов внутренних дел на железнодорожном транспорте

ОВД на железнодорожном транспорте (далее по тексту ОВДЖТ) являются наиболее многочисленными в системе транспортной полиции. Данный факт не является случайным.

Железнодорожный транспорт имеет особое значение для экономики Российской Федерации. Около 80% грузоперевозок и пассажиро- и грузоперевозок осуществляются именно железнодорожным транспортом. Эти показатели неизменны на протяжении многих годов.

Важность железнодорожного транспорта проявляется в том, что без него экономика России не сможет функционировать в полном объеме, т.к. именно благодаря этому виду транспорта происходит оборот грузов и пассажиров. Нередко единственным источником взаимодействия отдаленных территорий с федеральным центром выступает именно железнодорожный транспорт.

ОВД на железнодорожном транспорте (далее по тексту ОВДЖТ) выступает в качестве одного из элементов ОВД в целом. Основная задача ОВДЖТ на современном этапе функционирования – это защита пассажиров и грузов от преступного посягательства. Для этого ОВДЖТ наделяются соответствующими правами.

ОВДЖТ осуществляют свою деятельность не только в интересах физических и юридических лиц, работающих в железнодорожной сфере, а в интересах всего народа. Это достигается путем поддержания правопорядка в железнодорожной сфере. В качестве примера укажем следующее: сотрудники ОВДЖТ занимаются охраной железнодорожного вокзала. При

этом они следят за поддержанием правопорядка и законности на этом вокзале и на прилегающей территории.

Более того, при охране железнодорожных объектов сотрудники ОВДЖТ действуют и в интересах жителей близлежащих районов. К примеру, сотрудники ОВДЖТ путем предотвращения аварии на железной дороге могут спасти жителей близлежащих домов (в особенности это касается случаев, если в железнодорожной цистерне находятся ядовитые вещества).

Правовой основой деятельности ОВДЖТ выступают нормы статьи 23 Федерального закона от 10 января 2003 года «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Интерес представляет точка зрения Ю.В. Степаненко. Ученый исходя из анализа вышеуказанной нормы выделяет следующие обязанности ОВДЖТ:

Во-первых, обеспечение общественного порядка;

Во-вторых, борьба с преступностью;

В-третьих, исполнение иных обязанностей, необходимых для поддержания порядка на железнодорожном транспорте.

Ю.В. Степаненко отмечает, что ОВДЖТ запрещено уклоняться от выполнения обозначенных им обязанностей в одностороннем порядке[21]. Следует согласиться с автором. От эффективности деятельности ОВДЖТ зависит функционирование железнодорожного транспорта нашей страны.

Отметим, что норма статьи 23 Закона о железнодорожном транспорте является единственной на законодательном уровне, в котором раскрывается статус ОВДЖТ. К сожалению, в других законах статус ОВДЖТ не раскрывается.

Полиция выступает в качестве основного элемента ОВДЖТ. Полиция на железнодорожном транспорте обладает кругом полномочий, которая присуща обычным ОВД. К ним относятся:

Во-первых, обеспечение безопасности;

---

[21] **См.: Степаненко Ю.В. Указ соч. С. 138.**

Во-вторых, предупреждение либо пресечение преступлений, а также административных правонарушений;

В-третьих, выявление, а также раскрытие преступлений;

В-четвертых, охрана общественного порядка;

В-пятых, обеспечение общественной безопасности, а не транспортной безопасности;

В-шестых, защита собственности в не зависимости от того, к какому виду она относится и др.

Как видим, ОВДЖТ должна осуществлять общие функции. К сожалению, не учитывается специфика деятельности полиции на железнодорожном транспорте.

Основным звеном в ОВДЖТ выступают линейные органы (далее по тексту ЛОВДЖТ).

ЛОВДЖТ обычно создаются и осуществляют свою деятельность на крупноузловых железнодорожных станциях. В качестве объектов воздействия выступают не только элементы железнодорожной инфраструктуры, но и физические и юридические лица, осуществляющие свою деятельность на железнодорожном транспорте.

Станция выступает в качестве основного производственно-хозяйственного элемента на железной дороге. На станции осуществляется выгрузка и загрузка грузов; посадка и высадка пассажиров; осуществляется техническое обслуживание элементов железнодорожной системы (не только вагонов, но и железнодорожный путей и т.п.).

Станции подразделяются на несколько видов:

Во-первых, промежуточные;

Во-вторых, участковые;

В-третьих, сортировочные;

В-четвертых, грузовые;

В-пятых, пассажирские.

Промежуточная станция является самой маленькой из вышеобозначенных. Чаще всего промежуточной станцией является небольшой поселок.

Особенность участковой станции проявляется в том, что на ней возможно осуществление технического обслуживание железнодорожного транспорта. Чаще всего возле такой станции располагается специально построенный в свое время железнодорожный поселок.

ЛОВДЖТ обладают достаточно высоким уровнем самостоятельности при решении возникающих перед ним задач. К примеру, кадровые, финансовые вопросы, аспекты материального обеспечения, вопросы обеспечения законности и правопорядка на вверенной территории – все это свидетельствует о самостоятельности ЛОВДЖТ.

В структурном плане в состав ОВДЖТ входят ЛОВДЖТ. На участковых станциях ЛОВДЖТ занимаются охраной правопорядка, а также противодействием преступности. По поводу количества ЛОВДЖТ на конкретном железнодорожном участке отметим, что их количество варьируется в зависимости от протяженности железнодорожного участка, пассажиро- и грузопотока и других факторов. Чаще всего ЛОВДЖТ формируются в количестве от 1 до 8.

Наименее малочисленными являются линейные пункты полиции (далее по тексту ЛПП). Они образуются на удаленных железнодорожных станциях. ЛПП возглавляется начальником, который несет персональную ответственность за эффективность работы ЛПП.

ОВДЖТ взаимодействуют не только с другими ОВД, но и с различными железнодорожными предприятиями, а также учреждениями и организациями. Это делается в случае необходимости выполнения возложенных на них задач.

ЛОВДЖТ в целом реализуют свою деятельность в следующих направлениях:

Во-первых, обеспечение безопасности;

Во-вторых, предупреждение либо пресечение преступлений, а также административных правонарушений;

В-третьих, выявление, а также раскрытие преступлений;

В-четвертых, охрана общественного порядка;

В-пятых, обеспечение общественной безопасности, а не транспортной безопасности;

В-шестых, защита собственности в не зависимости от того, к какому виду она относится и др.

Раскроем вопрос структуры ЛПП. В нем входят:

Во-первых, начальник ЛПП;

Во-вторых, инспектор по предупреждению правонарушений несовершеннолетних;

В-третьих, постовые полицейские ЛПП.

Более этого, в случае необходимости в рамках ЛПП может быть образована группа уголовного розыска. Помимо этого возможно создание и оперативного заслона.

Отметим, что в случае необходимости могут быть образованы и временные подразделения ЛПП. Это осуществляется для охраны, к примеру, особо ценных грузов и т.п. В целом отметим высокую эффективность временных подразделений, т.к. они занимаются узко специализированной деятельностью.

Раскроем наиболее значимые и актуальные сферы деятельности ОВДЖТ на современном этапе:

Во-первых, противодействие терроризму.

Терроризм является продуктом конкретного исторического периода развития общества. Террор являлся одним из основных методов деятельности народовольцев, которые оказали значительное влияние на Российскую Империю (к примеру, в виде убийства Александра II в 1866 году). Эпоха реформ перешла в эпоху контрреформ, при которой видные государственные деятели неоднократно подвергались покушениям. Именно в этот период

погиб П.А. Столыпин, чьи идеи могли оказать значительное влияние на государство[22].

Как видим, террор издавна активно использовался лицами, радикально настроенными к власти. Террор использовался и большевиками в целях смены государственного устройства и захвата власти.

