

УДК 342

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЗАКЛЮЧЕННЫХ В ФИНЛЯНДИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.

Великая О. С.

*Санкт-Петербургский университет государственной
противопожарной службы МЧС России*

Автором установлено, что действовавшая к концу XX – началу XXI вв. в. правовая система организации перевозки заключенных в условиях 21 века потребовала существенного реформирования. Это отображено в предложениях правительства по закону о перевозке, а также внесением корректив в данный процесс законом о тюрьмах и законом о пробации (806/2011), законом по полиции (872/2011), реформой закона о предварительном заключении 2019 г. и т.д.

Сделан вывод, что проблемы правовой организации перевозки заключенных в Финляндии во второй половине XX вв. стали предметом регулирования серии нормативно-правовых актов, как непосредственно регулирующих данный вопрос, так и затрагивающий отдельные вопросы перемещения задержанных и осужденных в ходе работы суда, следственных действий, деятельности пенитенциарных учреждений, служб пробации и т.п. В тоже время, в условиях первой четверти 21 в. базовая часть данной процедуры, построенная на законе 1954 г. существенно устарела и стала требовать не принятия отдельных дополнений и изменений, а нового, комплексного, согласованного с современными условиями нормативного акта, проект которого был подписан 17 декабря 2010 г.

Ключевые слова: Финляндия, пенитенциарная система, перевозка заключенных, декрет, закон, правила, тюремный водитель, вагон.

Как известно, важнейшими нормативным актом в Финляндии в межвоенный период, регулирующими вопросы перевозки заключенных являлись Закон «о перевозке заключенных» от 17 июня 1925 г. (220/25) [1], а также Закон «о перевозке заключенных» 13 июля 1926 г. конкретизировал данный процесс более детально [2]. Основными его новеллами можно считать создание институтов перевозчиков заключенных (особо нанятые для данного процесса лица), а также установление станций, участков и остановок, где концентрировались для отправления заключенные или же принимались после процесса транспортировки [3, с. 425-433].

Однако, не смотря на их полноту, указанные нормативные акты не могли урегулировать весь круг вопросов, касающихся перевозки временно задержанных и заключенных. Так, уже в 1929 г. было принято «Положение о порядке доставки лица, помещенного в учреждение, тюрьму» [4]. В 1934 г. принят декрет об упразднении пенитенциарного вокзала Рийхимяки (487/1934) [5], а в 1935 г. – отменено решение правительства о компенсации сотрудникам полиции за перевозку заключенных (416/1935) [6].

Изменения социально-экономических и политических условий в Финляндии после 2-й Мировой войны, обусловило переосмысление и эволюции множества ранее применявшихся подходов, в том числе и в отношении перевозки заключенных.

31 марта 1954 г. был принят «Указ о тюремном транспорте» (вступил в силу 1.07.1954) [7], касающийся перевозки заключенных, и, соответственно, отменявший Закон 1926 г. от 13 июля, и принятые на его основе иные нормы

Он состоял из таких глав как: гл. 1 «Общие положения»; гл. 2 «Перевозка заключенных»; гл. 3 «Перевозка заключенных в полицейском участке»; гл. 4 «Тюремный

водитель». Им устанавливалось, что транспортировка в тюрьму осуществляется полицией и тюремными властями (§1).

Ответственность за высшее управление и надзор за перевозкой заключенных со стороны полиции возлагалась на МВД, а в случае транспортировки пенитенциарными властями – на министерство юстиции.

Транспортировка заключенных в графстве должна была управляться и контролироваться правительством провинции и окружным тюремным советом, соответственно. В свою очередь начальник полицейского участка должен был следить за тем, чтобы находящиеся под его командованием строго соблюдали правила и инструкции по перевозке заключенных (§2).

На тюремной администрации возлагалась забота о транспортировке между инициативой заключенного, между тюрьмой и железнодорожными вагонами и различными тюремными вагонами, а также между тюремным вагоном. В случае, когда заключенный должен быть доставлен из тюрьмы в суд в муниципалитете, где была тюрьма, или если заключенный переводился из тюрьмы в больницу для лечения, транспортировка также возлагалась на тюремную администрацию.

