

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**В.Л. Грохольський, С.В. Продайко, С.О. Баранов,
П.М. Білий, О.О. Юхно, О.М. Литвинов**

**Запобігання і припинення правопорушень
у рухомому складі пасажирського залізничного
транспорту**

монографія

Одеса 2006

*Рекомендовано до друку Вченою Радою Одеського юридичного інституту
Національного університету внутрішніх справ від “ ” 2006 р. Про-
токол №*

За загальною редакцією *Долженкова О.Ф.*, доктора юридичних наук, професора, начальника Одеського юридичного інституту Харківського національного університету внутрішніх справ.

Укладачі: Грохольський В.Л. - в.о. заступника начальника Одеського юридичного інституту ХНУВС з наукової роботи, доктор юридичних наук.

Продайко С.В. – начальник кафедри тактики і методики попередження та розкриття злочинів на транспорті Одеського юридичного інституту ХНУВС, кандидат юридичних наук.

Баранов С.О. – доцент кафедри тактики і методики попередження та розкриття злочинів на транспорті Одеського юридичного інституту ХНУВС, кандидат юридичних наук, доцент.

Білий П.М. - кандидат юридичних наук, доцент, ветеран ОВС.

Юхно О.О. - в.о. заступника начальника Одеського юридичного інституту ХНУВС по роботі з персоналом, кандидат юридичних наук.

Литвинов О.М. - доцент кафедри криміналістики Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент.

Рецензенти: Берназ В.Д. - д.ю.н., доцент, начальник кафедри криміналістики Одеського юридичного інституту ХНУВС.

Додін Є.В. - д.ю.н., професор, завідуючий кафедрою морського та митного права Одеської національної юридичної академії, заслужений діяч науки та техніки України .

Пастушок І.М. – начальник лінійного управління на Одеській залізниці МВС України на транспорті, полковник міліції.

Монографічне дослідження підготовлено з урахуванням організаційної роботи підрозділів міліції на залізничному транспорті по охороні громадського порядку та громадської безпеки. а також запобігання і припинення злочинів у рухомому складі пасажирських поїздів. У ньому розглядаються основні правові положення, система та структура ОВС на залізничному транспорті, розкриваються тактичні дії оперативно-пошукових груп та нарядів супроводу упасажирських поїздах з запобігання і припинення злочинів. Даються відповіді на питання теорії і практики, що найчастіше зустрічаються в практичній діяльності органів внутрішніх справ.

Посібник розраховано на курсантів та слухачів закладів освіти МВС, практичних працівників правоохоронних органів, студентів та викладачів юридичних та транспортних вузів і факультетів.

Монографія

*Грохольський Володимир Людвигович,
Продайко Сергій Васильович,
Баранов Сергій Олексійович,
Білий Петро Миколайович,
Юхно Олександр Олександрович,
Литвинов Олексій Миколайович.*

Запобігання і припинення правопорушень у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту

Здано до набору 20.01.2006. Підписано до друку 18.03.2006. Формат
60х90/16.1

Папір друкарський. Ум. друк. арк. 9. Наклад 100 прим. Зам. №

ПРИЙНЯТІ ВИЗНАЧЕННЯ І СКОРОЧЕННЯ

ВБЗПВ - відділ (відділення) боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі, структурний підрозділ транспортної міліції України.

ВБНОН - відділ (відділення) боротьби з незаконним обігом наркотиків, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ВОХР - воєнізована охорона, структурний підрозділ Державної адміністрації залізничного транспорту з питань забезпечення охорони об'єктів та дотримання перепускного режиму на об'єктах "Укрзалізниці".

ВПТУ - вище професійно-технічне училище МОН України.

ВП – вибуховий пристрій.

ВР України - Верховна Рада України.

ВР - вибухова речовина.

ГУ МВС - головне управління Міністерства внутрішніх справ у АРК, м. Києві та Київській обл.

ДГБ МВС України - Департамент громадської безпеки МВС України, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ДСБЕЗ - Державна служба боротьби з економічними злочинами, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ДМС України - Державна митна служба України.

ДПС - Дорожня патрульна служба МВС України.

УМВС України на транспорті – Управління транспортної міліції, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ЗУ - Закон України.

ЕОМ - електронно-обчислювальна машина.

ІТТ - ізолятор тимчасового тримання, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України, призначений для тимчасового тримання затриманих осіб.

КК України - Кримінальний кодекс України

КПК України – Кримінально-процесуальний кодекс України

ЖРЗПЗ - журнал реєстрації заяв і повідомлень про злочини що вчинені або готуються, головний реєстраційний документ ОВС, який ведеться черговими частинами.

КМСН - кримінальна міліція у справах неповнолітніх, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

КМУ - Кабінет міністрів України.

КУпАП - Кодекс України про адміністративні правопорушення.

ЛВВС - лінійний відділ органів внутрішніх справ на транспорті.

ЛКК - лінійні-квіткові каси.

ЛУ УМВС України на транспорті – лінійні управління МВС України на транспорті (лінійне управління на Донецькій залізниці МВС України на транспорті, лінійне управління на Львівській залізниці МВС України на транспорті, лінійне управління на Одеській залізниці МВС України на транспорті, лінійне управління на Південній залізниці МВС України на транспорті).

транспорті, лінійне управління на Південно-Західній залізниці МВС України на транспорті, лінійне управління на Придніпровській залізниці МВС України на транспорті).

ЛУ УМВСТ- Лінійне Управління МВС України на транспорті.

ЛНП - лінійний начальник поїзду.

ЛПМ - лінійний пункт міліції, структурний підрозділ лінійного відділу ОВСТ.

МВС України - Міністерство внутрішніх справ України.

МЗС України - Міністерство закордонних справ України.

МОН України - Міністерство освіти та науки України.

МТЗ України - Міністерство транспорту та зв'язку України.

НМ СП - наряд міліції супроводу поїзда.

ОВС - органи внутрішніх справ.

ОВСТ- органи внутрішніх справ на транспорті.

ОГБ - охорона громадської безпеки.

ОГП - охорона громадського порядку.

ОПП- оперативно-пошукова група.

ОРМ СП - окрема рота міліції супроводження поїздів.

ОРД - оперативно-розшукова діяльність.

ОРЗ - оперативно-розшукові заходи.

ОРС - оперативно-розшукова справа.

ПВНАБ - прилади виявлення нагрівання букс.

ПК - персональний комп'ютер.

ПКМУ - Постанова Кабінету міністрів України.

ППСМ - патрульно-постова служба міліції, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ПТО - пункт технічного обслуговування залізничного рухомого складу.

СБУ - Служба безпеки України.

СІЗО - слідчі ізолятори, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

СОГ- слідчо - оперативна група ЛВВС.

СМГБ МВС України - служба міліції громадської безпеки, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ЧЧ - чергова частина ОВСТ.

УМВСТ - Управління МВС України на транспорті.

Форма ГУ-57 - квитанція різних зборів.

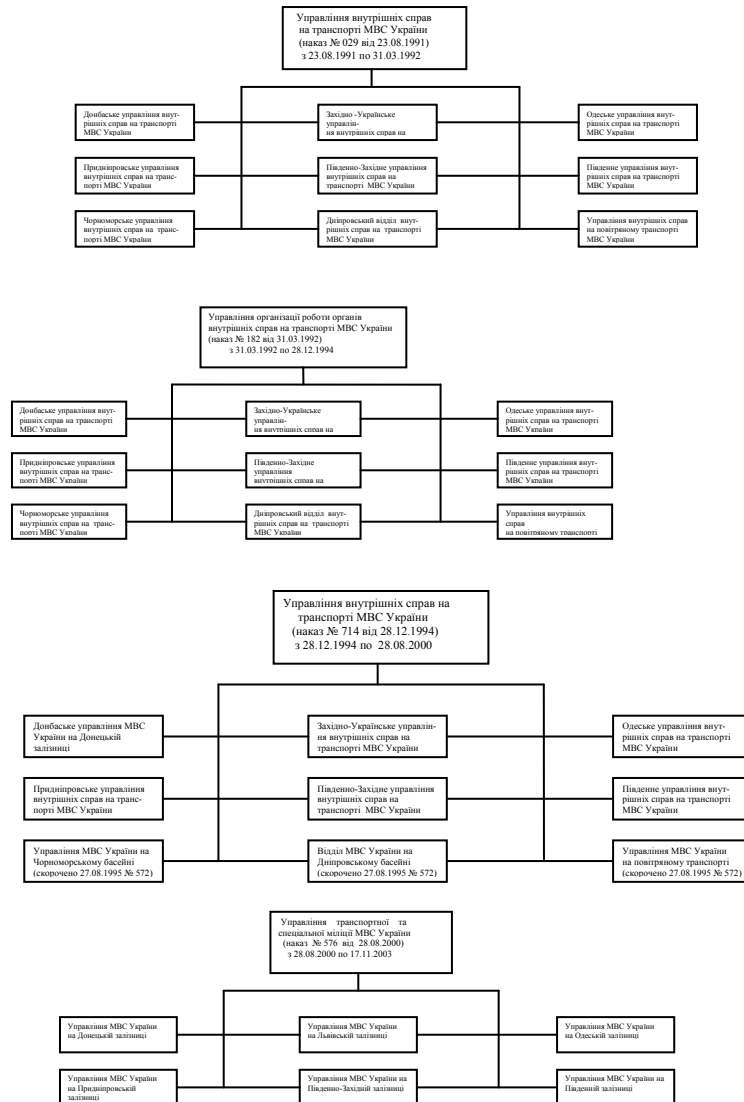
ЦК України - Цивільний кодекс України.

ЦПК України - Цивільно-процесуальний кодекс України



ДОДАТОК №7

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ШТАТНА СТРУКТУРА УПРАВЛІННЯ МВС УКРАЇНИ НА ТРАНСПОРТІ ЗА ПЕРІОД 1991-2005 роки



ЗМІСТ

ВСТУП.....	7 стр.
ГЛАВА 1. характеристика пасажирського залізничного транспорту України та загальна характеристика, вчиняємих на його об'єктах злочинів.....	10 стр.
§1.Особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту.....	10 стр.
§2. Кримінологічна характеристика злочинів, які вчиняються у пасажирських потягах.....	19 стр.
§3 Особливості криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним, збереженням і перевезенням пасажирськими потягами наркотичних речовин.....	27 стр.
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГАХ	36 стр.
§1. Умови, що сприяють вчиненню злочинів у пасажирських потягах.....	36 стр.
§2. Заходи безпосереднього профілактичного впливу на криміногенне середовище у рухомому складі потягів.....	41 стр.
РОЗДІЛ 3 Попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень органами внутрішніх справ на транспорті в пасажирських потягах.....	43 стр.
§1. Питання удосконалення роботи з попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень	43 стр.
§2.Заходи безпосереднього профілактичного впливу на криміногенне середовище у рухомому складі потягів.....	52 стр.
РОЗДІЛ 4 ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗКРИТТЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	59 стр.
§1. Інформаційне забезпечення розкриття злочинів, які вчиняються в пасажирських потягах.....	59 стр.
РОЗДІЛ 5 Організація супроводження пасажирських потягів нарядами міліції.....	69 стр.
§1 Поняття, структура і штати окремої роти міліції по супроводженню пасажирських потягів	69 стр.
§2 Завдання органів транспортної міліції з охорони громадського порядку в пасажирських поїздах.....	74 стр.
§3. Основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування	80 стр.
§4. Організаційні форми погодженості дій між працівниками міліції громадської безпеки і кримінального розшуку.....	86 стр.
РОЗДІЛ 6. Діяльність нарядів супроводу пасажирських поїздів у типових ситуаціях на об'єктах обслуговування залізничного транспорту.....	

ту..... 88 стр.

§1. Організаційно-тактичні особливості проведення нарядами супроводу невідкладних процесуальних і оперативно-розшукових заходів в умовах функціонування пасажирського залізничного транспорту.....88 стр.