На современном этапе террор в России приобрел некоторые особенности (формы). Так, в УК РФ обозначен уголовный терроризм, который проявляется в создании преступных бандформирований.

Вторая форма – национальный терроризм. Государственный кризис, наступивший после развала СССР, привел к попытке Чечни выйти из состава Российской Федерации. Активную помощь чеченским бандформированиям оказывали террористы[23].

Третья форма – политический терроризм. Основным проявлением данной формы выступает физическое устранение неугодных политиков и государственных деятелей.

Четвертая форма – воздушный терроризм. Данная форма терроризма проявляется в угоне самолетов. Террористы нередко используют эту форму (к примеру, попадание угнанных террористами самолетов в башни-близнецы Всемирного торгового центра 11 сентября 2001 года)[24].

Ученые отмечают усиление деятельности террористических организаций. Это связывается с тем, что они имеют значительные финансовые ресурсы, благодаря которым могут вооружаться самыми современными образцами вооружения. Более того, через интернет ведется активное рекрутирование потенциальных боевиков (в этом плане наиболее известным выглядит дело Варвары Карауловой).

---

[22] Киреев М.П. Борьба с терроризмом на воздушном транспорте (уголовно-правовой и криминологический аспекты): Дис. ... д-ра юрид. наук. – М.: Академия МВД России, 1995. – С. 62.

[23] Старостин С.А. Чрезвычайное положение: монография. – М.: Проспект, 2019. – С. 32.

[24] Воронов И.В. Основы политико-правового ограничения социально-политического экстремизма как угрозы национальной безопасности Российской Федерации: Автореф. дис... канд. полит. наук. – М., 2003. – С. 15.

Таким образом, несмотря на то, что понятие «террор» появилось лишь в конце XVIII века во Франции в России этот термин нашел широкое применение начиная с движения народовольцев в XIX веке.

В целях противодействия терроризму ЛОВДЖТ осуществляют комплекс следующих мероприятий:

Во-первых, досмотр пассажиров и багажа;

Во-вторых, выявление потенциально опасных предметов.

Второй актуальной сферой деятельности ОВДЖТ выступает усиление контрольных мер за оборотом оружия на транспорте.

Сотрудники ОВДЖТ должны заниматься поиском и изъятием оружия, который незаконно провозиться через железнодорожный транспорт. Однако, основное направление деятельности в сфере оборота оружия заключается в проверке предприятий и организаций, в которых используется оружие для охраны. Правовой основой выступает норма статьи 4 федерального закона от 13 декабря 1996 года №150-ФЗ «Об оружии».

К организациям, в которых возможно применение оружия, относятся:

Во-первых, ведомственная охрана железнодорожного транспорта,

Во-вторых, частные охранные предприятия, которые действуют на железнодорожном транспорте[25].

Третье направление видится нам путем включения института УУП в рамках железнодорожного транспорта.

В качестве аргумента за эту инициативу укажем на следующие аспекты:

Во-первых, большой пассажиропоток на вверенном ЛОВДЖТ участке железной дороге в целом схож по объему работу с объектом работы УУП на вверенной ему территории. Вследствие этого заимствование идеи внедрения института УУП в ОВДЖТ является логичной.

---

[25] Сургутсков В.И., Зайцева Е.В. Комментарий к Федеральному закону от 13 декабря 1996 года №150-ФЗ «Об оружии» (постатейный) // СПС «КонсультантПлюс», 2014.

Во-вторых, в Наставлении по деятельности УУП говорится о возможности введения этого института на территории ОВДЖТ. Несмотря на это на практике это положение не получило своего развития.

Мы считаем, что введение института УУП на железнодорожном транспорте приведет к повышению эффективности правоохранительной деятельности ОВДЖТ. Вследствие этого необходимо внесение изменений в российское законодательство с целью внедрения участковых уполномоченных на железнодорожном транспорте.

В целом стоит отметить, что расширение полномочий ОВДЖТ поможет в повышении эффективности их деятельности.

2.2. Административно-правовой статус органов внутренних дел на воздушном и водном транспорте

Органы, которые осуществляют свою деятельность на воздушном, а также на водном транспорте играют особую роль в системе ОВДТ. Специфика связана с местом осуществления деятельности – воздушный, а также водный транспорт. Круг задач, решаемых такими органами, шире по сравнению с ОВДЖТ.

Вследствие этого необходимо уяснить положение воздушного, а также водного транспорта в рамках транспортной системы России. Это связано со спецификой деятельности ОВД на данных видах транспорта.

Проблема обеспечения авиационной (транспортной) безопасности в аэропорту всегда была и остается актуальной, также, как и проблема управления службой безопасности аэропорта. Несмотря на множественные попытки современных исследователей описать и оценить количественно работу ОВД на воздушном транспорте (далее по тексту ОВДВТ), вопросы применения научно доказанных подходов в практике управления ОВДВТ остаются малоисследованными. Исходя из этого данное исследование

направлено на применение методов системного анализа к описанию и выработке управленческих решений в работе ОВДВТ.

Обеспечение безопасности аэропорта включает в себя следующие меры:

– обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов;

– проведение досмотров;

– проведение профайлинга и др.

Описанные направления работы службы можно рассматривать как основные элементы системы обеспечения безопасности аэропорта. Как известно, работа службы непосредственно зависит от наличия и тактико-технических характеристик технических средств обеспечения безопасности, уровня подготовки ОВДВТ, организация работы в целом. Данные параметры оказывают влияние на все элементы и всю систему и, безусловно, важность повышения этих показателей имеет ключевое значение[26].

Исходя из уровня угроз формируется уровень безопасности объекта. Оценивая его элементы количественно, можно определить альтернативные стратегии при выборе уровня защищенности аэропорта. Сравнение альтернатив с целью выбора подлежащей реализации возможно при соотношении стоимости реализации мероприятий, затраченного времени, их эффективности, а также коэффициентом уменьшения риска возникновения негативного воздействия.

Применение метода системного анализа подразумевает описание изучаемой системы, всех ее элементов, участвующих в описываемом процессе, их количественную оценку, а также количественное сравнение подлежащих реализации альтернатив управления рассматриваемой системой.

Для описания идеи выбора альтернатив решений представим основные составляющие процесса обеспечения безопасности при мониторинге уровня безопасности.

---

[26] Миронов В.С., Миронова Л.В. Методы системного подхода при реализации мер защиты на объекте транспортной инфраструктуры // В сборнике: ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ. сборник статей XVI Международной научно-практической конференции. – Пенза, 2021. – С. 62.

Основная проблема, решаемая с помощью данного подхода, это проблема выбора и обоснованности введения мероприятий по нейтрализации угрозы на объекте. Они должны соответствовать потенциальным, непосредственным и прямым угрозам. Применение дискретной оценки уровня угрозы и соответствующего ему уровня безопасности не учитывает всех элементов системы, временные интервалы их действия и имеет субъективный характер в отличие от рассматриваемого подхода.

Рассмотрим систему обеспечения авиационной безопасности, построенную на конкретном объекте. К ее характеристикам относятся:

– количество пунктов досмотра;

– уровень подготовки персонала;

– наличие и ТТХ технических средств[27].

На качество таких характеристик влияют: пассажиропоток; расположение объекта.

Исходя из этого задача управления системой безопасности аэропорта состоит в грамотном и наиболее эффективном распределении имеющихся ресурсов для наиболее полной минимизации уровня угрозы в адрес аэропорта.

Перед лицом, принимающим решение, поставлена задача: введение уровня безопасности – выбора альтернативной стратегии противодействия угрозам.

Таким образом, применение методов системного анализа в рамках исследования проблем принятия решений позволяют выявить наиболее оптимальные альтернативные решения. Рассмотренный подход в общем случае позволяет решать задачу выбора альтернативной стратегии. Безусловно, оценка комплекса мероприятий, включенных в альтернативные стратегии с учетом уровня угроз, является отдельным направлением дальнейших исследований.

