

П.П. Игнатушенко

Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации

ОРГАНИЗАЦИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ МИЛИЦИИ В СССР

С октября 1917 г. по февраль 1919 г. на железных дорогах в Советской России существовала своя ведомственная охрана. Сначала эта охрана находилась в ведении чрезвычайной межведомственной Всероссийской комиссии по охране дорог, а 26 марта 1918 г. был принят декрет СНК «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозимоспособности». Устанавливалась строгая централизация управления железными дорогами (в силу их экстерриториальности). Охрана дорог передавалась в Народный комиссариат путей сообщения (НКПС). Межведомственная комиссия перешла в подчинение НКПС. Для поддержания общественного порядка на железных дорогах учреждалась военная охрана из отрядов, организовывавшихся преимущественно из железнодорожников. Эти отряды боролись с безбилетным проездом пассажиров, беспорядочным провозом грузов, недобросовестным исполнением работниками железных дорог своих обязанностей.

17 июля 1918 г. постановлением Совета Народных Комиссаров было образовано Управление по охране путей сообщения, а в Москве при ВЧК был создан железнодорожный отдел, который вел борьбу с контрреволюцией, спекуляцией и саботажем на всей сети железных дорог.

Таким образом, в начальный период после Октябрьской революции охрана порядка на транспорте осуществлялась ведомственным путем. Однако практика вскоре показала нежизнеспособность такого решения, так как на транспорте участились случаи хищений и других злоупотреблений. Стало очевидным, что охрана общественного порядка на транспорте – это часть общегосударственного дела по обеспечению общественного порядка в стране. Поэтому наиболее целесообразным являлась передача поддержания

общественного порядка на транспорте в ведение НКВД и создание в его ведомстве специального аппарата транспортной – железнодорожной и водной милиции.

Даты 21 февраля 1919 г., когда ВЦИК принял постановления «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны» [1] и «О железнодорожной охране (Положение)», «О рабоче-крестьянской железнодорожной милиции (Положение)», 23 апреля 1919 г., когда ВЦИК принял декрет «О речной советской рабоче-крестьянской милиции» [2] традиционно считают отправными точками организации органов внутренних дел на транспорте.

Постановления и декрет носили учредительный характер. Они закладывали правовые и организационные основы новых звеньев единого аппарата советской милиции – железнодорожной и водной. Акты, принятые ВЦИК, устанавливали место железнодорожной милиции в системе государственных органов, закрепляли их задачи и компетенции.

Наиболее характерной чертой железнодорожной и речной милиции являлось то, что и та, и другая находились в ведомстве Народного Комиссариата внутренних дел. При Главном управлении милиции были учреждены отдел железнодорожной и отдел речной милиции. Они являлись центральными органами транспортной милиции. Местные органы транспортной милиции первоначально строились по территориальному принципу.

Введение линейного принципа не привело к отрыву транспортной милиции от Советов. За губернскими исполкомами сохранялось право контроля над транспортной милицией, находившейся на её территории. Вместе с тем, введение линейного принципа укрепляло организационные и деловые связи милиции с транспортными ведомствами – НКПС и Главводом.

10 июня 1920 г. ВЦИК и СНК утвердили первое Положение о Советской рабоче-крестьянской милиции. После этого последовали циркуляры на места. Согласно циркуляру НКВД № 514 весь аппарат уголовного розыска в полосе отчуждения и на железнодорожных станциях переходил в ведение НКВД. Положение детально регламентировало правовое регулирование железнодорожной и водной милиции.

Интерес представляют требования, предъявляемые к милиционеру железнодорожной милиции. Необходимо было: состоять в гражданстве РСФСР; достигнуть 21 года; быть вполне грамотным; пользоваться активными и пассивными избирательными правами в Советы РСФСР; признавать советскую власть.

Положение закрепило предмет ведения и обязанности железнодорожной милиции на местах. В нем говорилось, что советская железнодорожная милиция несет специальные обязанности по охране революционного порядка и безопасности, вызываемые особенностями жизни в районе железных дорог.

С 4 декабря 1931 г. постановлением СНК СССР задача охраны и обороны железнодорожных объектов была возложена на войска ОГПУ, а функции охраны общественного порядка на перронах, вокзалах и других объектах железнодорожного транспорта были переданы отделам и управлениям стрелковой охраны НКПС.