§2. Особливості охорони громадського порядку та затримання правопорушників в приміських поїздах.....100 стр.

§3 Дії нарядів супроводу під час виявлення вибухонебезпечних предметів..... 108 стр.

РОЗДІЛ 7. Застосування заходів фізичного впливу, спеціальних засобів, вогнепальної зброї нарядами супроводу пасажирських поїздів...112 стр.

§1. Порядок застосування вогнепальної зброї працівниками нарядів супроводу пасажирських поїздів..... 112 стр.

§2. Порядок застосування нарядами супроводу заходів фізичного впливу і спеціальних засобів до правопорушників.....115 стр.

§3. Відповідальність міліціонерів нарядів супроводу за перевищення службових повноважень під час несення служби.....118 стр.

§4. Попередження та запобігання травматизму і загибелі співробітників нарядів супроводу пасажирських поїздів під час несення служби.....123 стр.

ВИСНОВОК.....117 стр.

ЛІТЕРАТУРА.....123 стр.

ДОДАТКИ.....1 стр.

ДОДАТОК №6

ДАНІ АНКЕТУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ*

№ п/п	Запитання	Відповідь (%)
1.	Як Ви оцінюєте стан правопорядку в пасажирських поїздах: – гарний; – нормальний; – задовільний; – незадовільний	1% 61% 30% 8%
2.	З якими правопорушеннями в поїзді Ви зустрічалися протягом поїздки: – поява осіб у стані сп'яніння; – розпиття спиртних напоїв; – хуліганство; – крадіжки; – псування майна	38%
3.	Чи відчуваєте Ви себе у безпеці під час поїздки: – так – ні	36% 42%
4.	Чи бачили Ви на маршруті наряди міліції, які супроводжували поїзд: – бачив у вагоні; – бачив на станції	80%
5.	Чи знаєте Ви, які заходи слід вжити у разі вчинення правопорушення: – викликати провідника; – викликати начальника поїзда; – викликати наряд міліції, що супроводжує поїзд; – залишити місце події	54% 28% 17% 14%

* Загалом опитано 120 осіб.

ДОДАТОК №5

ВСТУП

ДАНІ АНКЕТУВАННЯ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТНОЇ МІЛІЦІЇ

№ п/п	Запитання	Відповідь (%)
1.	Оцініть умови оперативно-службової діяльності: — незабезпеченість нарядів супроводження спецзасобами; — відсутність сучасної пошукової та оперативної техніки; — протидія з боку начальників поїздів та провідників; — протидія з боку пасажирів; — недостатність взаємодії з територіальними ОВС; — відсутність співпраці з громадськістю; — відсутність реального захисту свідків та інших учасників кримінального судочинства	26% 53% 42% 28% 77% 86% 21%
2.	Що із зазначеного входить в коло Ваших службових обов'язків: — виявлення ознак злочинів та їх розкриття; — встановлення осіб, які вчинили злочини; — попередження злочинів; — запобігання та припинення злочинів; — забезпечення відшкодування завданих злочином збитків; — сприяння відновленню порушених прав громадян; — участь у профілактичних рейдах та операціях; — виявлення причин та умов, які сприяють вчиненню злочинів, і вжиття заходів щодо їх усунення; — виявлення осіб, які регулярно відвідують об'єкти транспорту, та їх оперативна перевірка; — встановлення контактів із громадськістю	98% 98% 89% 81% 46% 41% 26% 16% 9% 4%
3.	Що, на Ваш погляд, треба зробити, аби покращити якість взаємодії: — поставити взаємодію на постійну нормативно визначену основу; — ввести матеріальне стимулювання роботи членів громадських формувань — відновити роботу рад профілактики і товариських судів; — відтворити спеціалізовані поїзні ДНД	90% 76% 48% 22%
4.	Чи підтримали б Ви пропозицію розширення повноважень міліціонера, який охороняє громадський порядок в поїзді, зокрема, наділення його правом накладання адміністративного штрафу на місці вчинення правопорушення?	88%
5.	Чи вважаєте Ви доцільною спеціалізацію працівників ОВСТ? Якщо так, то саме яку: — по боротьбі з крадіжками приватного майна у пасажирів; — по злочинах у сфері незаконного обігу наркотиків; — по шахрайствах; — по убивствах, грабежах та розбійних нападках; — по хуліганських проявах	77% 64% 55% 54% 36%

Боротьбу зі злочинністю й охорону суспільного порядку на залізничному, повітряному і водяному (морському, річковому) транспорті здійснюють органи внутрішніх справ на транспорті Міністерства внутрішніх справ України, очолює систему транспортної міліції - Управління МВС України на транспорті.

Понад 80% обсягів роботи транспортної міліції приходить на залізницю Систему залізничного транспорту України утворюють 6 залізниць – Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська, які входять до складу “Укрзалізниця” загальна довжина основних магістралей - більш 22.5 тис. км., на яких працює 1552 станції та 458 лінійних підприємств (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії, системи енергопостачання, сигналізації та зв'язку і т. ін.). Загальне керування системою залізничного транспорту здійснюється Міністерством транспорту і зв'язку України. Транспортна система України по обсягам пасажирських та вантажних перевезень займає одне з провідних місць у Європі.

Розглядаючи перед усім систему залізничного транспорту, яка є частиною транспортного організму України, можна дійти висновку, що вона становить великий і складний народногосподарський комплекс, розташована на території 603,7 тис. км.² з населенням понад 48 млн. чол. Розгорнута довжина залізничної колії становить 50 тис. км. Щорічний вантажообіг досягає близько 340 млрд. тонокілометрів, щорічно відправляється близько 550 млн. пасажирів, у системі залізничного транспорту працює понад 500 тис. чоловік.

Залізниця є ключовим, а в деяких випадках єдиним способом пересування пасажирів. Загальна частка залізниць у пасажирообороті транспорту, виконуваному транспортом загального користування країни, залишається стабільною протягом ряду років - 54% у 1992 році і 53% у 2001 році, що складає 49,8 млрд. пасажиро-кілометрів (без обліку внутрішнього міського транспорту). За рахунок більшої конкурентноздатності в порівнянні з іншими видами транспорту Україна має у своєму розпорядженні парк пасажирських вагонів загальною чисельністю 9025 одиниць, а також 170120 вантажних вагонів. Чисельність працюючих у сфері пасажирських перевезень складає 12 тис. чоловік, що складає 30% від загальної кількості працівників залізничного транспорту.

Розглянемо це на прикладі Одеської залізниці. Одеська залізниця займає одне з ведучих місць в транспортному обслуговуванні південно-західної частини України. Вона забезпечує потреби в перевезеннях

Одеської, Миколаївської, Херсонської, Кіровоградської, Черкаської і частково Вінницької, Дніпропетровської і Київської областей, територія яких складає 138 тис. кв. км. з населенням близько 10 мільйонів осіб. На цій території розміщено 65 міст, 110 районів, 134 селищ міського типу і 1953 сільські ради. Економіка зазначених районів характеризується розвинутою промисловістю і сільським господарством. У значному ступені розвинуте машинобудування і інші галузі промисловості мають місце в таких великих центрах як Одеса, Миколаїв, Херсон, Нова Каховка, Рені, Кіровоград, Черкаси, Ізмаїл, Котовськ, Іллічівськ.

По офіційним даним у транспортній сфері України щорічно реєструється біля трьох тисяч злочинів, з яких дві третини вчиняються на залізничному транспорті, третя частина з них тяжкі й особливо тяжкі, затримується близько 300 злочинців, майже 10 тис. порушників законодавства про адміністративну відповідальність, вилучаються десятки одиниць вогнепального і сотні одиниць холодної зброї, тисячі одиниць боеприпасів, десятки кілограм наркотиків і наркотичної сировини.

У пасажирських потягах відбувається до однієї третини всіх злочинів на транспорті: 20% - у потягах далекого прямування, 36% - у місцевих і приміських потягах, 1% - у міжнародних потягах.¹ У них відбувається половина убивств, випадків навмисного заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю, зґвалтувань, крадіжок і розбійних нападів, з усіх що реєструються на об'єктах транспорту. У боротьбі зі злочинними зазіханнями задіяні тисячі співробітників міліції, значна частина з яких працює безпосередньо в потягах. Серйозну заклопотаність викликає ефективність цієї діяльності. Розкривання «поїзних» злочинів по лінії карного розшуку нижче розкривання аналогічних діянь, що відбуваються на стаціонарних об'єктах транспорту. При їхньому розкритті і розслідуванні оперативні працівники і слідчі зустрічаються з серйозними труднощами і допускають чимало тактичних і організаційних помилок, обумовлених специфікою способів підготовки, здійснення і приховання злочинів досліджуваної групи, особливостями об'єкта і предмета зазіхання, особистості злочинця, жертви злочину й інших факторів. Боротьба зі злочинністю в пасажирських потягах ще не завжди має характер, що випереджає, відсутнє її належне інформаційне забезпечення, не цілком діючими виступають попереджувальні заходи.

Існуючі методики розкриття і розслідування злочинів на об'єктах залізничного транспорту поступово заходять у суперечність з реаліями оперативно-розшукової і слідчої практики і значно обмежують можли-

	зв'язку; – порушення вимог організації служби ОГП; – недостатньо висока професійна підготовка працівників.		
5.	Чи приділяєте Ви в роботі належну увагу профілактиці злочинів ?	23%	17%
6.	Чи є достатніми Ваші знання про форми і методи злочинної діяльності, а також основи організації попередження злочинів на об'єктах пасажирського залізничного транспорту ?	41%	18%
7.	Чи застосовуються Вами у повсякденній діяльності вказані форми взаємодії: взаємообмін інформацією, координація спільних зусиль, спільне здійснення заходів, спільне планування, виконання доручень зацікавленої сторони, сприяння діяльності слідчого, інші ?	77%	54%
8.	Чи виникали у Вашій діяльності конфлікти під час взаємодії ?	61%	19%
9.	Які профілактичні заходи Ви використовуєте у власній діяльності: – проведення спеціальних профілактичних заходів; – інформування населення з відповідних питань; – профілактичні бесіди; – заходи правової пропаганди	52% 31% 12% 24%	17% 48% 12% 21%
10.	Чи вітали б Ви прийняття закону „Про профілактику злочинів” ?	74%	18%

¹ Статистичний звіт форми № 778 за 2003 р. МВС України.

ДОДАТОК №4
ЗВЕДЕНІ ДАНІ ПРО РЕЗУЛЬТАТИ АНКЕТУВАННЯ
ПРАЦІВНИКІВ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ТРАНС-
ПОРТИ
ТА ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЦІ*

№ п/п	Запитання респондентів	Категорії	пра- цівни- ки ОВСТ	працівники залізниці
1.	Скільки часу Ви працюєте в системі: – до 1 року – до 3 років – до 5 років – до 10 років		23% 32% 17% 9%	12% 30% 28% 21%
2.	Чи згодні Ви з тезою про те, що транспортна галузь має виключний статус в економічній системі ?		85%	98%
3.	Які основні, на Ваш погляд, причини вчинення корисливих злочинів: – правовий та моральний нігілізм населення; – психологічні деформації; – соціальні негаразди; – організаційно-управлінські недоліки; – недоліки в організації роботи правоохоронних органів; – віктимна поведінка потерпілих		39% 61% 89% 78% 22% 44%	11% 35% 88% 86% 56% 13%
4.	Вкажіть обставини, які, на Ваш погляд, сприяють вчиненню корисливих злочинів на об'єктах пасажирського залізничного транспорту: – неналежне виконання членами поїзних бригад своїх службових обов'язків; – допуск у вагони пасажирів у стані сп'яніння; – відсутність контролю за громадським порядком і виконанням вимог чинних правил користування залізничним транспортом; – потурання вживанню спиртних напоїв у доро- зі; – не вжиття заходів реагування на факти неза- конної торгівлі у вагонах; – допущення безквиткового проїзду або прово- зу багажу понад встановлені лімітні норми; – не проведення роз'яснювальної роботи з па- сажирами; – спрощений порядок придбання квитків; – примиренське відношення пасажирів до по- рушень громадського порядку; – відсутність або неналежна робота пристроїв		64% 78% 51% 54% 49% 55% 67% 25% 36% 41% 31% 78%	22% 20% 19% 18% 21% 13% 67% 2% 28% 31% 12% 42%

* Загалом опитано 200 осіб, з яких 140 – працівники ОВСТ та 60 – працівники залі-
зниць.