---

[27] Мусин С.М., Лаврентьев О.Ю. Сравнительная оценка рисков технологий досмотра авиагруза вне аэропорта и в аэропорту в рамках обеспечения требований по авиационной безопасности // The Scientific Heritage. - 2021. - №59-1. – С. 31.

Важным направлением ОВДВТ выступает профайлинг. Профайлинг исторически впервые стал применяться в России для осуществления авиационной безопасности.

Впоследствии профайлинг стал активно внедряться в банковский сектор (к примеру, профайлинг использовался для оценки платежеспособности заемщиков); при подборе персонала и в деятельности служб безопасности[28].

Применение профайлинга в деятельности правоохранительных органов Российской Федерации осуществляется на основании ведомственных приказов. В этом проявляется недостаток всей системы профайлинга, а именно отсутствие единого нормативно-правового акта, который регулировал бы вопросы производства профайлинга в деятельности правоохранительных органов России.

В приказе Минтранса России от 25 июля 2007 года №104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров»[29] (далее по тексту Приказ №104) указывается о том, что в аэропортах, где имеется весь комплекс технических и специальных средств, обязанности специалистов группы досмотра распределяются следующим образом: специалист по досмотру №1 проводит при необходимости психологический опрос (профайлинг) для выявления потенциально опасных пассажиров и участвует в личном (индивидуальном) досмотре пассажиров.

Более того, в ходе проведения предполетного досмотра в целях выявления признаков, указывающих на потенциальную угрозу, рекомендуется обращать внимание на такие особенности поведения пассажиров, как повышенная нервозность, обеспокоенность, суетливость. В случае выявления таких признаков необходимо проводить психологический опрос (профайлинг) пассажира для определения степени его потенциальной опасности (пункт 51 Приказа №104).

---

[28] История профайлинга. Режим доступа: https://srccs.su/istoriya-profajlinga/ (дата обращения 28.03.2021).
[29] Российская газета. - №180. - 2007.

Как видим, в аэропортах профайлинг активно применяется на практике. Профайлинг по смыслу Приказа №104 представляет собой психологический опрос. Данный инструмент является эффективным.

Вопросы производства профайлинга раскрываются и в приказе Росгвардии от 30 ноября 2019 года №396 «Об утверждении типовых программ профессионального обучения для работы в качестве частных охранников»[30] (далее по тексту Приказ №396). О профайлинге говорится при производстве практического тренинга по профилактике и противодействию террористическим угрозам. В Приказе №№96 указывается, что частные охранники должны производить профилирование потенциально опасных посетителей в условиях возможных террористических угроз (Тема 3).

В целом стоит отметить недостаточное внимание законодателей к вопросу профайлинга.

В научной литературе отмечается, что к числу основных направлений использования криминалистического профайлинга в правоприменительной деятельности правоохранительных органов в России относятся:

Во-первых, предотвращение возможного преступления или правонарушения в общественных местах, при большом скоплении народа, на объектах транспортной инфраструктуры;

Во-вторых, выявление лиц, причастных к совершенному преступлению;

В-третьих, поиск лиц, совершивших преступление, «по горячим следам», лиц, готовивших совершение преступления, но не завершивших его по независящим от них причинам (особенно по преступлениям террористической направленности);

В-четвертых, установление причастности лица к совершенному или готовящемуся преступлению в рамках проведения отдельных следственных действий на этапе предварительного расследования;

---

[30] Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 09.04.2020.

В-пятых, установление свидетелей-очевидцев совершенного преступления, а также лиц, способных предоставить сведения о личности потенциальных подозреваемых;

В-шестых, включение лица, в отношении которого ведется профилирование, в категорию лиц, относящихся к одному из следующих профилей: «неопасный профиль лица», «потенциально опасный профиль лица», «опасный профиль лица», последующая оперативная работа с лицами, представляющими потенциальную опасность[31];

В-седьмых, использование методик профайлинга при проведении отдельных следственных действий, особенно допросов, обысков, очных ставок;

В-восьмых, научные разработки по криминалистическому профайлингу и подготовка на их основе методических рекомендаций для действующих сотрудников правоохранительных органов[32].

Проанализировав происхождение и современное состояние криминалистического профайлинга, можно сделать вывод о его важном практическом значении для охраны общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, раскрытия, расследования и предотвращения преступлений. Вобрав в себя знания многих наук и практический опыт, методика криминалистического профайлинга стала мощным ресурсом для деятельности в правоохранительной сфере.

Ключевым аспектом является подготовка специалистов-профайлеров из числа сотрудников правоохранительных органов. Можно выделить следующие направления работы по обеспечению органов внутренних дел высокопрофессиональными специалистами, владеющими методиками криминалистического профайлинга:

а) включение дисциплины «Криминалистический профайлинг» в программу обучения в образовательных организациях МВД России (в том

---

[31] Зиберова О.С. О происхождении и современном значении криминалистического профайлинга // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2020. - №2. – С. 96.
[32] Там же.

числе в рамках факультативов к изучаемым спецкурсам по расследованию отдельных видов преступлений, где обучающиеся смогут познакомиться с особенностями построения психологических профилей преступников по различным видам преступлений);

б) изучение профайлинга в рамках повышении квалификации следователей, оперативных уполномоченных полиции, сотрудников транспортной полиции, представителей других служб[33].

Отдельно необходимо отметить психологов, работающих в системе МВД России, которые, имея базовое психологическое образование, могут проходить дополнительное обучение методикам криминалистического профайлинга и выступать в качестве специалистов в ходе расследования уголовных дел.

Полагаем, что возможности криминалистического профайлинга должны лечь в основу новых научных разработок и практических рекомендаций для сотрудников правоохранительных органов.

Все это дает правоохранительным органам большие возможности по выявлению, раскрытию, расследованию и предупреждению преступлений и правонарушений. В связи с этим техническое обеспечение, позволяющее диагностировать психоэмоциональное и общефизическое состояние человека на расстоянии с целью выявления лица, причастного к совершению правонарушения или преступления, можно считать видом технологического криминалистического профайлинга. При этом для эффективного выполнения задания программному комплексу «VibraImage» необходимо всего 10 секунд. Учитывая высокие потенциальные возможности современной компьютерной техники и программного обеспечения для нее – описанного или другого подобного, - полагаем что, было бы весьма продуктивно внедрить технологии, отвечающие требованиям технологического криминалистического профайлинга, в системы видеонаблюдения МВД

[33] Кудин В.А., Статный В.М. Профайлинг в деятельности органов внутренних дел: от теории и методологии к практике // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2013. - №3. – С. 13.

России, а также в качестве дополнительной опции в систему «Безопасный город», используемую уже во многих субъектах Российской Федерации. Внедрить программный комплекс «VibraImage» или его аналоги можно в аппаратуру видеонаблюдения аэро- и железнодорожных вокзалов, на объектах стратегического значения, в местах сосредоточения большого количества людей, особенно в период проведения массовых спортивных, культурных, международных, политических и иных мероприятий, для обеспечения антитеррористической безопасности и поддержания общественного порядка в целом[34].

Наиболее продуктивным представляется сочетание методов технологического профайлинга и работы профессиональных профайлеров из числа сотрудников правоохранительных органов, специально обученных технологиям профайлинга. Особенно это актуально тогда, когда необходимо осуществлять мониторинг большого скопления людей.

Итак, первоначально профайлинг рассматривали как методику, позволяющую построить психологический портрет преступника, а также выявить его профессиональный почерк. Позднее главную ценность профайлинга стали видеть в перспективах предупреждения преступлений по анализируемой преимущественно невербальной информации, а также вербальной информации, идущей от человека.

Более того, в полномочия ОВДВТ входит проведение оценки авиационной безопасности на предприятии, осуществляемую совместно со службой безопасности аэропорта. Правовой основой этой функции выступает постановление Правительства РФ от 30 июля 1994 года №897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Для обеспечения авиационной безопасности реализуются следующие меры:

Во-первых, ограждение территории аэропорта;

---

[34] Зиберова О.С. О происхождении и современном значении криминалистического профайлинга // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2020. - №2. – С. 97.

