

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 351.81

© **Дроздова Елена Анатольевна,**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Gorbunoval@ya.ru

© **Кочкина Оксана Владимировна**

— научный сотрудник отдела психологического обеспечения профессиональной деятельности сотрудников уголовно-исполнительной системы центра исследования проблем исполнения уголовных наказаний и психологического обеспечения профессиональной деятельности сотрудников уголовно-исполнительной системы, ФКУ НИИ ФСИН России,
oksana-budjaeva@rambler.ru

Британская транспортная полиция

Аннотация. В статье рассматриваются исторические этапы становления британской транспортной полиции. Акцентируется внимание на особенностях формирования органов управления полиции, а также некоторых вопросах правовой регламентации деятельности британской полиции. Анализируются причины и условия, побудившие к созданию данного органа, и некоторая нормативная правовая база, регламентирующая деятельность британской транспортной полиции. Для Российской Федерации представленный опыт будет весьма полезным, так как область обеспечения безопасности транспортных сообщений является сложным направлением и многоаспектным, требующим дополнительных исследований с применением эффективного, многолетнего опыта в исследуемой сфере, который получен в зарубежных странах.

Ключевые слова: полиция; персонал; сотрудник; транспорт; железные дороги.

© **Elena An. Drozdova**

— Candidate of Law, associate professor of the department 'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Oksana V. Kochkina

— researcher of the department of psychological support of professional activities of employees of the penitentiary system of the Center for research on problems of execution of criminal sentences and psychological support of professional activities of employees of the penitentiary system of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

British Transport Police

Abstract. The current paper has analyzed the historical periods of the British Transport Police formation. The attention has been focused on the peculiarities of the formation of police management bodies, as well as on some issues of legal regulation of the British police activities. There have been analyzed the reasons and conditions that prompted the establishment of this body, as well as some regulatory legal framework governing the British Transport Police activities. For the Russian Federation, the presented experience is of great use, since the field of transport security enforcement is a complex and multifaceted area that requires additional study using effective, long-term experience, which has been obtained by foreign countries.

Keywords: police; staff; employee; transport; railways.

Ретроспективный анализ британской полиции основывается на поэтапном становлении и развитии. Британская транспортная полиция — это специальные силы, деятельность которых направлена на обеспечение законности и правопорядка при передвижении пассажиров по железным дорогам на территории Англии, Уэльса и Шотландии, а также на охрану метрополитенов Лондона и некоторых территорий трамвайных сообщений.

История создания централизованной полицейской службы берет свое начало с 1796 г., основоположником идеи создания полиции был Патрик Колкухаун. Данное предложение было сопровождено массой дискуссий и неточностей в реализации. И наконец, в 1829 г. Роберт Пил представил в парламенте свое предложение о создании столичной полиции. Вместе с тем к моменту возникновения полицейского подразделения уже с 1758 г. существовали железные дороги. И первый закон о железнодорожном транспорте был издан именно в 1758 г. Должности сотрудников железнодорожной полиции были провозглашены как констебль, что было отражено в законе 1673 г.

В 1830 г. герцог Веллингтон официально открыл Ливерпульско-Манчестерскую железную дорогу. Это была первая в мире железная дорога общего пользования, которая перевозила грузы и пассажиров на локомотивах. Однако это событие было омрачено первой

железнодорожной катастрофой. Уильям Хаскиссон вышел из поезда на рельсы вопреки инструкциям железнодорожной компании и был сбит проезжающим паровозом. Эта авария и трудности с контролем массовых беспорядков в тот день подчеркнули необходимость охраны железной дороги. Именно этот случай положил начало существованию и значимости транспортной полиции.

Через несколько месяцев после введения в действие столичной полиции и открытия Ливерпульско-Манчестерской железной дороги были сформированы первые структурные подразделения железнодорожной полиции. В ноябре 1830 г. в протоколах Ливерпульско-Манчестерской железной дороги упоминается «полицейское учреждение» [URL: <https://www.btphg.org.uk/> (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)].

Сотрудники железнодорожной полиции были призваны обеспечивать охрану общественного порядка на железнодорожном транспорте, в том числе на линиях контроля движения железнодорожного транспорта.

В 1831 г. был принят Закон «О специальных должностях», что позволило железнодорожной полиции контролировать не только железную дорогу, но и прилегающую область. Обязанности рассматриваемых сотрудников полицейской службы заключались в поддержании правопорядка на железных дорогах и в регулировании движения поездов. Эти обязанности несколько изменились в течение следующих 50 лет, когда сеть железных дорог расширилась по всей стране.

Масштабы железнодорожной системы росли с каждым годом, что явилось причиной увеличения персонала. Тысячи людей строили станции, прокладывали пути, строили насыпи и рыли туннели. Многие из этих «военно-морских сил» прибыли из Ирландии, Уэльса и даже с континента.

Сотрудники полиции в данный период времени не всегда могли обеспечить общественный порядок на маршрутах патрулирования, поскольку количество полицейских не могло обслуживать столь обширную территорию. В 1839 г. железная дорога Честера и Биркенхеда находилась в стадии строительства, когда вспыхнули столкновения между английскими и ирландскими «мореплавателями».

Необходимо отметить, что с появлением механической сигнализации, телеграфа для улучшения связи и введения полицейских сил округов и районов роль железнодорожного полицейского «на линии пути» для защиты пути и регулирования движения стала излишним требованием. Вместо этого предполагалось, что они будут осуществлять профилактические мероприятия по предотвращению правонарушений и расследовать преступления на транспорте.