вість тактичного маневрування з урахуванням криміналістичної своєрі-
дності кримінальних діянь, що відбуваються в потягах.

У науковій і навчальній літературі дотепер не розглядалися органі-
заційні заходи превентивних властивостей на рівні двох державних си-
стем: МВС і “Укрзалізниці” На жаль, так і не привернула увагу дослід-
ників закордонна практика попередження і розкриття злочинів на па-
сажирському залізничному транспорті. Підставу для цих тверджень
дають результати опитування працівників кримінальної міліції, а також
міліції громадської безпеки ОВСТ. 86,0% опитаних заявили, що гостро
відчують недолік відповідних криміналістичних й оперативно-
розшукових рекомендацій; мають потребу в спеціальній літературі (ме-
тодичних посібниках, пам'ятках і т.ін.). Саме цими розуміннями керу-
валися автори, приймаючи рішення про підготовку даного навчального
посібника. У ньому розкриваються особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту, що повинні враховуватися опера-
тивними і слідчими працівниками в запобіганні і розкритті злочинів
досліджуваної групи. Показується специфіка криміналістичної харак-
теристики розповсюджених «поїзних» злочинів, закономірні зв'язки
між її елементами і шляхи їхнього використання в організації розкриття
і розслідування злочинних діянь. Розглядаються умови, що сприяли
здійсненню злочинів у пасажирському залізничному транспорті, про-
понується комплекс організаційних, оперативно-розшукових, процесу-
альних, інших заходів для їхнього усунення. Автори дають характерис-
тику сучасному стану інформаційного забезпечення діяльності опера-
тивних і адміністративних апаратів ОВСТ по розкриттю і розслідуван-
ню злочинів у потягах, рекомендують нові методи збору, накопичення,
обробки, збереження і використання відповідної інформації. У навча-
льному посібнику викладаються організаційні, методичні і тактичні
рекомендації з виконання невідкладних оперативно-розшукових захо-
дів, а також дій нарядів супроводу поїздів адміністративної служби мі-
ліції при розкритті злочинів і правопорушень у специфічних умовах
функціонування пасажирського залізничного транспорту.

При підготовці навчального посібника використовувалися результа-
ти вивчення по спеціальній програмі 256 кримінальних і адміністрати-
вних справ, що містять інформацію про злочини й адміністративних
правопорушення, вчинених у пасажирських потягах. Окремі матеріали
посібника і висновки авторів засновані на експертних оцінках - даних
опитування 140 співробітників транспортної міліції Лінійного управ-
ління на Одеській залізниці МВС України на транспорті, які безпосере-
дньо здійснюють боротьбу зі злочинністю у потягах, 60 працівників
залізничного транспорту, а також 120 пасажирів.

ГЛАВА І
ХАРАКТЕРИСТИКА ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА
ВЧИНЯЄМИХ НА ЙОГО ОБ'ЄКТАХ ЗЛОЧИНІВ

§1. Особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту

Залізничний транспорт України є не від'ємною частиною єдиної транспортної системи країни і виконує важливу роль у здійсненні перевезень між самими різними регіонами. У результаті перевезень пасажирів досягається об'єктивне необхідне просторово-часове переміщення людей в економічній, політичній і культурній сферах. Завдяки регулярності і надійності пасажирських перевезень, населення широко користується послугами залізничного транспорту для поїздок у місця відпочинку, у ділових і особистих цілях. Широко використовуються можливості залізничного транспорту для розвитку туризму, а також для міжнародних пасажирських перевезень.

Транспортна залізнична мережа складається з 6 залізних доріг, які є, самостійними господарськими об'єднаннями, підлеглими «Укрзалізниця» у складі МТЗ України. Кожна залізниця обслуговує визначений регіон країни, що включає, як правило, кілька областей України. Залізничці підрозділяються на декілька відділень, які є самостійними господарськими структурами.

До складу відділень залізниць входять лінійні підприємства, що відносяться до різних служб: станції, локомотивні і вагонні депо, вагонні дільниці, дирекції по обслуговуванню пасажирів, дистанції шляху, сигналізації і зв'язку, контактній мережі, водопостачання, цивільних споруджень, енергодільниці, відділи робочого постачання й ін.

Кожна з залізниць здійснює визначений обсяг пасажирських перевезень, для чого формує й обслуговує далекі, місцеві і приміські потяги, організує продаж квитків пасажиром, робить інші транспортні послуги

Найважливішими вимогами, пропонованими до роботи залізні дорогий, є забезпечення безпеки руху поїздів, а також особистої, майнової безпеки пасажирів і обслуговуючого персоналу. Так, у Правилах перевезень пасажирів і багажу по залізницях говоряться «залізничці повинні забезпечувати потребу населення в пасажирських перевезеннях, безпека пасажирів при користуванні залізничним транспортом, необхідні зручності для пасажирів, високу культуру обслуговування їх на вокзалах і в потягах, своєчасне перевезення і схоронність багажу пасажирів».

Пасажири перевозяться між усіма залізничними станціями і зупин-

ДОДАТОК №3

АКТ

зняття з потяга пасажира

Дійсний акт складений «__» _____ 200__ р. у поїзді № ____
Напрямок _____ у тім, що пасажир(и)
П.І.Б. _____
Знятий _____ з _____ потяга _____ на _____ ст.

Через (необхідне підкреслити)

1. Знаходився (ись) у явно нетверезому стані і порушуючи правила проїзду і громадський порядок, заважаючи спокою інших пасажирів. (п.2.220.1)

2. За не сплату за проїзд, за проїзд по підроблених документах, за не підтвердження документа про безоплатний проїзд, за несплату штрафу (п.8.2.1, п.8.2.2, п.8.2.3, п.8.2.4).

3. За перевезення ручною поклажею вогнепальної зарядженої зброї, вогненебезпечних, їдких, отруйних, легкозаймистих, вибухонебезпечних речовин (3.1.15).

Акт складений у двох екземплярах у присутності: підпис

1. Нач. потягу _____

2. Деж. провідник _____

3. Наряд супроводу 1. _____

2. _____

4. Співробітник ЛО на станції _____

Примітка: начальник поїзду робить відмітку у маршрутному листі тільки після реєстрації оперативної групи у путьовому журналі. На кінцевій станції прямування старший оперативний групи робить відмітку у маршрутному листі у чергового по вокзалу або чергової частини лінійного відділу.

Відмітка про перевірку роботи наряду супроводження.

Результати супроводження (заповнюється після прибуття до ЛВ):
Припинено адмінправопорушень _____

(вказати в яких поїздах, за порушення якої статті КУпАП,

П.І.Б. правопорушників, № адмінпротоколу)

припинено злочинів _____

(вказати в яких поїздах, по підозрі в скоєнні якого злочину,

П.І.Б., затриманих осіб, № ЖРЗПП)

(П.І.Б., підпис старшого групи)

ними пунктами, відкритими для посадки і висаджування пасажирів.

Відкриття і закриття залізничних станцій здійснюється в системі залізничного транспорту (Укрзалізниця) по поданнях залізниць та органів місцевої влади. Прийняті рішення публікуються в збірнику наказів з перевезень і тарифів на залізничному транспорті.

Рухомий склад, призначений для перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу по залізничних коліях загального користування, незалежно від його приналежності, повинен задовольняти вимогам відповідних стандартів, а також Правил технічної експлуатації залізниць України.

Головними підприємствами «Укрзалізниця» з організації пасажирських перевезень є пасажирські станції. Основними завданнями пасажирських станцій є обслуговування пасажирів на вокзалах, продаж квитків, прийом, збереження і видача багажу і ручної поклажі, посадка, висадження, інформування пасажирів, формування і своєчасна подача поїздів під посадку, відправлення поїздів за розкладом, оборот і екіпірування складів пасажирських потягів.

У залежності від основного призначення розрізняють три види пасажирських станцій:

- 1) станції, що обслуговують далеке, місцеве і приміське сполучення;
- 2) головні, які обслуговують тільки приміське сполучення;
- 3) зональні, які обслуговують пасажирів на приміських ділянках.

При визначенні виду пасажирських станцій беруться до уваги наявність певної кількості колій і платформ на станції, її спеціалізація по видах перевезень, напрямках й інші ознаки. При цьому приймаються до оцінки структура пасажиропотоків і пропускна здатність станцій.

Статут «Залізниць України» встановлює наступні вимоги до станцій: «залізничні станції, відкриті для здійснення операцій з перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу повинні відповідати вимогам, що забезпечують виконання даних операцій. На залізничних станціях споруджуються платформи з вагами і павільйонами, пішохідні тунелі і переходи, на залізничних вокзалах повинні бути залізничні служби: каси, приміщення для прийому і видачі багажу, камери ручної поклажі, зали очікування, довідкове бюро, кімнати транзитних пасажирів, кімнати матері і дитини, поштові відділення, буфети, приміщення для культурно-побутового і гігієнічного обслуговування пасажирів у відповідності з вимогами технологічного проектування».

Пасажир розпочинає поїздку з залізничного вокзалу або станції чи платформи з того, що купує квиток, одержує необхідну допомогу в зберіганні і доставці ручної поклажі, а в необхідних випадках пасажир забезпечується й іншими послугами. Відповідно до цього і організу-

ється робота вокзалу, утримуючого спеціальний штат працівників, створюються необхідні умови і затверджується певна технологія роботи.

Вокзал входить до складу пасажирської станції і є самостійним підприємством залізниці. Зараз на залізницях створені пасажирські служби по обслуговуванню пасажирів у далекому сполученні. Пасажирські служби мають відокремлені основні виробничі фонди - локомотивні і вагонні депо, вокзали і посадочні платформи, павільйони, приміщення квиткових кас і т.ін.

Вокзальний комплекс містить у собі: будинок вокзалу, зали очікування, квиткові каси, камери схову ручної поклажі пасажирів, довідкове бюро, а також посадочні платформи, тунелі для виходу на платформи чи конкорси.

Вокзал повинен мати необхідні відділення для побутового обслуговування пасажирів: кімнати відпочинку, кімнати матері і дитини, туалети, відділення зв'язку, чи ресторан буфети, перукарню, медпункт. У вокзалі розміщуються також кіоски з продаж товарів першої необхідності, медикаментів, газет і журналів.

Планування вокзалу, розміри його приміщень і загальна площа залежать від максимальної кількості пасажирів, що одночасно знаходяться у вокзалі в будь-який час доби. По цьому показнику усі вокзали можна розділити на наступні групи:

- малі вокзали з кількістю пасажирів не більш 300;
- середні вокзали - від 300 до 1 500 пасажирів;
- великі вокзали – понад 1 500 пасажирів.

На окремих пасажирських станціях мають пункти стоянок туристсько-екскурсійних потягів, які створюються в місцях їхнього найбільшого обертання. В пунктах облаштовуються колії для відстою туристських потягів, обладнані водогіном і електромережею для зарядки акумуляторних батарей і забезпечення освітлення у вагонах під час стоянки. Для обслуговування туристів обладнуються побутові приміщення: туалети, душові кабінки й ін.

На окремих прикордонних станціях створюються пункти перестановки пасажирських вагонів у міжнародних потягів на колісні пари стандартів колійного господарства України. На пунктах перестановки здійснюється заміна візків вагонів колії 1520 мм. на візки колії 1435 мм. (наприклад на станції Чоп).

Планування приміщень вокзалу повинні забезпечувати потоковість проходження пасажирів, поділ пасажиропотіків після прибуття і відправлення, далекого і приміського сполучень, забезпечення безперешкодного проходу пасажирів до потягів і від потягів.