Во-вторых, ограждение зданий аэропорта;

В-третьих, обеспечение пропускного режима;

В-четвертых, обеспечение внутриобъектового режима;

В-пятых, охрана самолетов;

В-шестых, обеспечение физической изоляции кабины пилота от посягательств извне;

В-седьмых, обучение сотрудников самолетов действиям при совершении на борту преступления;

В-восьмых, оборудование в самолете места для хранения оружия и взрывчатых веществ в случае их обнаружения и др.

ОВДВТ реализуют свои функции на ограниченной территории. Данное обстоятельство ведет к применению особых мер, направленных на предупреждение преступлений. Сотрудники ОВДВТ должны при осуществлении правоохранительной деятельности использовать весь арсенал правовых средств, предоставленных им российским законодательством. Одним из таких средств выступает использование методов профилирования с целью выявления лиц, склонных к экстремизму и терроризму. Более того, возможности профайлинга практически не применяется в деятельности ОВД, что порождает возможности для активного их продвижения в правоохранительной среде.

Сотрудники ОВД для идентификации противоправных намерений потенциального экстремиста либо террориста должны применять диагностические комплексы. Исторически сложилось, что диагностические комплексы, которые послужили прообразом методики профайлинга, в основном применялись для осуществления безопасности движения пассажиров и грузов на транспорте.

Интерес представляет вопрос использования вооруженных сотрудников ОВДВТ при полетах. Мы считаем, что это необходимо в случае возникновения потенциальной опасности либо перевозки каких-либо ценных грузов и вещей. Особенность российского законодательства в том, что

данные вопросы попросту не урегулированы ни на законодательном, ни на подзаконном уровнях. Этот вопрос должен быть разрешен.

ОВДВТ также наделены полномочиями по:

Во-первых, обеспечению безопасности в ходе проведения различных мероприятий в аэропорту;

Во-вторых, обеспечению безопасности в ходе проведения авиасалонов;

В-третьих, обеспечению безопасности в ходе проведения различных выставок либо спортивных мероприятий.

В-четвертых, проверке условий хранения оружия службой безопасности аэропорта и т.п.

В рамках последнего полномочия сотрудники ОВДВТ могут изъять оружие случае, если будет обнаружено его ненадлежащее хранение.

В связи с изданием в ряде мест совместных приказов территориальных и транспортных органов внутренних дел об оперативном обслуживании смежных территорий патрульно-постовая служба транспортной полиции приобрела дополнительные обязанности, связанные с контролем движения наземного транспорта в аэропортах и на прилегающих к ним территориях, соблюдения правил парковки автомобилей на привокзальных стоянках и в других местах, расположенных в непосредственной близости от аэродромов и аэровокзалов.

Безопасность водного транспорта (общественная, экономическая, экологическая и др.) обеспечивается надзором за соблюдением установленных правил движения и пользования судами, а также поддержанием общественного порядка на стационарных объектах речного и морского транспорта. Обеспечивая в пределах своей компетенции правопорядок, ОВДТ участвуют в создании безопасных условий деятельности работников водного транспорта, защите граждан, пользующихся услугами морских и речных перевозчиков, от вредных воздействий источников повышенной опасности; обеспечении безопасности

морского и речного судоходства; предотвращении техногенных аварий и катастроф.

Осуществляя борьбу с преступлениями и административными правонарушениями, органы внутренних дел с помощью традиционных организационно-правовых и организационных форм и методов поддерживают пропускной и внутриобъектовый режимы в морских и речных портах, контролируют соблюдение установленных правил плавания, эксплуатации водных судов и причальных сооружений (за исключением технико-технологических норм), правил поведения пассажиров на стационарных объектах водного транспорта и судах, обеспечивают административно-правовой режим сохранности перевозимых грузов, способствуют развитию добросовестного предпринимательства в сфере морской и речной деятельности, содействуют поддержанию пограничного, таможенного и других режимов в морских и речных портах.

Сотрудники водной полиции обеспечивают порядок и безопасность при проведении водноспортивных и праздничных мероприятий, предупреждают несчастные случаи на воде и при необходимости оказывают помощь спасательным службам, содействуют бассейновым и районным подразделениям Государственной инспекции по маломерным судам в осуществлении надзора за правильным пользованием судами, базами (сооружениями) для их стоянок, участвуют в природоохранных мероприятиях. Одной из специфических форм организации указанных и других мероприятий является патрулирование нарядами полиции акватории порта и обслуживаемых водных участков на катерах.

При расстановке сил охраны порядка и безопасности на водном транспорте учитываются географическое положение обслуживаемой акватории, виды портов и их специализация, график движения пассажирских судов, продолжительность их стоянки, интенсивность грузовых и пассажирских перевозок, сезонность работы портов, профиль водного пути, планируемые перевозки туристов и другие факторы.

Как и на других видах транспорта, водной полицией уделяется большое внимание повышению антитеррористической устойчивости обслуживаемых объектов. Так, в соответствии с Положением о Федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, сотрудники ОВДТ совместно с подразделениями морской безопасности участвуют в защите судов, их экипажей и пассажиров, перевозимого груза, объектов управления движением, средств связи и навигации, портовых сооружений и обслуживающего персонала от незаконных актов путем их предупреждения, выявления и пресечения, минимизации последствий этих актов, выявления и устранения условий, способствующих их осуществлению.

Организационной основой этой деятельности служат:

– планы обеспечения безопасности морских торговых портов, утверждаемые руководителями морской администрации портов по согласованию с ОВДТ и другими заинтересованными органами и организациями;

– целевые программы по усилению борьбы с преступностью, охраны общественного порядка и обеспечению общественной безопасности в морских портах, утверждаемые руководством МВД России или УВДТ;

– межведомственные планы мероприятий по предупреждению террористических акций в отношении судов и портовых средств в морских портах;

– планы совместных действий оперативного и профилактического характера.

Особое значение имеют планы антитеррористической деятельности на морских судах с ядерными энергетическими установками и обеспечения безопасности на предприятиях по их обслуживанию и ремонту.

С участием полиции осуществляется досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, средств технического обеспечения и продовольственного запаса морских и

речных судов. В составе рабочих групп оперативных штабов, координационных органов, межведомственных комиссий на плановой основе осуществляются проверки, мониторинг уровня безопасности и оценка уязвимости портов и водных объектов особой важности и жизнеобеспечения. По их результатам составляются соответствующие акты, декларации безопасности и принимаются совместные меры к укреплению физической охраны и повышению технической защищенности водонапорных гидротехнических сооружений, объектов управления судоходным движением и др. На наиболее важных объектах сторожевая охрана и охрана силами частных охранных предприятий, подчас не имеющих соответствующей лицензии, заменяется на вневедомственную или осуществляется специальными подразделениями транспортной полиции совместно со службами морской и речной безопасности. Оборудуются стационарные блок-посты, где наряды полиции несут службу со сторожевыми собаками. Разрабатываются совместные инструкции о порядке взаимодействия персонала судоходных гидротехнических сооружений со специальными службами в случае совершения или угрозы совершения террористической акции. Определяются необходимое количество и дислокация постов, численность личного состава охраны, технические средства, обеспечивающие защищенность сооружений. Вход и выход рабочих и служащих на охраняемую территорию объектов и судов осуществляется по служебным пропускам установленного образца, для посторонних лиц вводится система разовых пропусков. В ряде мест по инициативе ОВДТ принято решение о проверке на судимость всех кандидатов, принимаемых на работу на высокорисковые объекты транспорта.