Иная перевозка заключенных возлагалась на полицейские власти (§3).

Для перевозимого заключенного орган, отдающий распоряжение о перевозке, должен был составить паспорт заключенного, в котором указывалось: 1) фамилия, имя, дата рождения, род занятий и место жительства заключенного; 2) причина лишения свободы; 3) место, куда направляется заключенный; 4) цель транзитной операции; 5) меры безопасности, принимаемые во время перевозки; 6) дата и номер паспорта и доверителя.

Что касается насилия со стороны заключенного и того, были ли основания опасаться, что заключенный попытается сбежать, то соответствующую запись следовало сделать в паспорте.

Если заключенный был приговорен к наказанию, то в паспорте также должно быть записано: 1) суд; 2) дата принятия решения; 3) преступление и наказание; 4) декларирование и подчинение недовольства (§4).

Транспортировка должна быть организована таким образом, чтобы она не наносила вреда здоровью заключенного (§5), и производилась без ненужных задержек. При этом в выходные и праздничные дни заключенных позволялось перевозить только в случае необходимости.

Перевозка должна была осуществляться, по возможности, по железной дороге в постоянных тюремных вагонах, но в ином случае кратчайшими и наиболее подходящими средствами (§6).

Перевозимое лицо должно было находиться под тщательной охраной. При необходимости его позволялось заковать в кандалы, однако, без особых причин заковывать женщин не рекомендовалось (§7).

О нарушениях на транспорте следовало сообщать в полицию в срочном порядке, а любое отклонение от порядка паспорта заключенного полагалось зафиксировать в паспорте заключенного.

Для постоянной перевозки заключенных по железной дороге должен был использоваться либо специальный тюремный вагон, либо изолированный отсек другого вагона. При этом, на постоянных тюремных вагонах всегда должен сбыл находиться один или несколько охранников (§8).

В случае дополнительной перевозки заключенных по железной дороге в первоочередном порядке должна использоваться кредитная перевозка (§9).

Собственно, перевозка заключенных должна быть организована так, чтобы заключенный не подвергался излишнему вниманию общественности.

При этом, заключенный, одетый в тюремную одежду, не мог перевозиться среди других пассажиров в поезде, автобусе, на корабле или другом транспортном средстве без уважительной причины (§10).

Перевозка заключенных в полицейском округе должна была осуществляться специальным тюремным водителем, если только министерство внутренних дел не определяло это как часть обязанностей полиции в соответствующем округе. Также МВД могло после консультаций с соответствующими органами распорядиться о том, чтобы перевозка заключенных из 2-х или более полицейских округов осуществлялась одним водителем (§11).

Заключенный должен был содержаться под стражей во время нахождения вне рельсового транспорта в полицейской тюрьме или другом следственном изоляторе, утвержденном МВД (§12). При этом подробные инструкции по перевозке заключенных в уездных полицейских округах даются правительством провинции после согласования этого как с полицией, так и с тюремным управлением с правлением соответствующей окружной тюрьмы (§13).

Что касается тюремного водителя, то он должен был назначаться провинциальным правительством по соглашению после тридцатидневного периода подачи заявления в течение максимум 3-х лет за один раз.

Заявления, сопровождаемые уведомлением о требуемой компенсации и другой необходимой информацией, следовало представлять начальнику полицейского округа, который давал свое мнение по заявлениям и направлял их в областное правительство.

В договоре с тюремным водителем должны были содержаться права и обязанности его должности (§14). В случае, когда водитель тюрьмы был лишен возможности выполнять свои обязанности, он должен был назначить заместителя, утвержденного начальником полицейского округа (§15).

Тюремный водитель должен был обеспечивать заключенного жильем и питанием и перевозить его, как указано в паспорте заключенного, до места судебного заседания, полицейской тюрьмы, другого тюремного водителя, тюремного вагона или тюрьмы. Если заключенного сопровождает специальный охранник, тюремный водитель должен также предоставить ему жилье и поездку (§16).