жі та особистий огляд в службовому купе в присутності понятих;

-вимагати від правопорушника припинення скоєння протиправних дій;

-застосовувати до правопорушників заходи примусу при невиконанні ними законних вимог співробітника міліції;

-складати адмінпротокол на правопорушника;

-застосовувати зброю, заходи фізичного впливу, спеціальні засоби у випадках і в порядку, передбаченому чинним законодавством згідно ст.ст. 12, 13, 14, 15, Закону України “Про міліцію”.

ОБОВ'ЯЗКИ

-забезпечувати безпеку громадян і громадський порядок;

-виконувати свої завдання неупереджено, у точній відповідності із законом;

-ретельно та уважно розбиратися на місці з правопорушником громадського порядку. Обґрунтовано роз'яснити правопорушнику характер правопорушення, яким за законом передбачена відповідальність, а також їх права у зв'язку з притягненням до відповідальності, кому можуть оскаржити їх дії.

Маршрут супроводження поїздів:

Поїзд № _____
відмітка начальника поїзда

Від ст. _____ до ст. _____
печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу

Поїзд № _____
відмітка начальника поїзда

Від ст. _____ до ст. _____
печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу

Поїзд № _____
відмітка начальника поїзда

Від ст. _____ до ст. _____
печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу

Поїзд _____ № _____

відмітка начальника поїзда

Від ст. _____ до ст. _____

печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу

ДОДАТОК №2

УПРАВЛІННЯ МВС УКРАЇНИ НА ОДЕСЬКІЙ ЗАЛІЗНИЦІ

Співробітник міліції забезпечує особисту безпеку громадян, захист їх прав і свобод, законних інтересів, запобігає правопорушенням та їх припиненню. При цьому він повинен поважати гідність особи і виявляти до неї гуманне ставлення.

“ЗАТВЕРДЖУЮ”

Начальник лінійного відділу

на ст. _____
_____ міліції

(прізвище, ініціали)

_____ 200 ____ р.

М.П.

МАРШРУТНИЙ ЛИСТ №

Строк дії до _____

Супроводження поїздів №№ _____

оперативною групою міліції

Старший

групи

(посада, звання, прізвище, ініціали, № службового посвідчення)

(посада, звання, прізвище, ініціали, № службового посвідчення)

(посада, звання, прізвище, ініціали, № службового посвідчення)

ПРАВА

-перевіряти у громадян документи, проводити огляд багажу, покла-

Привокзальні площі повинні бути упорядковані і відповідати вимогам зручного і безпечного пересування пішоходів і міського транспорту, мати паркувальні майданчики для легкового транспорту.

Основною господарською одиницею, що у свою чергу, містить у собі підрозділи, відповідальні за підготовку вагонів до рейсів, екіпірування їх внутрішнім інвентарем, постачання паливом і водою, а також який здійснює обслуговування пасажирів у поїзді, являється пасажирське вагонне депо або вагонна дільниця пасажирської служби з обслуговування пасажирів. Пасажирські вагонні депо здійснюють також деповський і поточний ремонт пасажирських вагонів. На тих залізничних станціях, де немає пасажирських вагонних депо, а необхідність у формуванні й обслуговуванні пасажирських потягів існує, така робота доручається службі з обслуговування пасажирів, які створюють самостійний резерв провідників та пункт технічного обслуговування пасажирських вагонів. Вагонні дільниці створюються в пунктах, де формується значна кількість пасажирських поїздів у випадках, коли наявне пасажирське вагонне депо виконує великий обсяг роботи з ремонту вагонів, їхньої експлуатації й обслуговуванню пасажирів.

Кожен пасажирський потяг у пункті формування піддається ретельному технічному огляду в суворій відповідності з „Типовим технологічним процесом огляду”, без відчипного ремонту й екіпірування пасажирських вагонів.

Сформовані і підготовлені до відправлення в рейс пасажирські потяги повинні бути прийняті постійно діючою комісією в складі чергового помічника начальника вагонного депо або змінного майстра, чергового лікаря санітарно - контрольного пункту і представника пасажирського відділу чи відділення залізниці за участю лінійного начальника потягу.

При прийомі рухомого складу перевіряється санітарно-технічний стан вагонів, якість зовнішнього і внутрішнього прибирання. Головним представником пасажирської служби перевезень пасажирів на маршруті є лінійний начальник поїзду. Начальник потягу є безпосереднім керівником поїзної бригади. Він призначається з осіб, які мають спеціальну освіту та певний досвід роботи з перевезення пасажирів.

Основні обов'язки лінійного начальника потягу:

- організувати роботу з обслуговування пасажирів провідниками вагонів потяга;
- стежити за ефективним використанням пасажирських місць у потязі;
- забезпечувати високий рівень санітарно-технічного стану вагонів;
- забезпечувати технічне обслуговування поїзного радіопункту;
- контролювати правильність ведення провідниками обліку заселе-

ності вагонів, своєчасної достовірної передачі інформації про наявність вільних місць у потязі;

- здійснювати контроль за забезпеченням провідниками санітарно-технічного стану вагонів, схоронності проїзних документів (контрольних купонів до проїзних документів - посадкових талонів), квитків, узятих у пасажирів, наданням послуг, видачі постільних принадлежностей і продуктів чайної торгівлі;

- виконувати роботу по підключенню і відключенню високовольтної магістралі від електровозу за допомогою поїзного електромеханіка.

При підготовці поїзду в рейс лінійний начальник потягу зобов'язаний:

- провести огляд і приймання вагонів потягу в санітарно - технічному і протипожежному відношенні;

- перевірити особовий склад поїзної бригади;

- забезпечити вагони постільними принадлежностями, продуктами чайної торгівлі;

перевірити наявність засобів пожежегасіння і сигналізації, принадлежности для хвостових вагонів, стан поїзного зв'язку (провідник - начальник потягу - машиніст локомотиву), роботу поїзного пункту радіозв'язку.

На маршруті прямування лінійний начальник потягу зобов'язаний:

- вирішувати питання розміщення пасажирів на вільні місця при відсутності у них проїзних документів з оформленням квитанції форми ГУ-57;

- здійснювати технічний контроль за справним станом вагонів;

- перевіряти включення системи оповіщення про нагрівання букс вагонів;

- у випадку зупинки поїзда при спрацьовуванні СВНВ, пристроїв ПВНАБ (прилади виявлення нагрівання букс) оглядати несправні вузли вагонів і разом з локомотивною бригадою приймати рішення про можливість подальшого прямування поїзда;

- уживати заходів по забезпеченню у встановлених пунктах постачання вагонів водою і паливом;

- періодично перевіряти санітарний і технічний стан вагонів;

- контролювати правильність обліку провідниками вільних місць;

- обслуговувати радіоапаратуру, що знаходиться в купе штабного вагону;

- стежити за виконанням вимог пожежної безпеки у вагонах;

- контролювати дотримання вимог правил техніки безпеки поїзною бригадою.

Після прибуття в пункт обороту лінійний начальник потягу зобов'язаний:

Правопорушники здані:

станція _____	(вказати кількість та ст. КУпАП)
прийняв _____	підпис _____
	(посада, звання та ПІБ)
станція _____	(вказати кількість та ст. КУпАП)
прийняв _____	підпис _____
	(посада, звання та ПІБ)
станція _____	(вказати кількість та ст. КУпАП)
прийняв _____	підпис _____
	(посада, звання та ПІБ)
станція _____	(вказати кількість та ст. КУпАП)
прийняв _____	підпис _____
	(посада, звання та ПІБ)

Старший наряду _____
(посада, звання, підпис та ПІБ працівника)

Потяг № _____
 Потяг № _____
 Потяг № _____
 Потяг № _____
 Потяг № _____

Пункти пересадки на станціях: 1.

(відмітки про прибуття та пересадку, затверджуються черговими по ЛУ-ЛВ (по станції) та скріплюються печаткою)

2. _____, 3. _____,
 4. _____, 5. _____

III РОЗДІЛ

відмітка про перевірку служби наряду працівниками лін. підрозділів:

(підрозділ, посада, звання та ПІБ перевіряючого, зауваження, пропозиції)

IV РОЗДІЛ

Результати супроводження:

Складено адмін. протоколів: на _____ осіб

(вказати з яких потягів, ст. КУпАП, ПІБ правопорушників, № адмін. протоколу)

Затримано злочинців: _____ осіб

(вказати з яких потягів, по підозрі в скоєні якого злочину, ПІБ затриманих)

заний:

- дати заявку на усунення в пункті технічного обслуговування (ПТО) виявлених у шляху прямування несправностей вагонів;

- перевірити стан зовнішньої обшивки вагонів поїзду.

Після прибуття в пункт формування начальник потягу повинний:

- зробити на ПТО запис про несправності вагонів, виявлених у шляху прямування;

- здати звіт керівництву резерву провідників про продані квитки і стягнені штрафи.

Якщо при огляді виявлені технічні несправності в рухомому складі, лінійний начальник потягу вимагає їх негайного усунення або відчеплення несправних вагонів від поїзду і причеплення справних вагонів замість відчеплених.

Після приймання вагонів лінійний начальник потягу розписується в книзі готовності рухомого складу, а в рейсовому журналі начальника потягу робиться запис про передачу вагонів поїзду змінній бригаді.

При подачі рухомого складу до перону для посадки пасажирів лінійний начальник потягу зобов'язаний перевірити, чи весь обслуговуючий персонал потягу знаходиться на своїх місцях.

Попередньо вагони повинні бути добрі провентильовані, а в опалювальний сезон обігріті до температури не нижче 18 градусів Цельсія.

Потяги на станціях формування й обороту подають до посадочної платформи не пізніше, ніж за 45 хвилин до відправлення потягу в рейс. Посадка пасажирів починається з моменту оголошення її диктором по радіо на вокзалі.

Провідники вагонів повинні бути одягнені у формене обмундирування, мати при собі денні та нічні сигнали. Під час посадки відкриваються тільки ті двері вагону, через які входять пасажирів, переходи між вагонами повинні бути перекритими. У цей час лінійний начальник потягу повинний знаходитися в штабному вагоні і при звертанні до нього пасажирів давати довідки про порядок посадки й інші відомості, що стосуються знаходження пасажирів у потязі.

При виникненні загрози безпеці руху, самовільному відчепленні вагону, затримці поїзду й інших непередбачених ситуацій лінійний начальник потягу зобов'язаний негайно сповістити про це телеграмою у відповідні адреси. У телеграмі він повинний коротко і чітко викласти зміст пригоди та причини, що її викликали.

Лінійний начальник пасажирського потягу під час поїздки на маршруті має право:

- вибірково перевіряти проїзні документи у пасажирів потягу;

- оформляти за згодою об'єднаного дорожнього бюро (ОДБ) і ліній-

но-квиткових кас (ЛКК) доплату по квитанції ГУ-57 або дозволити перехід пасажирів у вагон вище оплачуваної категорії;

- стягувати з пасажирів штраф за безквитковий проїзд і провіз зайвої ваги ручної поклажі, а також розмір заподіяного збитку в результаті псування внутрішнього устаткування вагону;

- відстороняти будь-якого працівника поїзної бригади від роботи за невиконання службових обов'язків і порушення трудової і технологічної дисципліни.

Важливо підкреслити, що начальник потягу у шляху прямування повинний уживати необхідних заходів до пасажирів, що порушують громадський порядок або правила пасажирських перевезень своєю поведінкою та заважають іншим громадянам.

При вчиненні непокорі або опору порушником громадського порядку лінійний начальник потягу передає повідомлення про необхідність примусового видалення його з потягу на найближчій станції. Висадження пасажирів здійснюють співробітники міліції лінійної станції, або звертається по допомогу до наряду міліції, що супроводжує даний потяг. По факту зняття пасажирів з маршруту прямування потягу працівниками транспорту і міліції складається акт за встановленою формою.