В отличие от несения службы в обычных условиях при осложнении оперативной обстановки вводятся дополнительные меры безопасности. В частности, на судоходных гидротехнических сооружениях усиливается охрана, ужесточаются пропускной режим, досмотр автотранспорта,

повышается плотность патрулирования режимной территории нарядами полиции и ведомственной охраны, систематически осуществляется осмотр шлюзов и плотин со стороны акватории, проводится обследование территории ГТС, служебных зданий, помещений, ангаров, складов с целью выявления возможных мест хранения оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств. Пресекаются факты посадки и высадки лиц с грузовых и пассажирских судов во время их шлюзования, причаливания плавсредств в неустановленных местах. Для оперативности принятия мер диспетчерские пункты шлюзов оборудуются системами связи с ОВДТ, службами безопасности, местными администрациями. На сооружениях Волжского каскада входит в практику внедрение «тревожной кнопки», что обеспечивает появление группы быстрого реагирования на сооружении в максимально короткие сроки[35].

При кораблекрушениях в прибрежных водах морей, авариях с судами на внутренних судоходных путях ОВДТ организуют:

а) взаимодействие с пароходствами и их службами в спасательных работах на акваториях и берегу в доставке пострадавших в медучреждения;

б) поиск и установление личности самостоятельно спасшихся пассажиров и членов судовых экипажей, тел и останков погибших;

в) изъятие документов экскурсионных и туристических фирм (списки судовых экипажей и пассажиров) в соответствующих службах водного транспорта;

г) выявление свидетелей, имеющих отношение к комплектованию судовых команд, групп участников круизных, пассажирских и других рейсов;

д) проведение мероприятий по выявлению причин аварийных происшествий;

---

[35] **См.: Насонов А.П. О мерах по предотвращению террористических акций на объектах транспортного комплекса // Терроризм и безопасность на транспорте: Материалы междун. научно-практ. конф. Сб. Ч. 2 / Под ред. В.Н. Лопатина. - М.: НИИ ГП РФ, 2002. С. 26-27.**

е) перекрытие морских, речных вокзалов, пристаней, пляжей, патрулирование береговых линий по воде и суше, поддержание связи с рыболовецкими бригадами[36].

С переходом к свободным рыночным отношениям и появлением на водном транспорте множества негосударственных хозяйствующих субъектов в правоохранительной деятельности ОВДТ актуализировалась проблема предупреждения и раскрытия преступлений и административных правонарушений экономической направленности.

Задачами ОВДТ в этом направлении являются участие в восстановлении механизма государственного контроля над производственной деятельностью портов и добросовестным предпринимательством на водном транспорте путем устранения негативных последствий приватизации, а также выявления злоупотреблений, связанных с арендой и другими формами противоправного использования государственного имущества, пресечения незаконного перемещения через Государственную границу РФ сырьевых ресурсов, товаров, культурных ценностей, транспортных средств, осуществление мер по возвращению из-за рубежа валютных средств, вырученных от фрахта судов, договоров перевозки и т.п.[37]. В целях их решения совместно с органами управления водным транспортом, налоговыми и другими заинтересованными органами проводятся инвентаризации переданных в оперативное управление и арендованных коммерческими структурами объектов федеральной собственности, ревизии полноты поступления арендной платы в бюджет, осуществляются проверки документации физических и юридических лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью; устанавливаются активные участники внешнеэкономической деятельности, зарегистрированные по утерянным или похищенным документам,

---

[36]**См.: Микеев А.К. Указ. соч. С. 46.**

[37]**См.: Ипатов В.Ю., Росса А.А. Криминализация деятельности морских портов России // Проблемы борьбы с правонарушениями: Материалы научно-практ. конф. Белгород: ЮИ МВД России, 2001. С. 114-118.**

предоставляющие в налоговые инспекции нулевые или отрицательные балансы. Совместно с территориальными ОВД, администрациями портов, органами валютного контроля, таможенными и другими органами организуются охрана водных биологических ресурсов, контроль за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла и борьба с правонарушениями в сфере добычи, транспортировки и реализации биоресурсов. В этих целях осуществляются контрольно-проверочные мероприятия в районах лова и на маршрутах транспортировки продукции рыбного промысла, проверки реализации российскими рыбопромысловыми судами морепродуктов в портах иностранных государств, выявляются факты контрабанды, создания излишков рыбопродукции на транспортных судах, доставляющих грузы из районов промысла, и т.п.

Приносит положительные результаты комплексная отработка морских портов и крупных судоходных компаний силами межведомственных оперативных групп, в состав которых входят представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Стабильность функционирования межведомственных оперативных групп обеспечивается проведением совместных коллегий и совещаний, согласованием совместных действий, уточнением содержания взаимодействия, анализом обстановки, организацией и поддержанием связи, обменом информацией, созданием банков данных официальной и оперативно-разыскной информации и согласованием порядка их использования с учетом компетенции и ответственности каждого федерального органа исполнительной власти; постоянно поддерживаемыми контактами между органами оперативного управления взаимодействующих субъектов, разработкой совместных планов и изданием нормативных правовых актов, проведением совместных операций и мероприятий, контролем точного выполнения согласованного порядка действий при выполнении поставленных задач.

Таким образом, обозначенные функции выполняют ОВД на воздушном, а также на водном транспорте.

2.3. Проблемы и пути совершенствования деятельности линейных органов внутренних дел

Правовой статус ЛОВД находится в постоянном развитии. Однако, законодательство попросту не поспевает с изменениями в деятельности ЛОВД. Из этого вытекает необходимость проработки совершенствования правового статуса рассматриваемых правоохранительных органов. Оптимизация правового статуса ЛОВД является важным элементом в построении правового государства[38].

Процесс оптимизации представляет собой деятельность, направленное на повышение эффективности правового статуса ЛОВД. Изменения в законодательстве должны положительно отразиться на правовом статусе ЛОВД.

Под оптимизацией мы должны понимать не только сам процесс, направленный на улучшение показателей деятельности ЛОВД, но и как результат такой деятельности. Результат оптимизации нагляднее всего можно показать на примере статистических данных.

И процесс, и результат оптимизации имеет четкий правовой результат, а именно изменения в нормативно-правовой сфере. Получается, что оптимизация проявляется в форме внесения поправок в российское законодательство. После этого оптимизация приобретает правовую форму.

Можно выявить различные направления совершенствования правового статуса ЛОВД. Эти направления можно систематизировать следующим образом:

---

[38]**См.: Новый энциклопедический словарь. М.: Рипол классик. Большая российская энциклопедия, 2004. С. 847).**

Согласно первому подходу совершенствование статуса ЛОВД возможно путем внесения изменений в НПА, которые регулируют правовой статус ОВД.

Второй подход заключается в построении четкой системы НПА, которые будут регулировать правовой статус ЛОВД. К примеру, можно закрепить их правовой статус на конституционном уровне, затем на уровне специального федерального закона и т.п. Получается, что должна быть произведена ревизия нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность ЛОВД.

Третий подход выражается в совершенствовании правового статуса различны подразделений, входящий в состав ЛОВД. К примеру, на уровне подзаконных актов регламентировать статус железнодорожной полиции, авиационной полиции и т.п.

Четвертое направление – это совершенствование нормативно-правовой базы исходя из направлений деятельности ЛОВД. К примеру, ЛОВД осуществляет охрану общественного порядка, значит необходимо принять специальный подзаконный акт, в котором будет регламентировано данное направление деятельности. С другой стороны, если на ЛОВД возложена обязанность по обеспечению авиационной безопасности, то необходимо принять специальный подзаконный акт, который будет регламентировать данное направление деятельности.

Пятое направление – это совершенствование законодательства о ЛОВД исходя из вида транспорта. К примеру, принять отдельный нормативно-правовой акт, который будет регламентировать деятельность железнодорожной полиции. Данное направление совершенствования имеет логику, т.к. каждый вид транспорта обладает определенной спецификой.

Шестое направление деятельности проявляется в разграничении правового статуса ЛОВД от других подразделений ОВД, которые обладают полномочиями по осуществлению правоохранительной деятельности в транспортной системе.