Водитель был обязан после получения уведомления прибыть в тюрьму, на железнодорожную станцию, судовую платформу или в другое подобное место, чтобы принять перевозимого им заключенного. Во время постоянной смены транспортировки заключенных водитель был обязан прибыть в соответствующий пункт приема, согласованный во время казни (§17).

С целью отчетности, каждый год власти, депортирующие заключенных, должны вести список транзитных операций с указанием номера паспорта, даты, имени лица, находящегося в пути, и места, куда был отправлен заключенный (§18). Списки для перевозки и содержания под стражей заключенных определялись МВД и министерством юстиции (§19).

Перевозка и обращение с заключенным во время перевозки должны соответствовать, в соответствующих случаях, положениям Декрета о пенитенциарных учреждениях (86/50). При этом, полицейские власти имеют право разрешать заключенному выходить под охраной для посещения близкого родственника, который слабо болен, или для прощания с близким родственником при его смерти (§20).

Более подробные положения о применении рассматриваемого Регламента устанавливались МВД в случае транспорта полицейским органом после консультаций с Министерством юстиции и, в других отношениях, Министерством юстиции после консультаций с МВД (§21).

Изменения в данный акт были внесены 2 июня 1967 г. («Декрет внесение поправок в Положение о тюремном транспорте»), согласно которым статьи 4(3) и 18 Декрета о тюремном транспорте от 31 марта 1954 года (165/54) изменялись следующим образом:

«§4. Когда суд выносит лицо, которому предъявлено обвинение или приговорено к отбытию наказания, паспорт заключенного должен быть составлен на бланке, отпечатанном Министерством юстиции. Соответствующие органы бесплатно получают бланки из Государственного полиграфического центра».

«Статья 18. Власти, осуществляющие транзит заключенных, за исключением судов и тюрем, должны вести ежегодный список транзитных операций с указанием номера паспорта, даты, имени паспорта и места, куда был направлен заключенный» [8].

17 июня 1988 г. были приняты дополнительные поправки в закон 1954 г. В частности, статья 4(3) Декрета от 31 марта 1954 г. о перевозке заключенных (165/54), изложенного в указе 250/67 от 2 июня 1967 г. (250/67), изменена следующим образом: «Статья 4. Суд должен оформить паспорт заключенного на бланке, отпечатанном Министерством юстиции. Соответствующие органы бесплатно получают бланки из Государственного полиграфического центра» [9].

18 апреля 2002 г., принято «Постановление Правительства внесение поправок в статью 3 Декрета о тюремном транспорте», согласно которому устанавливалось, что «В нарушение пунктов 1 и 2 министерство юстиции и министерство внутренних дел могут договориться о разделении обязанностей между тюремными властями и полицейскими властями на пенитенциарной основе, когда это целесообразно с учетом ресурсов, имеющихся в распоряжении тюремных и полицейских властей, а также региональных или местных условий» [10].

В тоже время, можно указать, что действовавшая к концу XX – началу XXI вв. в. правовая система организации перевозки заключенных в условиях 21 века потребовала существенного реформирования. Это отражено в предложениях правительства по закону о перевозке [11], а также внесением корректив в данный процесс законом о тюрьмах и законом о пробации (806/2011), законом по полиции (872/2011), реформой закона о предварительном заключении 2019 г. и т.д. [12].

Таким образом можно сделать вывод о том, что проблемы правовой организации перевозки заключенных в Финляндии во второй половине XX вв. стали предметом регулирования серии нормативно-правовых актов, как непосредственно регулирующих данный вопрос, так и затрагивающий отдельные вопросы перемещения задержанных и осужденных в ходе работы суда, следственных действий, деятельности пенитенциарных учреждений, служб пробации и т.п. В тоже время, в условиях

первой четверти 21 в. базовая часть данной процедуры, построенная на законе 1954 г. существенно устарела и стала требовать не принятия отдельных дополнений и изменений, а нового, комплексного, согласованного с современными условиями нормативного акта, проект которого был подписан 17 декабря 2010 г.