Відповідно до „Правил перевезень пасажирів і багажу” на залізницях, залізниця вправі відмовити в перевезенні або видалити пасажирів з потягу, коли пасажир при посадці в потяг або на шляху прямування знаходиться в нетверезому стані, порушує правила проїзду і громадський порядок, уживає спиртні напої та заважає спокою інших пасажирів.

Відмовлення в посадці на потяг у відношенні такого пасажирів проводиться провідником вагону або іншою посадовою особою залізничного транспорту, а при непокорі – працівниками міліції. Такій особі на квитку робиться помітка „Відмовлено в перевезенні” на підставі пункту «а» параграфу 57 Тарифного керівництва № 5.

У шляху прямування начальник потягу розглядає суперечки і скарги пасажирів, а після прибуття з рейсу передає складені про це матеріали начальнику резерву провідників¹.

Резерви провідників пасажирських вагонів створюються для організації роботи бригад провідників, вирішення виробничих, побутових і соціальних питань у вагонних дільницях, вагонних депо і службах по обслуговуванню пасажирів

Резерви провідників організуються на правах цехів або виробничих ділянок цих підприємств чи самостійних госпрозрахункових одиниць

Додатки

ДОДАТОК №-1

МВС УКРАЇНИ Управління МВС України на Одеській залізниці

МАРШРУТНИЙ ЛИСТ № _____ від “___” _____ 200_ р.
(печатка лін. підрозділів)

(назва лінійного підрозділу)

І РОЗДІЛ

На супроводження потягів № _____ сполученням

_____ потягів № _____ сполученням

_____ потягів № _____

сполученням _____

Час роботи наряду супроводжень потягів: потяг № _____ з _____ до

потяг № _____ з _____ до _____, потяг № _____ з _____

до _____,

потяг № _____ з _____ до _____, потяг № _____ з _____

до _____,

Склад наряду: 1. _____

2. _____

Інструктаж наряду провів _____

(посада, звання, ПІБ та підпис працівника)

ІІ РОЗДІЛ

Начальник потягів: № _____ - _____, № _____ - _____

№ _____ - _____, № _____ - _____

№ _____ - _____, № _____ - _____

Відмітки про наявність наряду супроводження потягів:

Потяг № _____

(відмітки начальників потягів, ПІБ та підпис)

¹ Должностная инструкция начальнику пассажирского поезда. – К., 1993. – С. 9-13.

76. Чеботарев Е.М. Обстановка совершения краж личного имущества пассажиров и некоторые типовые следственные версии // Проблемы предварительного следствия и дознания. - М.: ВНИИ МВД СССР, 1991. С.83 .
77. Юридичний словник-довідник: За ред. Ю.С. Шемшученка. - К.: 1996.
78. Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисертація...канд.юрид. наук. - ХНУВС. - 2005. - 206 с.
79. Юхно О.О. Проблеми запобігання крадіжкам приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Монографія. - Одеса. - 2006. - 201 с.
80. Справочник сотрудника транспортной милиции. Учебное пособие / Под ред. В.Е. Власова. - Санкт-Петербург: ООО «Петровский фонд», 1998. 353 с.
81. 81. Справочник милиционера транспортной милиции / Под ред. В.П. Глухова. - Самара: Средневожское УВДТ, 1996. 115 с.

залізничного транспорту. Чисельність провідників вагонів у резерві може змінюватися в залежності від обсягів роботи. У великих по чисельності резервах можуть створюватися колони та цехи, що поєднують поїзні бригади, які обслуговують один напрямок або групу потягів.

За групою бригад, що працюють, як правило, на потягах одного напрямку, закріплюється інструктор резерву провідників. Він, знайомить бригади з вказівками і наказами «Укрзалізниці», керівництва залізниці, відділення дороги, інструктує бригади перед поїздкою, проводить з ними технічні заняття, а також перевіряє їхню роботу з технічного обслуговування вагонів і рівня обслуговування пасажирів.

При посадці пасажирів, у вагон провідник перевіряє у них наявність і правильність оформлення проїзних документів, відповідність зазначеного прізвища у білеті з наданим документом, який посвідчує особу а, також відповідність установленим нормам ваги ручної поклажі.

Відповідно до параграфу 60 Тарифного керівництва № 5 кожен пасажир має право провозу із собою безкоштовно ручної поклажі не більше 36 кг. (на один квиток повний або дитячий). У цей час інший провідник, що знаходиться у вагоні, повинний стежити за тим, щоб пасажирі укладали свої речі у відведені місця та не залишали їх без нагляду, не ставили на дивани і полиці твердих предметів, що можуть порізати оббивку, не ставили на дивани у взутті і т.ін.

На всіх станціях, крім пунктів відправлення, пасажирі що мають квитки при посадці можуть увійти в будь-який вагон даного потягу. Провідники повинні надавати пасажирам допомогу при переході у вагони, куди придбані квитки.

У шляху прямування провідник пасажирського вагону зобов'язаний:

- утримувати вагон у чистоті, підтримувати нормальну температуру і стан повітря у вагоні;
- стежити за станом внутрішнього устаткування вагону і правильним положенням перехідних площадок;
- не менш двох разів на добу робити вологе прибирання у вагонах, а в туалетах - не менш чотирьох разів;
- стежити за тим, щоб вікна вагонів при необхідності відкривалися тільки з однієї, коридорної сторони (у вагонах із системами кондиціонування повітря відкривання вікон забороняється);
- вести облік заселеності вагону і витрати постільної білизни за установленною формою;
- своєчасно передавати начальнику потягу відомості про наявність вільних місць;
- інформувати начальника потягу про випадки захворювання чи травмування пасажирів.

Під час руху потягу провідник зобов'язаний стежити за тим, щоб замки бічних дверей вагону були закриті. При підході потягу до станції провідник повинний знаходитися в робочому тамбурі за закритими дверима. Відкривати двері і піднімати відкидні площадки провідник вправі тільки після повної зупинки поїзду. На стоянках тривалістю менш п'яти хвилин при відсутності посадки і висадження провідник відкриває двері і, знаходячись у тамбурі, рекомендує пасажирів не виходити з вагону. При відправленні потягу провідник повинний знаходитися у тамбурі біля зачинених дверей доти, поки вагон не проїде посадочну платформу.

Після прибуття потягу пункт обороту після висаджування пасажирів з вагону провідники зобов'язані:

- перевірити, чи не були забуті пасажирів які-небудь речі;
- оглянути внутрішнє устаткування вагону й у випадку виявлення безгосподарних речей, недоліків або несправностей обладнання проінформувати про це начальника потягу;
- прибувши з пункту призначення назад у пункт формування, провідник повинний виконати усі встановлені правилами заходи і здати вагон приймаючому провідникові або працівнику екіпірувальної бригади з оцінкою роботи систем вагону на маршруті.¹

Розглянемо далі класифікацію видів залізничного сполучення, потягів і вагонів. З метою найбільш правильного врахування особливостей пасажиропотоків, створення необхідних зручностей, кращого використання транспортних засобів у залежності від обсягів роботи, вартості проїзду, швидкості, відстані проходження, рівня зручностей, інших факторів види залізничного сполучення, потяги і вагони класифікуються по наступних визначених категоріях.

Розрізняють наступні види залізничного сполучення:

- приміське - у межах приміської ділянки, що примикає до великого вузла на відстані до 600 кілометрів, в окремих випадках і більш при зональному тарифі до 200 км. ;
- місцеве - у межах однієї залізниці;
- пряме - у межах двох і більш залізниць;
- міжнародне - у межах двох і більш держав.

Пасажирські потяги в залежності від довжини маршруту прямують прийнято підрозділяти на дальні, місцеві і приміські. До дальніх перевезень відносяться потяги, що прямують на відстань понад 700 км, до місцевих - від 150 до 700 км, і до приміських - до 150 км.

У залежності від швидкості й відстані проїзду пасажирів дальніх і

жном транспорті. / Учебное пособие. - М.: МВД СССР, 1983.39 с.

56. Веремеенко И.И. Механизм административно-правового регулирования в сфере охраны общественного порядка. - М., 1981.

57. Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. - Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте, Пр. пособие - М.: Издательство "Экзамен", 2003, - 128 с.

58. Гёрлих У. Железнодорожная полиция - составная часть полиции ФРГ. Пер. с нем. / М.: ВЦП НТЛД. Перевод № А-40579, 1978. с.4.3.

59. Материалы 22-го заседания Ассоциации Колпофер от 23 марта 1995 года, Париж. 111с.

60. Гижевский В.К., Троилин В.В. Общественность и охрана общественного порядка на транспорте. - К., 1992. - 68 с.

61. Гончарук С.Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України (адміністративно-юрисдикційний повноваження органів внутрішніх справ): Навчальний посібник. - К., 1995.

62. Грохольський В.Л., Білий П.М. Тактика і методика затримання правопорушників на об'єктах залізничного транспорту. - Одеса, 1999. - 54 с.

63. Додин Е.В. Административная деликтология. - Одесса, 1997.

64. Додин Е.В., Ключниченко А.П. Административная юрисдикция органов внутренних дел. - К., 1981.

65. Иванов В.А. Взаимодействие милиции общественности в борьбе с правонарушениями. - М., 1983.

66. Калаянов Д.П. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел Украины: Учебное пособие. - Одесса, 1998.

67. Колонтаевский Ф.Е. Организация и совершенствование службы охраны общественного порядка. - М., 1987.

68. Ліпкан В.А., Никифорчук Д.И., Руденко М.М. Борьба с терроризмом - К.: Знання України, 2002. - 254 с.

69. Матвеев В.И., Кальшулин ЮМ., Дремін Л.Г. Пособие проводнику пассажирских вагонов. - М.: Транспорт, 1983. 110 с.

70. Облаков А.Ф. Организация и тактика раскрытия и расследования краж личного имущества на железнодорожном транспорте. Учебное пособие. - Хабаровск: ВШ МВД СССР, 1986. 96 с.

71. Околович Л.В. Организация і тактика охорони громадського порядку на транспорті. - К., 1996.

72. Прус В.М. Правоохранительные органы на транспорте. - Одесса, 1997.

73. Скоробогатов В.П. Обслуживание пассажиров в поездах. М.: Высшая школа, 1989. 96 с.

74. Сухаркова А.И. Административно-юрисдикционная деятельность ОВД на транспорте. - Минск, 1989.

75. Фризко В.И. Организация деятельности органов внутренних дел по охране общественного порядка и общественной безопасности на воздушном и водном транспорте. - М., 1990.

¹ Типова інструкція провіднику пасажирського вагона. - К., - 1995. - С. 38-44.

ративного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України”.

38. Наказ МВС України від 14.04.04 р. № 400 „Про порядок приймання, реєстрації та розгляду в органах і підрозділах внутрішніх справ України заяв і повідомлень про злочини, що вчинені або готуються”.

39. Наказ МВС України від 28.02.05 р. № 131 „Про реорганізацію підрозділів транспортної міліції”.

40. Наказ МВС України від 18.04.05 р. № 261 „Про створення Управління МВС України на транспорті”.

41. Наказ МВС України від 06.06.05 р. № 427 „Про затвердження Положення про Управління Міністерства внутрішніх справ України на транспорті”.

42. Наказ МВС України від 17.06.05 р. № 540 „Про організаційно-штатні питання в Управлінні МВС України на транспорті”.

43. Наказ МВС України від 10.10.05 р. № 868 „Положення про Департамент громадської безпеки МВС України.”

44. Наказ МВС України від 30.11.05 р. № 1210 „Про затвердження Примірною положення про лінійне управління МВС України на транспорті”.

45. Должностная инструкция начальнику пассажирского поезда. – К., -1993. – 18с.

46. Типова інструкція провіднику пасажирського вагона. - К., - 1995. – 53 с.

47. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ: Загальна частина: Підручник / За заг. редакцією І.П. Голосніченка, Я.Ю. Кондратьєва. – К.: УАВС, 1995. – 180 с.

48. Адміністративна діяльність. Особлива частина.(за заг. редакцією О.М. Бандурки) – Харків: Еспада, 2000.

49. Баранов Н.Н., Сысоев В.И. „Охрана общественного порядка в пассажирских поездах”- М.,-1984. – 36 с.