В целом стоит отметить, что обозначенные направления совершенствования являются основными. Притом изменения в законодательстве должны носить комплексный характер, т.е. должны быть использованы различные акты совершенствования законодательства, касающегося правового статуса ЛОВД. В целом перед ЛОВД назрел вопрос реформирования.

Раскроем более подробно содержание некоторых из вышеобозначенных направлений совершенствования правового статуса ЛОВД в России.

Мы считаем, что в системе источников правового регулирования статуса ЛОВД не должны входить конституционные акты (имеется ввиду Основной закон РФ и ФКЗ). Однако, правовое положение ЛОВД должно быть отражено в федеральных законах. Для этого необходимо внести изменения в федеральное законодательство путем пересмотра положений таких законов как ВК РФ, Закон о транспортной безопасности и др.

В этих законах необходимо указать на то, что борьба с преступлениями и правонарушениями входит в компетенции ЛОВД. Как видим, необходимо указать, что на транспорте основным субъектом правоохранительной деятельности является ЛОВД.

Более того, в кодифицированных актах также необходимо указать на ЛОВД в качестве субъекта правоохранительной деятельности на транспорте.

Главный посыл изменений – это их адресность. В законодательстве должны быть четко обозначены полномочия, которыми наделяются ЛОВД для выполнения возложенных на них задач. Если ранее в законодательстве лишь изредка прописывались правовые аспекты деятельности ЛОВД, то в настоящее время законодатель должен уйти с этого пути и четко прописать положение ЛОВД.

Важная роль в дальнейшем регулировании деятельности ЛОВД отводится введению новой редакции Федерального закона «О транспортной

безопасности». В нем необходимо отразить новшества в правовом положении ЛОВД.

На подзаконном уровне важную роль играет и определение правового статуса ГУТ МВД России. Пересмотру подлежат нормы Положения о ГУТ МВД России.

В ведомственных актах МВД, к сожалению, не в полной мере учитывается специфика деятельности ЛОВД. К примеру, в Инструкции участкового не обозначена специфика деятельности данного сотрудника в системе ЛОВД. Хотя законодателю ничего не мешает исправить эту ошибку и раскрыть специфику.

В качестве еще одного направления совершенствования нам видится в разграничении правового статуса ОВД от ЛОВД. Это необходимо для того, чтобы учесть специфику деятельности ЛОВД. Реализация данного направления возможно на подзаконном уровне.

Учитывая недостаточность сугубо территориального подхода разграничения компетенции, новый подзаконный акт должен в полной мере отразить особенности функционального подхода к регулированию правоотношений. В качестве примера необходимо указать на то, что в новом подзаконном акте должны быть закреплены исключительные функции ЛОВД. К таковым можно отнести следующие:

Во-первых, реализацию контрольных мероприятий в отношении юридических лиц, которые осуществляются транспортную деятельность;

Во-вторых, реализацию контрольных мероприятий за выполнением лицами мер транспортной безопасности;

В-третьих, реализация мероприятий, которые направлены на предупреждение, пресечение, а также на раскрытие преступлений в транспортной сфере;

В-четвертых, проведение мероприятий по досмотру багажа и пассажиров как перед полетом, так и после него и др.

Помимо четкой компетенции ЛОВД на нормативном уровне необходимо указать и на способы взаимодействия правоохранительных органов. Данное направление должно способствовать борьбе с нарушениями в транспортной сфере, а также повысит качество нормативного регулирования.

В целом в конце второй главы отметим, что обозначенные в ней направления совершенствования не являются окончательными. Правовой статус ЛОВД находится в постоянном развитии. Появление новых угроз должно привести к незамедлительному правовому регулированию в целях их противодействию.

Заключение

Линейные подразделения ОВД обладают определенной спецификой, вызванной сферой деятельности. Главное их назначение заключается в обеспечении безопасности на транспорте. Помимо этого они реализуют функции по обеспечению безопасности специальных перевозок, которые организованы в рамках системы МВД.

Все вышеуказанное влияет на специфику административно-правового статуса ЛОВД. Их деятельность отличается от обычных подразделений ОВД, т.к. обладают признаком экстерриториальности, т.е. сотрудники ЛОВД осуществляют свою деятельность не в рамках строго закрепленного за ними участка, а на транспорте. Именно экстерриториальный статус предопределяют особенности функционирования ЛОВД.

При изучении административно-правового статуса субъекта права необходимо опираться на три блока:

Во-первых, целевой;

Во-вторых, структурно-организационный;

В-третьих, компетенционный (компетенцию) .

В рамках целевого блока раскрываются основные цели и задачи действие субъекта права. Данный блок играет важное методологическое значение.

В рамках структурно-организационного блока раскрываются вопросы создания, реорганизации и ликвидации коллективного субъекта права, к коим относятся и ЛОВД.

Российские государственные коллективные субъекты имеют четкую компетенцию. В состав компетенционного блока входят права и обязанности ОВД, которые раскрываются в законодательстве. В состав этого блока входят и вопросы подведомственности.

В административно-правовой науке данное разделение на блоки не является устоявшейся. Несмотря на это мы возьмем ее за основу при анализе статуса ЛОВД.

Уделим внимание правового регулированию деятельности ЛОВД. С одной стороны, правовой статус ЛОВД раскрывается в рамках российского законодательства. С другой стороны, правовой статус ОВД в целом и ЛОВД в частности не раскрывается на конституционном уровне. Получается, что в Основном законе РФ вопросам ОВД не уделено внимание.

Более того, деятельность ЛОВД не регламентировано ни в ФКЗ, ни в федеральных законах. Мы считаем данное положение упущением законодателя.

Важная роль отводится федеральному закону «О транспортной безопасности». Данный закон был разработан на основании Концепции национальной безопасности Российской Федерации. В этом законе раскрыты особенности правового обеспечения основ транспортной безопасности в нашей стране.

В рассматриваемом законе рассмотрены вопросы обеспечения транспортной безопасности в России. Интерес представляет понятие транспортной безопасности. Под ней законодатель понимает «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» . В этом понятии мы видим правоохранительный потенциал, а не экономический, который, как мы отмечали выше, характерен для регулирования деятельности ЛОВД. Вследствие этого логично было бы включить в рассматриваемый закон нормы о правовом регулировании деятельности ЛОВД.

Особенность правового регулирования ЛОВД выражается в отсутствии специального федерального закона, в котором были бы отражены особенности его правового статуса. Законодательство по вопросам ЛОВД развивается в рамках законодательства, раскрывающего правовой статус территориальных подразделений ОВД. Особенность ЛОВД по сравнению с

обычными РОВД проявляется в том, что они осуществляют свою деятельность на транспорте.

В структурном плане Главное управление на транспорте МВД России находится в подчинении МВД России. В данном случае проявляется вертикальный характер управления.

Управление ЛОВД осуществляется также и их аппаратом. Они осуществляют, в основном, внутренние функции ЛОВД. Аппараты занимаются решение задач, возложенных на них российским законодательством. В руках руководителя аппарата сосредоточены управленческие функции.

В стратегическом плане общее руководство ЛОВД осуществляется упоминавшемся ранее ГУТ МВД России. ГУТ МВД входит в общую систему МВД в качестве структурного подразделения.

С одной стороны ГУТ МВД России находится в прямом подчинении МВД России и министра. С другой стороны, ГУТ МВД России самостоятелен в решении задач, возложенных на него российским законодательством. Рассматриваемое Управление является смежным элементом между МВД России и подразделениями, находящихся в подчинении Управления.

ГУТ МВД России осуществляет свою деятельность в соответствии со специальным Положениям, в котором отражены особенности реализации возложенных на данное подразделение задач. Особенность проявляется в том, что ранее в отношении правового статуса ГУТ МВД России действовал специальный Указ Президента РФ, а в настоящее время – специальный приказ министра внутренних дел.