Регламент Ливерпульской и Манчестерской железной дороги 1837 г. требовал от предполагаемых пассажиров обращаться к должностным лицам за билетом. Обязательным требованием было уведомление за 24 часа о поездке и отметка в специальной книге пассажира «имя, адрес, место рождения, возраст, род занятий и причину поездки» [URL:

<https://www.btphg.org.uk/> (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Отсюда и термин «касса». Если считалось, что поездка совершалась по «законной причине», то пассажиру выдавался билет.

Железнодорожная сеть и ее расширяющиеся масштабы дали противоположный результат, который заключался в предоставлении преступникам возможностей быть более мобильными и передвигаться по всей стране для совершения преступлений. Также, по мере увеличения количества товаров, перевозимых по железной дороге, росло количество краж на железных дорогах. В 1848 г. железная дорога Восточных графств потеряла 76 единиц багажа всего за один день, а к следующему году кражи с крупнейших шести железных дорог составили более 100 тыс. фунтов стерлингов в год [URL: <https://clck.ru/RBqnr> (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Кражи товаров часто совершались сотрудниками, обеспечивающими работу железных дорог, и в 1873 г. 10 таких сотрудников были приговорены к 10 годам тюремного заключения за кражу у своих работодателей. Первое железнодорожное убийство было совершено немцем по имени Мюллер, который ограбил и убил другого пассажира в поезде на севере Лондона в 1864 г.

Впервые британская полиция арестовала за «границей» преступника в 1874 г., так сотрудники железнодорожной полиции посетили Соединенные Штаты Америки, где арестовали бывшего сотрудника, который присвоил деньги при осуществлении своей профессиональной деятельности на железной дороге.

Поскольку требования о компенсации за потерянный товар увеличились, железнодорожные компании решили действовать путем создания отделов расследования. Лондонская и Северо-Западная железная дорога и Великая Западная железная дорога сформировали свой отдел в 1863 г., и несколько лет задействовали полицейских в штатском для проведения специальных расследований.

Поскольку обязанности полиции были переквалифицированы с управления дорожным движением на охранные функции, контроль над ними был разделен, и основные отделы, такие как операционный и коммерческий, имели свои собственные полицейские подразделения. Это привело к упадку железнодорожной полиции. После принятия Закона о полиции 1856 г. полицейские силы округа формировались и становились более централизованными и наделенными едиными функциями.

Некоторые железнодорожные компании сохранили полицейские силы с униформой и полицейскими полномочиями, тогда как другие сократили свои силы, их обязанности были ограничены теми, которые были в интересах компаний. К сожалению, они выполняли задачи, не связанные с полицией, и на одной железной дороге нанимали железнодорожников, не пригодных для выполнения обычных обязанностей должностных лиц. По факту железнодорожная полиция представляла собой совокупность различных сил, некоторые из которых имели опытных людей в униформе,

а другие — старых и недисциплинированных офицеров, «полицию» только по названию и с разнообразными обязанностями.

С 1900 г. несколько железнодорожных компаний реорганизовали свои полицейские силы. Железная дорога Лондона, Брайтона и Южного побережья фактически были реформированы, за ними последовали Грейт-Истерн, Северо-Восток и Мидленд в 1910 г., Каледония в 1917 г. и Британская железнодорожная компания в 1918 г. [URL: <https://clck.ru/RBqnr> (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Как и почти все силы графств и районов, эти реорганизованные силы были во главе с бывшими армейскими офицерами.

В то время полиция Северо-Восточной железной дороги стала первой полицейской службой в этой стране, которая начала использовать кинологические службы в современном понимании. Данные преобразования стали новым этапом становления эффективной полиции на транспорте XX в. [URL: <https://www.btphg.org.uk/> (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Эти реформы были проведены своевременно, поскольку Первая мировой войны продиктовала свои условия существования и развития транспортной полиции в стране.

В некоторых подразделениях железнодорожной полиции было задействовано более половины личного состава, а остальные офицеры были дополнены специальными должностными лицами и впервые женщинами-полицейскими. В 1914 г. полиция Грейт-Восточной железной дороги наняла девять женщин в качестве специальных должностных лиц, что стало своего рода сенсацией. На современном этапе британская транспортная полиция представляет собой независимый орган, который осуществляет контроль за железнодорожным транспортом. Сегодня основная миссия британской транспортной полиции заключается в обеспечении общественной безопасности, законности и общественного порядка на транспорте.

В 2003 г. вступил в действие закон о железнодорожной и транспортной полиции, в котором отразились обязанности управляющих властей исследуемой полиции, а именно: координация соответствующей деятельности, выделение бюджетных средств для обеспечения подразделений полиции, расстановка сотрудников на должности полицейских старшего состава и др. [URL: <https://www.legislation.gov.uk/> (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)] В 2014 г. были произведены существенные изменения в структуре транспортной полиции, которые способствовали объединению структурных подразделений в три крупных отдела по географическому признаку.

Представленный исторический опыт Британии будет очень полезен Российской Федерации. Ведь деятельность в области обеспечения безопасности транспортных сообщений является сложным и многоаспектным явлением и требует дополнительных исследований с применением эффективного, многолетнего опыта в исследуемой сфере,

который получен в зарубежных странах. Полагаем, что необходимо более детально изучить нормативную правовую базу с целью имплементации отдельных норм в наших дальнейших исследованиях.