Однако деятельность военизированной охраны выходила далеко за рамки возложенных на эту службу функций. Она не могла эффективно вести борьбу с уголовной преступностью на железнодорожном транспорте, так как не была наделена специальными полномочиями. Требовалось создание специальных органов по поддержанию правопорядка на железных дорогах страны.

Период с 1922 по 1938 годы можно считать окончанием поиска форм и методов управления охраной общественного порядка на железных дорогах страны. Практика показала, что охрана общественного порядка и борьба с преступностью силами территориальной милиции недостаточно эффективна. Особенности борьбы с преступностью на транспорте требовали специальных знаний и навыков, которыми сотрудники территориальной милиции не обладали. К тому же их главные усилия направлялись на охрану правопорядка в населенных пунктах. Вопросы организации борьбы с преступностью на станциях и в поездах отходили на второй план [3].

Поэтому 26 июля 1937 г. совместным приказом НКВД и НКПС образуется железнодорожная милиция.

Уже в сентябре 1938 г. подразделения железнодорожной милиции были выведены из подчинения территориальных управлений милиции, перестроены по линейному принципу и подчинены Главному управлению милиции. Порядок работы органов железнодорожной милиции был определен во Временном положении о железнодорожной милиции НКВД СССР, утвержденном приказом НКВД.

В ноябре 1940 г. все органы железнодорожной милиции передаются в оперативное подчинение дорожно-транспортному отделу Наркомата внутренних дел СССР, на который возлагалась ответственность за её деятельность.

Для обеспечения непосредственного участия милиции в выполнении задач по укреплению тыла и реорганизации её органов применительно к нуждам военного времени Президиум Верховного Совета СССР 20 июля 1941 г. принял Указ «Об объединении Наркомата госбезопасности и НКВД в единый Наркомат внутренних дел СССР». В дальнейшем в целях централизованного руководства в составе ГУМ НКВД СССР в 1943 г. создается Управление транспортной милиции.

Вызванные войной экономические трудности оживили преступность. Назрела необходимость объединения усилий органов транспортной милиции и государственной безопасности, и в 1947 г. на железных дорогах учреждаются управления охраны МГБ с подчинением Главному управлению охраны МГБ СССР на транспорте.

Такое положение сохранялось до 15 марта 1953 г. когда указом Президиума Верховного Совета СССР было образовано союзно- республиканское Министерство внутренних дел, объединившее существовавшие отдельно МВД СССР и МГБ СССР, что повлекло создание управлений МВД железных дорог.

В целях улучшения взаимодействия в работе территориальной и транспортной милиции и установления единого руководства всеми силами милиции органы транспортной милиции и её структурные подразделения с 1959 г. были переданы в ведение министерств внутренних дел союзных республик, по территории которых проходили железные дороги.

Дальнейшее реформирование структуры подразделений внутренних дел на транспорте происходило в соответствии с приказом МВД СССР от 11 февраля 1969 г.,

согласно которому в составе центрального аппарата МВД СССР образовывалось самостоятельное Управление транспортной милиции. Оно осуществляло руководство деятельностью всех подразделений транспортной милиции, в том числе и на железнодорожном транспорте, в масштабе страны.

С 1974 года в органах внутренних дел на крупных железнодорожных узлах республиканских, краевых и областных центров были созданы специальные строевые подразделения (взводы) по сопровождению вечерних и ночных пригородных поездов.

Приказом МВД СССР от 26 марта 1980 г. Управление транспортной милиции было реорганизовано в Главное управление внутренних дел на транспорте МВД СССР.

В целях улучшения руководства органами внутренних дел на транспорте и совершенствования их организационной структуры приказом МВД СССР от 2 сентября 1983 г. была определена типовая структура органов внутренних дел на транспорте, которая включила в себя управление (отдел) внутренних дел на транспорте, линейный отдел внутренних дел, линейное отделение внутренних дел и линейный пункт милиции.

Таким образом можно заключить, что в ходе своего развития органы транспортной милиции в советский период существования нашего государства претерпевали серьезные изменения в соответствии с требованиями того времени, и прекратили свое существование в связи с распадом СССР.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Постановления «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны» // Собрание узаконений РСФСР. 1919. № 5.
- [2] Декрет «О речной советской рабоче-крестьянской милиции» // Собрание узаконений РСФСР. 1919. № 18.
- [3] Янин И.Т. Стражи дорог: [Рассказы и очерки о транспортной милиции]. Калининград: Янтар.сказ. 1999.