Вышеуказанные проблемы негативно повлияли на ОВД на транспорте, т.к. они снабжаются всего лишь по остаточному принципу. В первую очередь материально-техническое оснащение осуществляется в отношении ОВД и лишь в дальнейшем в ОВД на транспорте.

В целом по итогам раскрытия первой главы отметим, что ЛОВД является коллективным субъектом права, который наделен своими полномочиями в основном на подзаконном уровне. Законы, которые уделяют внимание транспортной безопасности, практически не раскрывают содержание правомочий ЛОВД.

Правовой статус ЛОВД находится в постоянном развитии. Однако, законодательство попросту не поспевает с изменениями в деятельности ЛОВД. Из этого вытекает необходимость проработки совершенствования правового статуса рассматриваемых правоохранительных органов. Оптимизация правового статуса ЛОВД является важным элементом в построении правового государства.

Процесс оптимизации представляет собой деятельность, направленное на повышение эффективности правового статуса ЛОВД. Изменения в законодательстве должны положительно отразиться на правовом статусе ЛОВД.

Под оптимизацией мы должны понимать не только сам процесс, направленный на улучшение показателей деятельности ЛОВД, но и как результат такой деятельности. Результат оптимизации нагляднее всего можно показать на примере статистических данных.

Можно выявить различные направления совершенствования правового статуса ЛОВД. Эти направления можно систематизировать следующим образом:

Согласно первому подходу совершенствование статуса ЛОВД возможно путем внесения изменений в НПА, которые регулируют правовой статус ОВД.

Второй подход заключается в построении четкой системы НПА, которые будут регулировать правовой статус ЛОВД. К примеру, можно закрепить их правовой статус на конституционном уровне, затем на уровне специального федерального закона и т.п. Получается, что должна быть

произведена ревизия нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность ЛОВД.

Третий подход выражается в совершенствовании правового статуса различны подразделений, входящий в состав ЛОВД. К примеру, на уровне подзаконных актов регламентировать статус железнодорожной полиции, авиационной полиции и т.п.

Четвертое направление – это совершенствование нормативно-правовой базы исходя из направлений деятельности ЛОВД. К примеру, ЛОВД осуществляет охрану общественного порядка, значит необходимо принять специальный подзаконный акт, в котором будет регламентировано данное направление деятельности. С другой стороны, если на ЛОВД возложена обязанность по обеспечению авиационной безопасности, то необходимо принять специальный подзаконный акт, который будет регламентировать данное направление деятельности.

Пятое направление – это совершенствование законодательства о ЛОВД исходя из вида транспорта. К примеру, принять отдельный нормативно-правовой акт, который будет регламентировать деятельность железнодорожной полиции. Данное направление совершенствования имеет логику, т.к. каждый вид транспорта обладает определенной спецификой.

Шестое направление деятельности проявляется в разграничении правового статуса ЛОВД от других подразделений ОВД, которые обладают полномочиями по осуществлению правоохранительной деятельности в транспортной системе.

В целом стоит отметить, что обозначенные направления совершенствования являются основными. Притом изменения в законодательстве должны носить комплексный характер, т.е. должны быть использованы различные акты совершенствования законодательства, касающегося правового статуса ЛОВД. В целом перед ЛОВД назрел вопрос реформирования.

Важная роль в дальнейшем регулировании деятельности ЛОВД отводится введению новой редакции Федерального закона «О транспортной безопасности». В нем необходимо отразить новшества в правовом положении ЛОВД.

На подзаконном уровне важную роль играет и определение правового статуса ГУТ МВД России. Пересмотру подлежат нормы Положения о ГУТ МВД России.

В ведомственных актах МВД, к сожалению, не в полной мере учитывается специфика деятельности ЛОВД. К примеру, в Инструкции участкового не обозначена специфика деятельности данного сотрудника в системе ЛОВД. Хотя законодателю ничего не мешает исправить эту ошибку и раскрыть специфику.

В качестве еще одного направления совершенствования нам видится в разграничении правового статуса ОВД от ЛОВД. Это необходимо для того, чтобы учесть специфику деятельности ЛОВД. Реализация данного направления возможно на подзаконном уровне.

Библиографический список

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с изм. и доп. от 14.03.2020 г. № 1-ФКЗ) // Российская газета. – 1993. – 25 декабря; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 04.07.2020.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (с изм. и доп. от 24 февраля 2021 г., № 25-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. - 1996., № 25, ст. 2954; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 24.02.2021.

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ (с изм. и доп. от 09.03.2021 г. №38-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 1.- Ст. 1; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 09.03.2021.

4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 № 60-ФЗ (с изм. и доп. от 27.12.2019 № 478-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. – 1997. № 12. ст. 1383; Собрание законодательства РФ. – 2019. № 52 (часть I). ст. 7796.

5. О чрезвычайном положении : Федеральный конституционный закон от 30 мая 2001 г. № 3-ФКЗ (с имз. и доп. от 03.07.2016 № 6-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2001. № 23. ст. 2277; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru,03.07.2016.

6. О военном положении : Федеральный конституционный закон от 30 января 2002 № 1-ФКЗ (с имз. и доп. от 01.07.2017 № 2-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2002. № 5. ст. 375; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 01.07.2017.

7. О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте : Федеральный закон от 21 марта 2005 г. № 20-ФЗ (с изм. и доп. от 04.05.2011 № 99-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 2005. № 13. Ст. 1078; Российская газета. – 2011.

8. О полиции : Федеральный закон от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (с изм. и доп. от 06 июня 2019 г. № 122-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2011. № 7. ст. 900; Собрание законодательства РФ. – 2019. № 23. ст. 2905.

9. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ (с изм. и доп. от 08 декабря 2020 № 429-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2011. № 49 (ч. 1). ст. 7020; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 8.12.2020.

10. О транспортной безопасности : Федеральный закон 09 февраля 2007 № 16-ФЗ (с имз. и доп. от 02.12.2019 № 415-ФЗ) // Собрание законодательства РФ 12 февраля 2007. № 7. ст. 837; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 02.12.2019.

11. О противодействии терроризму : Федеральный закон от 06 марта 2006 № 35-ФЗ (с имз. и доп. от 08.12.2020 № 429-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2006. № 11. ст. 1146; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 08.12.2020.

12. О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти : Указ Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 (с имз. и доп. от 20.11.2020 № 719) // Собрание законодательства РФ. – 2004. № 11. ст. 945; Собрание законодательства РФ. – 2020. № 47. ст. 7508.

13. Об утверждении правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации : Постановление Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1009 (с имз. и доп. от 30.12.2020 г. №2453) // Собрание законодательства РФ. –

1997. № 33. ст. 3895; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru. 09.02.2021.

14. Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации : Приказ МВД России от 16 июня 2011 № 680 // Официальный сайт ГУТ МВД России. – URL: https://xn--c1a4ac.xn--b1aew.xn--p1ai/gut/Zadachi_i_funkcii_GUT_MVD_Rossii (дата обращения 18.02.2021).

15. О едином учете преступлений : Приказ Генпрокуратуры России № 39, МВД России № 1070, МЧС России № 1021, Минюста России № 253, ФСБ России № 780, Минэкономразвития России № 353, ФСКН России № 399 от 29 декабря 2005 (с имз. и доп. от 15.10.2019) // Российская газета. – 2006. № 13; официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru. 08.11.2019.

16. Об утверждении Инструкции о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета : Приказ Федеральной службы воздушного транспорта № 120, приказ МВД России № 971 от 30 ноября 1999 г. // Российская газета. – 2000. № 87.

Научная и учебная литература

17. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Общая. Учебник / Под ред. А.П. Коренева. - М., 2004.

18. Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М. Административное право Российской Федерации. М., 1997.

19. Антонян Ю.М. Внедрение научных достижений в практику борьбы с преступностью // Проблемы повышения эффективности отраслевой

науки в системе МВД России: Материалы научно-практической конференции, посвященной Дню науки. - М.: ВНИИ МВД России, 2000.