50. Бахін В.П., Михайлов М.А. Кримінальний вибух: поняття, характеристика, аналіз, розслідування. Київ, 2001, - 132 с.

51. Бахрах Д.Н., Ренов Э.Н. Производство по делам об административных правонарушениях. – М.: Знание, 1989.

52. Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник.- УКРІНФОРМ, 2001, - 196 с.

53. Брюзехабер У., Зиеферт Э. Борьба с преступлениями, совершаемыми при пассажирских перевозках по железной дороге // Форум криминалистики - 1987, № 2. С. 36 - 40.

54. Васильева О.М. Основы взаимодействия милиции и общественности. – М., 1981.

55. Винокуров СИ., Гуляев АЛ., Краенский Е.А. Роль патрульных и постовых милиционеров в предупреждении и раскрытии краж на железнодоро-

местевых потягів поділяються на швидкісні (з максимальною швидкістю, до 200 км. на годину), швидкі і пасажирські.

У даний час у швидких поїздів найбільш висока маршрутна швидкість - завдяки меншій кількості зупинок і невеликої їхньої тривалості. Ці потяги формуються з найбільш комфортабельних вагонів.

Частина швидких поїздів відрізняється особливою комфортабельністю і мають індивідуальні назви їх ще класифікують, як фірмові поїзди, наприклад: «Київ», «Дніпро», «Либідь» «Чорноморець», «Каштан», «Чайка», «Біла акація», «Донбас», «Карпати» і т.ін. (окремі з таких потягів можуть бути віднесені до швидкісних).

У пасажирських потягів менша маршрутна швидкість через більшу кількість зупинок при трохи меншій технічній швидкості. На ділянках, де немає приміського руху, пасажирські потяги зупиняються не тільки на великих, але й на проміжних станціях.

Незначні, але стійкі потоки пасажирів обслуговуються окремими причіпними чи вагонами групами вагонів прямого безпересадного сполучення. Від станції відправлення до пункту призначення причіпні вагони відбувають з різними потягами, розклад яких погоджений на вузлових пунктах перечеплення вагонів. На напрямках, де значні обсяги перевезення багажу і пошти, призначають спеціальні поштово-багажні потяги. У них включають і пасажирські вагони. Кожен пасажирський потяг формується з конкретної кількості вагонів визначеного типу, що має назву рухомого складу.

Склади потягів, у залежності від категорій, різні. Певне розташування вагонів у рухомому складі називається схемою (композицією). Схеми рухомих складів кожної категорії уніфіковані з метою забезпечення їхньої взаємозамінності й оголошені в книгах розкладів.

Для зручності складання графіку руху поїздів встановлюється певна нумерація потягів. Швидкі потяги мають нумерацію від 1- до 149, пасажирські від 151 - до 699, потяги місцевого сполучення 801-869, приміські електропоїзди 6001- 6999.

Усі вагони далекого, міжобласного та окремі приміські електропоїзди пасажирського сполучення мають нумерацію місць пасажирів. При цьому нижні спальні місця вагонів мають непарні номери, а верхні - парні. Плацкартні вагони мають 54 пасажирських посадкових місць, купейні - 36 місць, а вагони «СВ» мають, як правило, 18 спальних місць для пасажирів.

Зазначені особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту, повинні враховуватися оперативними співробітниками та працівниками служби міліції громадської безпеки при організації попередження і розкриття злочинів, які вчиняються у пасажирських потя-

гах.

Контрольні питання:

1. Який встановлено порядок здійснення пасажирських перевезень залізничним транспортом України?
2. Які права і обов'язки має лінійний начальник потягу?
3. Які права і обов'язки має провідник вагону?
4. Яка існує класифікація поїздів та вагонів на залізничному транспорті України ?

22. Наказ МВС України № 499-96 р. “Про заходи щодо проведення оперативно-профілактичних операцій”.
23. Наказ МВС України № 708-97 р. “Про додаткові заходи по зміцненню законності та дисципліни серед особового складу органів внутрішніх справ України”.
24. Наказ МВС України № 414 – 98 р. “Про затвердження інструкції про порядок розгляду пропозицій, заяв, скарг і організації особистого прийому громадян в органах внутрішніх справ ... установ, організаціях і на підприємствах системи МВС України”.
25. Наказ МВС України від 30.07.98 р. № 555 “Про затвердження Положення про стройовий підрозділ міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню потягів УМВСТ, лінійного відділу, управління”.
26. Наказ МВС України № 670 від 16.09.98 р. “Про затвердження положення про стройовий підрозділ патрульно-постової служби міліції”.
27. Наказ МВС України від 8.12.98 р. № 238 “Про затвердження типових штатів стройових підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, лінійного управління”.
28. Наказ МВС України від 6.11.00 р. № 764 “Про затвердження Інструкції щодо організації роботи з огляду, вилучення, вибухотехнічного дослідження вибухових речовин і вибухових пристроїв та їх централізованого обліку в ОВС України”.
29. Наказ МВС України від 21.02.01 р. № 129 „Про організацію виконання Комплексної програми профілактики злочинів на 2001-2005 роки”.
30. Наказ МВС України від 22.02.01 р. № 185 „Про затвердження інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення”.
31. Наказ МВС України і ДМСУ від 29.11.01 р. № 777 „Про введення в дію спільного рішення колегій МВС і ДМСУ від 18.11.01 р. Про стан взаємодії органів і підрозділів МВС і ДМСУ в боротьбі зі злочинністю та шляхи поліпшення цієї взаємодії”.
32. Наказ МВС України від 4.10.03 р. № 1155 „Про вдосконалення реагування на повідомлення про злочини, інші правопорушення і події та забезпечення Оперативного інформування в органах і підрозділах внутрішніх справ України”.
33. Наказ МВС України від 17.11.03 р. № 1395 “Про облік амін правопорушень”.
34. Наказ МВС України від 17.11.03 р. № 1396 “Про утворення Департаменту транспортної міліції МВС України”.
35. Наказ МВС України від 30.01.04 р. № 97 “Положення про Департамент транспортної міліції”.
36. Наказ МВС України від 02.02.04 р. № 94 „Про затвердження положень про територіальні і на транспорті органи МВС України”.
37. Наказ МВС України від 27.02.04 р. № 213 “Про розмежування зон опе-

ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України // ВВР.– 1996.– № 30.
2. Закон України “Про прокуратуру” // ВВР. – 1991. - № 53.
3. Закон України “Про внесення змін і доповнень до КУпАП” // ВВР.– 1996.- № 25.
4. Закон України “Про міліцію” // ВВР. – 1991. - № 4. – ст. 11.
5. Закон України “Про звернення громадян” // ВВР. – 1996. - № 47.
6. Закон України “Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” від 22.06.00. // ОВУ.- 2000.-№ 30.
7. Закон України “Про боротьбу з тероризмом” від 6.08.03 р. // ОВУ.- 2003. - № 32.
8. Законодавство України про адміністративну відповідальність // Бюлетень законодавства та юридичної практики України. – 1997. - № 3.
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення (зі змінами та доповненнями станом на 1 березня 2002р.). – Харків, 2002.
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення (науково-практичний коментар). – Харків: Одісей, 2002.
11. Кримінальний кодекс України (зі змінами та доповненнями на 1.09.03 р.). – К., 2003.
12. Науково-практичний коментар до Закону України “Про міліцію” / Відп. редактори Я.Ю. Кондратьєв, І.П. Голосніченко. – К., 1996.
13. Збірник нормативних актів України з питань правопорядку. – К., Штаб МВС України, 1993.
14. Указ Президента України від 17.10.00 р. “Положення про Міністерство внутрішніх справ України” // ОВУ. - 2000.- № 42.
15. Указ Президента від 16.06.99 р. № 650 “Про додаткові заходи щодо поліпшення діяльності органів внутрішніх справ та громадських формувань з охорони громадського порядку”.
16. Указ Президента України від 25.12.00 р. № 1376 “Про комплексну програму профілактики злочинності на 2001-2005 роки”, // ОВУ. - 2000. - № 52.
17. Указ Президента від 18.02.03 р. №143 “Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян”// ОВУ. - 2003. - № 8.
18. Указ Президента України від 21.02.03 р. № 154 „Про державну програму запобігання дитячій безнаглядності на 2003-2005 роки”// ОВУ.- 2003.- № 9.
19. Постанова КМ України від 26.12.03 р. N 2029 „Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки”.
20. Наказ МВС України № 485-92 р. “Про заходи щодо подальшого вдосконалення діяльності чергової служби ОВС України”.
21. Наказ МВС України № 404-94 р. “Статут Патрульно-постової служби міліції України”.

§2. Кримінологічна та криміналістична характеристика злочинів, які вчиняються у пасажирських потягах.

Криміналістична характеристика злочинів даної групи являє собою систему взаємозалежних типових криміналістично значимих відомостей, використовуваних з метою попередження, виявлення і розкриття цих злочинів, а також оптимальні заходи для їхнього припинення.

До основних елементів її структури відносяться дані про спосіб злочину, обстановку його здійснення, безпосередній об'єкт (предмет) злочинного зазіхання, особистість злочинця, а в необхідних випадках і особистість потерпілого. До структурних утворень меншого значення, що мають похідний характер, можна віднести умови охорони безпосереднього об'єкту (предмету) злочину від зазіхання, причини і мотив злочину, механізм слідовиникнення і деякі інші.

З огляду на обмежені рамки монографічного дослідження, неможливо висвітлити криміналістичну характеристику всіх злочинів, що вчиняються в пасажирських потягах. Обмежимося розглядом найбільш розповсюджених злочинів, специфічних для даної галузі кримінальних діянь, методика попередження, виявлення і розкриття яких все ще не розроблена або недостатньо досконала. До зазначених злочинів варто віднести крадіжки особистого майна пасажирів, злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків, зброї, боеприпасів і вибухових речовин. У тому чи іншому аспекті в роботі будуть розглядатися і злочини інших видів, що вчиняються в пасажирських потягах: шахрайство, захоплення заручників, терористичні прояви, злочини вчинені у відношенні іноземних громадян, бандитизм і вимагання в міжнародних і туристських потягах і т.ін.

Найбільш інформативне значення для практичної криміналістичної методики має спосіб здійснення злочину, оскільки найефективнішим шляхом розслідування, як відомо, вважається шлях від установлення способу здійснення злочину до його розкриття. Під *способом здійснення злочину* розуміється система взаємообумовлених рухливо детермінованих дій, спрямованих на підготовку, здійснення і приховання злочину, пов'язаних з використанням відповідних знарядь і засобів, а також часу, місця й інших сприятливих обставин об'єктивної обстановки здійснення злочину.

Результати вивчення слідчої й оперативно-розшукової практики показують, що способи крадіжок особистого майна пасажирів у потягах відрізняються великою розмаїтістю. У 33,5% крадіжок злочинцями вчиняються підготовчі дії. При цьому вибирається найбільш безпечний спосіб здійснення злочину, що включає в себе заходи для приховання

слідів зазіхання вже на підготовчій стадії. Кожен п'ятий обвинувачуваний здійснював вибір придатного об'єкта крадіжки, встановлював за ним спостереження. Вибір потерпілого або предмету крадіжки злодіями-професіоналами здійснюється, як правило, по зовнішньому вигляду потерпілого і його багажу.

При здійсненні крадіжок у потягах далекого прямування вибір потерпілого може здійснюватися через навідника: провідника вагону, офіціанта вагону-ресторану, поїзного електромонтера. Ці особи при грошових розрахунках і інших службових контактах з пасажирями мають можливість довідатися про вміст їхнього гаманця чи наявності при них цінних речей.

У 6,5% і 8,5% випадків відповідно злочинці вивчали і вибирали маршрути потягів певних визначених напрямків, а також вагони відповідного класу.