Список литературы:

1. Laki vankien kuljettamisesta. 17 июня 1925 года. – (Текст : электронный) – URL: Викитека (wikisource.org) C:\Temp\HE0028.v03.pdf.pdf (eduskunta.fi)_(дата обращения – 12.02.2024)
2. Laki vankien kuljettamisesta. 13 июля 1926 г. – URL: Постановление о перевозке заключенных — Викитека (fi-wikisource-org.translate.google)_(дата обращения – 12.02.2024)
3. О. С. Великая. Правовое регулирование перевозки заключенных в Финляндии в 1920-х гг. // Право: история и современность. Т. 6, №4. 2022. С. 425-433.
4. Asetus menettelystä työlaitokseen otetun henkilön toimittamisessa vankilaan. - 1929 - Författningsändringsregister - FINLEX ®_(дата обращения – 12.02.2024)
5. Asetus Riihimäen vankiaseman lakkauttamisesta. – URL: 487/1934 - Författningsändringsregister - FINLEX ®_(дата обращения – 12.02.2024)
6. Päätös poliisimiehille maalla vankien kuljettamisesta tulevaa korvausta koskevan valtioneuvoston päätöksen kumoamisesta. – 416/1935 - Resultat - Författningsändringsregister - FINLEX ® – (дата обращения – 12.02.2024)
7. Asetus vankien kuljettamisesta (165/1954). – URL: 165/1954 - Справочник законодательных поправок - FINLEX ® – (дата обращения – 12.02.2024)
8. Förordning angående ändring liv förordningen om fångforsling. Given i Helsingfors den 2 juni 1967. – URL: Förordning angående ändring liv förordningen... 250/1967 - Ursprungliga författningar - FINLEX ®_(дата обращения – 12.02.2024)
9. Förordning om ändring av 4 § förordningen om fångforsling. Given i Helsingfors den 17 juni 1988. – URL: Förordning om ändring av 4 § förordningen om... 576/1988 - Ursprungliga författningar - FINLEX ®_(дата обращения – 12.02.2024)
10. Valtioneuvoston asetus Vankien kuljettamisesta annetun asetuksen 3 §:n muuttaminen. – URL: Постановление Правительства 3... 308/2002 - Первоначальный устав - FINLEX ®; LAUSUNTOJA JA SELVITYKSIÄ 2003:22 Selvitys vanginkuljetuksen nykytilasta (дата обращения – 12.02.2024)
11. Tarjous Hallitus eduskunnalle laista vankikuljetusten hankinnasta yksityisiltä palveluntarjoajilta. – URL: He 320/2010 | ЭДИЛЕКС (edilex.fi)_(дата обращения – 12.02.2024)
12. Rikosseuraamuslaitoksen monisteita 2/2021 Rikosseuraamuslaitoksen turvallisuuden ja valvontatyön ulkoinen arviointi. Jyri Paasonen. 11.5.2021. – S. 76. – Rikosseuraamuslaitoksen turvallisuuden ja valvontatyön ulkoinen arviointi_(дата обращения – 12.02.2024)

Velikaya O. S. Regulation of prisoner transportation in finland in the second half of the XX – early XXI centuries // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2024. – Т. 10 (76). № 1. – P. 363–367.

The author has established that the V. The legal system for organizing the transportation of prisoners in the 21st century required significant reform. This is reflected in the government's proposals for the law on transportation, as well as the introduction of adjustments to this process by the law on prisons and the law on probation (806/2011), the police law (872/2011), the reform of the law on pre-trial detention 2019, etc. d. It is concluded that the problems of the legal organization of transport of prisoners in Finland in the second half of the twentieth century. became the subject of regulation by a series of normative legal acts, both directly regulating this issue and affecting individual issues of the movement of detainees and convicts during the work of the court, investigative actions, the activities of penitentiary institutions, probation services, etc. At the same time, in the conditions of the first quarter of the 21st century. the basic part of this procedure, built on the law of 1954, has become significantly outdated and began to require not the adoption of individual additions and changes, but a new, comprehensive normative act consistent with modern conditions, the draft of which was signed on December 17, 2010.

Key words: Finland, penitentiary system, transportation of prisoners, decree, law, rules, prison driver, carriage.