20. Аристов С.А. Обеспечение безопасности объектов транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства // Транспортная безопасность и технологии: Национальный журнал-каталог. 2005, № 4 (5).

21. Бахрах Д.Н. Административное право России. М., 2000.

22. Бахрах Д.Н. Индивидуальные субъекты административного права // Государство и право. 1994. № 3.

23. Бахрах Д.Н. Коллективные субъекты административного права // Известия вузов. Правоведение. 1991. № 3.

24. Бахрах Д.Н. Система субъектов советского административного права // Советское государство и право. 1986. № 2.

25. Бачило И.Л. Организация советского государственного управления. Правовые проблемы. М., 1984.

26. Войтенко В.П. О некоторых проблемах комплексного подхода в обеспечении транспортной безопасности // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов V Международной научно-практической конференции, 8-9 февраля 2006 года. М.: «ПРОЭКСПО», 2006.

27. Володин В.М. Большие проблемы «малой авиации» // Правопорядок на транспорте. 2006, № 1.

28. Гирько С.И., Воронин М.Ю., Назаркин М.В., Попченко А.Р., Мешалкин С.Н. Комментарий к Федеральному закону «О противодействии терроризму» (постатейный). М.: ЗАО «Юстицинформ», 2007.

29. Долбилов С.М. Взаимодействие территориальных органов внутренних дел и органов внутренних дел на транспорте при проведении массовых мероприятий и возникновении чрезвычайных ситуаций // Проблемы совершенствования деятельности органов внутренних дел и внутренних войск в особых условиях: Сборник научных трудов. М.: ВНИИ МВД России, 2006.

30. Дугенец А.С. Административная ответственность за нарушения требований режима чрезвычайного положения // Проблемы совершенствования деятельности органов внутренних дел и внутренних войск в особых условиях: Сборник научных трудов. М.: ВНИИ МВД России, 2006.

31. Ипатов В.Ю., Росса А.А. Криминализация деятельности морских портов России // Проблемы борьбы с правонарушениями: Материалы научно-практ. конф. Белгород: ЮИ МВД России, 2001.

32. Камышников А.П., Махинин В.И. Основы управления в правоохранительных органах. - М., 2005.

33. Кильмашкина Т.Н. Управленческое решение: сущность, классификация, предъявляемые требования [Электронный ресурс] // Труды Академии управления МВД России. 2018. №2 (46). – Режим доступа: URL: https://cyberleninka.ru/article/n/upravlencheskoe-reshenie-suschnost-klassifikatsiya-predyavlyaemye-trebovaniya (дата обращения: 27.03.2021).

34. Миронов В.С., Миронова Л.В. Методы системного подхода при реализации мер защиты на объекте транспортной инфраструктуры // В сборнике: ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ. сборник статей XVI Международной научно-практической конференции. – Пенза, 2021. – С. 61-63.

35. Мусин С.М., Лаврентьев О.Ю. Сравнительная оценка рисков технологий досмотра авиагруза вне аэропорта и в аэропорту в рамках обеспечения требований по авиационной безопасности // The Scientific Heritage. - 2021. - №59-1. – С. 29-34.

36. Назаркин М.В. Вопросы административной ответственности и контроля в сфере обеспечения безопасности высокорисковых объектов // Применение административных наказаний органами внутренних дел: Сборник научных трудов. М.: ВНИИ МВД России, 2006.

37. Назаркин М.В. Формирование системы предупреждения технологического терроризма: правовые и организационные аспекты. М.: ВНИИ МВД России, 2004.

38. Назаркин М.В., Пестов Н.Н. О научном обеспечении деятельности органов внутренних дел на транспорте в сфере обеспечения транспортной безопасности // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов V Международной научно-практической конференции, 8-9 февраля 2006 года. М.: «ПРОЭКСПО», 2006.

39. Насонов А.П. О мерах по предотвращению террористических акций на объектах транспортного комплекса // Терроризм и безопасность на транспорте: Материалы междун. научно-практ. конф. Сб. Ч. 2 / Под ред. В.Н. Лопатина. - М.: НИИ ГП РФ, 2002.

40. Овчинников О.А. К вопросу о совершенствовании организационных структур управления органами внутренних дел // Проблемы совершенствования правоохранительной деятельности органов внутренних дел: Межв. сб. науч. тр. Ч. 2. М.: МЮИ МВД России, 1998.

41. Основы управления в органах внутренних дел / Под ред. А.П. Коренева, 4-е изд. - М.: МосУ МВД России, 2003.

42. Основы управления в органах внутренних дел. Учебное пособие / Под ред. А.П. Коренева. - М., 1988.

43. Савченко И.П. Взаимодействие транспортной и территориальной милиции - важнейшее условие повышения эффективности борьбы с преступностью // Правоохранительная деятельность на транспорте: итоги и перспективы. Материалы международной научно-практической конференции. - Орел: Орловский юридический институт МВД России, 1999.

44. Старостин С.А. МВД России в системе защиты от чрезвычайных ситуаций: Монография. Рязань, Академия права и управления Федеральной службы исполнения наказаний, 2006.

45. Старостин С.А. Чрезвычайное положение: монография. – М.: Проспект, 2019. – 120 с.

46. Стахов А.И. Об унификации и систематизации законодательства в области безопасности // Применение административных наказаний

органами внутренних дел: Сборник научных трудов. М.: ВНИИ МВД России, 2006.

47. Степаненко Ю.В. Компетенция органов внутренних дел на транспорте и проблемы ее реализации // Транспортное право. 2004. №1,2.

48. Степаненко Ю.В. Научное обеспечение деятельности транспортной милиции // Правопорядок на транспорте. 2006, № 5.

49. Степаненко Ю.В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте: Дисс...докт. юрид. наук. - М.: ВНИИ МВД России, 2004.

50. Томин В.Т. Проблемы организации среды функционирования органов внутренних дел. - Горький, 1978.

51. Туманов Г.А. Политика, власть и управление в сфере правоохранительной деятельности // Проблемы теории и социологии управления органами внутренних дел: Труды Академии МВД России. - М., 1992.

52. Четвериков В.С. Основы управления в органах внутренних дел. Учебное пособие - М., 1997.

53. Кудин В.А., Статный В.М. Профайлинг в деятельности органов внутренних дел: от теории и методологии к практике // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2013. - №3. – С. 4-15.

54. Зиберова О.С. О происхождении и современном значении криминалистического профайлинга // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2020. - №2. – С. 92-97.

Диссертации и авторефераты

55. Акулов В.А. Организация взаимодействия территориальных и транспортных органов внутренних дел. Дисс... канд. юрид. наук. М.: Академия управления МВД России, 2006.

56. Киреев М.П. Борьба с терроризмом на воздушном транспорте (уголовно-правовой и криминологический аспекты): Дис. ... д-ра юрид. наук. – М.: Академия МВД России, 1995. – 305 с.

57. Воронов И.В. Основы политико-правового ограничения социально-политического экстремизма как угрозы национальной безопасности Российской Федерации: Автореф. дис... канд. полит. наук. – М., 2003. – 23 с.

Материалы юридической практики

58. Материалы преддипломной практики в ФКЛПУ ОСБ УФСИН России по Самарской области / Серегина А.В. – Самара: СЮИ ФСИН России, 2018.

Электронные ресурсы

59. История профайлинга. Режим доступа: https://srccs.su/istoriya-profajlinga/ (дата обращения 28.03.2021).

60. Сургутсков В.И., Зайцева Е.В. Комментарий к Федеральному закону от 13 декабря 1996 года №150-ФЗ «Об оружии» (постатейный) // СПС «КонсультантПлюс», 2014.

61. Толковый словарь Ожегова онлайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://slovarozhegova.ru/word.php?wordid=11817 (дата обращения 14.03.2021).