Для 21,8% викрадачів мав значення час здійснення крадіжки. У кожному десятому випадку, перш ніж зробити крадіжку, злодії домовлялися зі спільниками і встановлювали довірчі, приятельські відносини з потерпілим. У 4,5% випадків ролі між спільниками попередньо розподілялися. При встановленні довірчих контактів злочинці нерідко поряд із правдивими відомостями повідомляють про себе вигадану інформацію. Найчастіше повідомляються фіктивні дані про своє прізвище, місце проживання, професію, маршрут і мету поїздки.¹

Найчастіше майбутній жертві показується проїзний квиток, іноді вже використаний. В окремих випадках злодії здобувають чужі або виготовляють підроблені документи для їхнього демонстрації пасажиру - суб'єкта крадіжки. Встановлені факти, коли злочинці беруть із собою в поїзд предмети або документи, що належати іншим особам, як правило, незнайомим, щоб навмисно залишити їх на місці злочину. Іноді викрадачі, готуючись до крадіжки, змінюють свою зовнішність та купують проїзний квиток на чуже прізвище, як правило на невеликій відстані, підбирають одяг тільки на час здійснення конкретної крадіжки.

Відомі випадки, коли злодії заздалегідь вивчали роботу тієї чи іншої поїзної бригади і конкретних провідників з погляду сумлінного виконання ними своїх обов'язків, перевіряли регулярність супроводу конкретного потягу нарядами міліції. З метою безперешкодного проникнення у вагони і купе злочинці найчастіше виготовляють спеціальні вагонні ключі або викрадають, чи викуповують, вимінюють їх у провідників. Інколи особи, що наміряються вчинити злочин, сідаючи в потяг, мають

і предметів: наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових, сильнодіючих, отруйних і інших речовин С.90.

Форми охорони громадського порядку на авіаційному транспорті С.56-57.

Форми організації охорони громадського порядку на авіаційному транспорті С. 63-65.

Функції роботи чергової частини ЛВ ОВС на авіаційному транспорті С.131-147.

Х

Характеристика особи злочинців, які вчиняють злочини у пасажирських потягах С.25.

Ю

Юрисдикція ОВС на залізничному транспорті С..

Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник. - УКРІНФОРМ, 2001, С.-150.

С.123-125.

Правова основа діяльності підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів С.69.

Права нарядів міліції супроводу пасажирських поїздів при виконанні службових обов'язків С.70 -72.

Права та обов'язки провідника вагону пасажирського потягу С.15-17.

Предмет злочинного зазіхання при пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті С.25.

Принципи охорони громадського порядку на авіаційному транспорті С..

Профілактичні заходи, що здійснюють безпосередній вплив на криміногенне середовище у пасажирському рухомому складі С.53-54.

Р

Резерви провідників пасажирських поїздів С.15.

С

Сили і засоби, що приймають участь у попередженні і припиненні злочинів у рухомому складі на залізничному транспорті С. 63.

Служба охорони громадського порядку на залізничному транспорті С.69 .

Службові наряди ОРМ СП на залізничному транспорті С. 71-72 .

Специфічними умовами функціонування пасажирського залізничного транспорту С.88.

Спосіб вчинення злочину С.19.

Т

Тактика охорони громадського порядку в рухомому складі залізничного транспорту С.74-77.

Тактика дій оперативно – пошукової групи С.56-57.

Типова ситуація при здійсненні ОГП в рухомому складі залізничного транспорту С.88.

Типи залізничних пасажирських потягів С.18.

Транспортна залізнична мережа С.10.

У

Удосконалення роботи ОВСТ в рухомому складі поїздів з попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень С.43-48.

Умови, що сприяють вчиненню злочинів у пасажирських потягах С.36-37.

Ф

Фактори, що визначають специфіку розкриття і розслідування незаконного перевезення на залізничному транспорті заборонених речовин

при собі валізу, сумку або згорток, наповнені непотрібним ганчір'ям чи папером. Це робиться, по-перше, для того, щоб не відрізнитися від інших пасажирів і, по-друге, щоб при, необхідності залишити свої речі на місці крадіжки при відході з місця злочину.

Виявлено чимало випадків завчасної підготовки зlodіїв технічних, інших засобів для полегшення здійснення крадіжки. Коли заволодіння чужим майном пов'язано з розкриттям валіз, використовуються підібрані ключі, відмички. Іноді замки просто зламуються. При відсутності у злочинця вагонних ключів двері купе віджимаються стамесками, викрутками, монтуваннями й іншими пристосованими засобами. Відзначено факти крадіжок речей пасажирів з дахів вагонів або з платформи через відкриті вікна за допомогою спеціально виготовлених для цього гачків. В окремих випадках злочинці доводять жертву крадіжки до безпомічного стану. Для приведення, потерпілого в безпомічний стан використовують сильнодіючі снотворні засоби, якими запасаються заздалегідь. У деяких державах далекого зарубіжжя поїзні зlodії для приведення жертви в несвідомий стан використовують в окремих випадках задушливі гази. До речі на території обслуговування ЛУ на Південно - Західній залізниці УМВС України на транспорті мали місце подібні випадки заволодіння злочинцями чужим майном так звана „група газowników”.

Статистичні дані зареєстрованих корисливих злочинів по лінії карного розшуку на пасажирському залізничному транспорті України за 1999 – 2005 рр.

Рік	Зареєстровано злочинів									
	Всього	% розкр.	Розбій, розкрадання в особливо великих розмірах		Грабежі, у т.ч. державного майна		Крадіжки державного майна		Крадіжки приватного майна	
			Зареєстровані	% розкр.	Зареєстровані	% розкр.	Зареєстровані	% розкр.	Зареєстровані	% розкр.
1999	11410	88,9	52	96,2	305	89,8	5739	80,1	769	82,7
2000	11697	85,2	66	97,0	312	89,4	6455	78,8	730	93,7
2001	10313	91,6	56	96,5	318	92,5	4561	87,8	656	82,8
2002	9682	95,1	49	—	253	92,9	3014	89,8	667	87,4
2003	11522	84,1	53	86,8	324	85,8	3688	72,7	985	62,0
2004	10946	88,9	42	97,7	286	86,3	3675	75,4	856	68,8
2005	10948	88,7	57	98,5	330	83,0	2964	71,0	782	67,0

**Кількість крадіжок приватного майна
на пасажирському залізничному транспорті за 1999–2005 рр.¹**

Рік	Зареєстровано всього злочинів по лінії карного розшуку	Крадіжки приватного майна				
	кількість зареєстрованих	кількість нерозкритих	відсоток роз- криття	кількість зареєст- рованих	кількість нерозкри- тих	Відсо- ток роз- криття
1999	11410	1495	88,9	769	133	82,7
2000	11697	1733	85,2	730	119	93,7
2001	10313	862	91,6	656	113	82,8
2002	9682	471	95,1	667	84	87,4
2003	11522	1828	84,1	985	374	62,0
2004	10946	1222	88,9	856	267	68,8
2005	10948	1236	88,7	782	258	67,0

У міліцейській практиці зустрічаються і дуже оригінальні способи підготовки злочинців до здійснення крадіжок.

Практика свідчить, що злочинці все активніше прагнуть до об'єднання в групи. Вивчення кримінальних справ показало, що 20% обвинувачуваних учинили крадіжки по попередній змові. Слід зазначити, що згаданим випадкам, зокрема, підготовчим діям викрадачів, присутнє відволікання уваги потерпілого, Співучасники заговорюють з потерпілим, різними способами відволікаючи його увагу, спонукають до того, щоб він залишив свої речі без нагляду (наприклад, вийшов у тамбур покурити або проститися з проводжаючими, відвідати ресторан, або звернутися з запитанням до провідника), створюють тисняву в тамбурі та у проходах вагону. У приміських поїздах, коли буває велике скупчення людей у салонах і тамбурах, пасажери та їхні речі через тисняву, що створилася, знаходяться в різних місцях вагону, чим користуються злодії. Найчастіше це відбувається в передвихідні і передсвяткові, вихідні і святкові дні, а також у години «пік» на великих зупиночних пунктах, де входять і виходять багато пасажирів. Найбільше повно механізм способу крадіжки розкривається на її кульмінаційному етапі - вилученні предмета зазіхання. У цей момент утворюється найбільша кі-

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисертація...канд.юрид. наук. – ХНУВС. – 2005. – 206 с.

Н

Наскрізний супровід нарядами міліції пасажирських потягів С.49.

О

Обов'язки лінійного начальника потягу С.13-14.

Обстановка вчинення злочинів у рухомому складі потягів С.23.

Обов'язки нарядів міліції супроводу потягів по захисту власності від протиправних посягань С.92 .

Окрема рота супроводу пасажирських потягів С.69-71.

Оперативно-пошукові групи транспортної міліції (ОПГ) С.56-57;78;89-91.

Особливості охорони громадського порядку та затримання правопорушників в приміських поїздах С.100-105.

Основні завдання НМ СП з охорони громадського порядку у рухомому складі залізничного транспорту С.70.

Основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування С.80-85.

Основні завдання ОРМ СП на залізничному транспорті С.70 .

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті С. .

Організації взаємодії служб і підрозділів, задіяних у попередженні злочинів у потягах С.46.

Організація охорони громадського порядку на залізничному транспорті С.78.

Організаційно - управлінські заходи щодо удосконалення заходів профілактики правопорушень у сфері пасажирських перевезень С. 49-51.

Організація взаємодії нарядів міліції супроводу пасажирських поїздів по взаємодії з підрозділами громадськими формуваннями С. 66;86-87.

Охорона громадського порядку у рухомому складі залізничного транспорту С.74-75 .

Особливості криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним, збереженням і перевезенням пасажирськими потягами наркотичних речовин С.24.

П

Пасажирські станції та їх види С.11.

Під незаконним обігом зброї, боєприпасів і вибухових речовин розуміється С.30.

Підготовка та інструктаж нарядів супроводу С. 77.

Планування заходів по організації роботи нарядів супроводу С. 78 .

Попередження та запобігання травматизму і загибелі співробітників нарядів супроводу пасажирських поїздів під час несення служби

З

Забезпечення громадського порядку та супроводження поїздів ОВС на транспорті С. 69.

Завдання органів транспортної міліції з охорони громадського порядку в пасажирських поїздах С.74.

Завдання нарядів міліції по супроводженню поїздів С.

Залізничний транспорт України С.10

Залізничний вокзал С.12

Застосування заходів фізичного впливу і спеціальних засобів нарядами супроводу на залізничному транспорті С.118-121.

Застосування вогнепальної зброї нарядами супроводу С.112-114.

«Зона здійснення злочину» С.96.

Затримання злочинців в рухомому складі пасажирських поїздів С.106-107.

І

Інформаційного забезпечення розкриття злочинів у пасажирських потягах С. 60.

К

Контроль за організацією і несенням патрульно-постової служби на авіаційному транспорті С.72-74.

Кримінологічні способи зазіхання на майно пасажирів С. 21-23.

Криміналістичних особливостях злочинів, чинених у пасажирських потягах іноземними громадянами і проти них С. 34-35.

Криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним, збереженням і перевезенням пасажирськими потягами наркотичних речовин С.27-29.

Криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним, збереженням і перевезенням пасажирськими потягами зброї та вибухових речовин С.31-35.

Л

Лінійний відділ ОВС С. .

Лінійний начальник поїзду С. 13-14.

М

Методи охорони громадського порядку у рухомому складі на залізничному транспорті С. 69 .

Маршрутний лист наряду супроводу С. 81.

лькість слідів, обумовлених прийомами заволодіння особистим майном пасажирів.

Способи здійснення безпосереднього зазіхання можна об'єднати в три групи:

а) крадіжки речей з вільним доступом;

б) крадіжки з проникненням у закрите купе;

в) крадіжки, вчинені комбінованими способами.

У 42,2% випадків крадіжки відбувалися з використанням вільного доступу до речей залишених без нагляду, у 32,6% - у сплячих пасажирів. Іноді окремі пасажирів, спокушуючись доступністю чужих речей, виходячи на своїй станції, найчастіше вночі, «прихоплюють» їх з собою. Провідник, не знаючи приналежності майна, не перешкоджає злочинцям і вони безперешкодно залишають вагон. Нерідко люди, що мають багато ручної поклажі, починають завчасно виносити її в тамбур. Коли вони знову повертаються в купе за черговою валізою чи сумкою, злодії викрадають речі і зникають в сусідніх вагонах. Те ж саме може відбутися і при посадці в потяг, коли пасажир, які має багато місць багажу починає поступово переносити їх у купе, залишаючи частину майна у тамбурі або на платформі. Удень, як правило, крадуть речі у тих пасажирів, що йдуть до ресторану або до пасажирів, які йдуть у сусідніх вагонів, прощаються з проводжаючими і т.ін. Іноді, залишені без нагляду речі викрадаються як - би «мимохідь» без попереднього виглядання при проходженні злочинців по вагонах, особливо по загальним та плацкартним. У цих випадках злодії, заволодівши речами, виходять через інший вагон.¹

До групи способів крадіжок вчинених шляхом проникнення у закриті купе, варто віднести:

- крадіжки з купе, двері яких відкриваються за допомогою спеціальних ключів;

- крадіжки з купе шляхом віджимання дверей з застосуванням спеціальних пристосувань.

У першій із зазначених ситуацій злочинці, проходячи по вагону, відмикають ключами двері купе, а у випадках, якщо пасажирів не сплять, то перепрошують і заявляють, що потрапили до них помилково. Перш ніж узяти чужі речі злочинці переконуються, чи дійсно спить їхній власник. Для цього злочинці голосно називають вигадане ім'я або вимовляють інше звернення і спостерігають за реакцією сплячого. В іншій ситуації злочинці за допомогою різних інструментів частково

¹ Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник.- УКРІНФОРМ, 2001, С.-152.

віджимають двері купе, потім у щілину, що утворилася, уводиться металева лінійка або твердий дріт, за допомогою яких опускається внутрішня засувка дверей, що дозволяє проникнути усередину. Подібні дії частіше відбуваються тоді, коли злочинці інформовані про наявність у конкретних пасажирів значної суми грошей, коштовностей і т.ін.;

- крадіжки з закритого купе, коли його двері відкриваються лише на розмір щілини, що допускається засувкою обмежника. У цих випадках злочинець просовує руку в отвір, який утворився і викрадає або одяг, що висить на вішалці з лівої сторони від злочинця, або гроші й інші цінності з його кишень. Зазначеним способом вчиняють крадіжки особи, які мають тонкі руки (як правило, це жінки або неповнолітні).

Третя група поєднує способи здійснення крадіжок, що вимагають певної підготовки і проведення кримінальної комбінації. Суть такої комбінації, як уже відзначалося при характеристиці підготовчих дій, полягає у виборі злочинцем жертви, у входженні з нею у контакт, здійсненні дій, у результаті яких потерпілий утрачає контроль над своїми речами, і нарешті, здійсненні крадіжки.

Важливо відзначити, що 17,4% крадіжок вчинено у відношенні осіб, що знаходилися в стані сп'яніння. При цьому кожній другій крадіжці передувало спільне вживання спиртних напоїв підозрюваними і потерпілим.

У 4,6% випадків злочинцями використовувалися клофелін, етамінал натрію й інші сильнодіючі снотворні засоби, здатні викликати тяжкі наслідки: хімічне отруєння і навіть летальний результат.

Необхідно підкреслити, що дані злочинні зазіхання повинні кваліфікуватися слідчими транспортної міліції як розбій.

24% злочинів вчинені за допомогою зловживання довірою потерпілих - шляхом «підсиджування». Сутність способу в тім, що злочинець, імітуючи довірливість, просить попутника доглянути за його речами на декілька годин відсутності, наприклад, на час відвідування вагону - ресторану. Повернувшись, злочинець чекає, коли попутник звернеться до нього з аналогічним проханням або сам спонукає його до цього, після чого вибравши момент, зникає з чужими речами.

Слід зазначити, що крадіжки майна пасажирів з проникненням у вагон під час стоянки потягу відбуваються лише 3,2% випадків. Щоб замаскувати свої дії від навколишніх, злочинці іноді переставляють свої речі до речей потерпілого, а потім викрадають їх, нерідко залишивши на місці події власні. Виявлено факти здійснення крадіжок у ситуаціях, коли злочинці пропонували потерпілим допомогу в «підношенні» речей, представлялися працівниками транспорту, або носіями вокзалу. Мають випадки коли злочинці виривали валізи, сумки в пасажирів у

Предметний показник

А

Автоматизовані пошукові системи С.64.

Адміністративне затримання правопорушника С..

В

Вагонні дільниці С.12.

Взаємодія ОВСТ і підприємств залізниць у попередженні злочинів С.48.

Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними ОВС С.66.

Взаємодія нарядів супроводу з громадськими формуваннями та поїзними бригадами.С.185-192;86-87.

Відповідальність міліціонерів нарядів супроводу за перевищення службових повноважень під час несення служби С.118-122.

Види залізничного пасажирського сполучення С.17.

Вибухові речовини С.108.

Г

Громадський порядок на авіаційному транспорті С.26;30-31;48-55.

Громадська безпека на авіаційному транспорті С.27, 155-164.

Д

Діяльність патрульно-постових нарядів при характерних для авіаційного транспорту правопорушеннях С.75-77;80-85;101-125.

Дії нарядів супроводу при виявленні вибухонебезпечних предметів С.109-110.

Дії нарядів супроводу по боротьбі з правопорушеннями неповнолітніх і запобіганню вчинення ними злочинів. С. .

Дії нарядів супроводу при здійсненні ОГП у рухомому складі на залізничному транспорті С. 74-75.

Дії оперативно - пошукових груп у рухомому складі по виявленню та припиненню злочинів С.89-91.

Дії нарядів супроводу при виявленні на території обслуговування злочину С.82.

Дії нарядів супроводу при виявленні пожежі у потязі С.84.

Дії нарядів супроводу при дорожньо-транспортній пригоді С.84-85.

Дії нарядів супроводу на заяву про крадіжку грошей і речей, що надійшла від пасажирів С.92.

Джерела і методи карної реєстрації загального використання С.66.

рації, Спрямовані на досягнення проміжних цілей розслідування. Злочини проти пасажирів у рухомому складі мають безсумнівні особливості і тому в силу своєї криміналогічної та криміналістичної своєрідності повинні бути виділені в окрему групу, скласти самостійний предмет наукового дослідження. Цього ж вимагають злочинні зазіхання, які вчиняються іноземними громадянами (і проти них), що володіють істотними особливостями.

5. Процес перевезення пасажирів настільки тісно, зв'язаний з діяльністю ОВСТ, що конкретні заходи з попередження злочинів досліджуваної групи здійснюються не тільки в кримінально-процесуальній формі, але також у формі різних організаційних, технічних, технологічних і інших заходів, проведених міліцією разом із працівниками залізничного транспорту.

Така взаємодія повинна здійснюватися на всіх рівнях: станція - лінійний пункт міліції; залізничний вузол - лінійне відділення внутрішніх справ; відділення дороги - лінійний відділ (управління); залізниця – ЛУ УМВСТ; «Укрзалізниця» - УМВС України на транспорті; МВС України - МТЗ України.

6. Представляються доцільним всі умови, що сприяють здійсненню злочинів у пасажирських потягах, об'єднати в три великі групи:

1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів;

2) неправильне, а в окремих випадках неправомірне поведіння пасажирів;

3) недоліки в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті.

7. Однієї з першорядних задач, багато в чому яка визначає успішну боротьбу з «поїзною» злочинністю є відродження громадських формувань, у т.ч. поїзних спеціалізованих ДНД і пошук інших форм залучення громадськості до забезпечення громадського порядку на пасажирському залізничному транспорті. Дуже корисно при цьому звертатися до відповідного досвіду закордонних країн.

8. Необхідно удосконалювати організацію і тактику діяльності таких перспективних мобільних формувань, як пошукові рейдові та оперативно-пошукові групи, повніше використовувати в їхній підготовці принцип спеціалізації, підвищувати професійна майстерність.

9. З всією очевидністю проглядається необхідність комп'ютеризації ОВСТ, особливо їхньої основної ланки - лінійних відділів.

момент посадки або висадження. У такий спосіб крадіжки вчиняють, як правило, без наглядні підлітки або бомжі.

Важливе значення для попередження і розкриття зазіхань на приватну власність пасажирів має знання працівниками міліції способів маскування крадіжок. Раніше уже вказувалися на деякі дії злочинців по приховуванню злочинів, що вчиняються ними на підготовчій стадії, тому обмежимося розглядом особливостей маскування, до якого прибігають злодії з метою уникнути затримання і відповідальності.

Узагальнення практики показує, що більш половини злочинців після здійснення крадіжки вживають активні заходи для приховання слідів злочину.

У 40,0% випадків предмети зазіхання тимчасово переховуються в потязі, де була вчинена крадіжка. Досить часто викрадене розміщується в автоматичних камерах схову на вокзалах або переховується в привокзальних парках, лісосмугах біля залізниці, передається провідникам, родичам чи знайомим.

У 22,3% випадках крадіжок злодії негайно звільняється від викраденого шляхом передачі його своїм спільникам. Найчастіше при крадіжці грошей порожні гаманці, портмоне відразу викидаються (у тамбури, туалети, у сміттєві шухляди, у вікна вагонів).

У 6,1% випадків викрадене на ходу потягу викидається на узбіччя залізничної колії для того, щоб потім через деякий час повернутися за ним. Злочинець, що скористувався таким прийомом, звичайно виходить з потягу на найближчий станції незалежно від того, що в проїзному квитку зазначень інший пункт призначення. Виявлено чимало фактів вистрибування викрадачів із краденим з потягу, що рухається на ходу (4,5%).

У 12,6% крадіжок злодії надягали викрадений одяг на себе, у 22,5% випадках – швидко приховували викрадене. У 30,7% крадіжок майна пасажирів викрадене збувалось у день здійснення злочинів, у 4,6% - у наступних 3-5 днів.¹

У практиці зустрічаються випадки, коли злочинці, намагаючись уникнути відповідальності за вчинену крадіжку, одночасно імітували крадіжку власних речей, видаючи себе за потерпілих.

Раніше відзначалося, що після здійснення крадіжок у потягах далекого прямування злочинці намагаються залишити потяг, однак злодії-професіонали в таких випадках застосовують додаткові заходи забезпе-

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисертація...канд.юрид. наук. – ХНУВС. – 2005. – 209 с.

чення власної безпеки виходячи з поїзду відразу ж після крадіжки, вони проходять через два і більш вагони, перекриваючи за собою залізничними ключами двері тамбурів і перехідних площадок. Вихід з рухомого складу часто здійснюється ними на польову сторону станції, протилежну перону чи платформі.

Важливим елементом криміналістичної характеристики крадіжок є обставини здійснення злочину.

Під обстановкою вчинення злочину розуміється система взаємодіючих об'єктів, явищ і процесів, що характеризують умови місця і часу, речовинні, метеорологічні, інші умови навколишнього середовища, виробничі фактори й інші обставини об'єктивної реальності, що впливають на спосіб здійснення злочину і виявляються в слідах.

З різноманіття частин, що складають обстановку здійснення злочину, виділимо, а першу чергу, місце і час злочинної події, тому що вони дають найбільш істотну кримінологічну інформацію для вибору вірного напрямку й ефективних методів розслідування.

Відомо, що на транспорті все знаходиться в русі, у зв'язку з чим місце здійснення крадіжки в більшості випадків не збігається з місцем її виявлення. До того ж між здійсненням і виявленням крадіжки нерідко утвориться значний розрив у часі. Знання місця і часу злочинного зазіхання значно звужує просторові межі виявлення злочинців, а також проведення первинних слідчих дій, що істотно впливає на ефективність розслідування в цілому.

Необхідно підкреслити, що для крадіжок досліджуваної групи час, як астрономічне поняття, певного значення не має. Більшість цих злочинів відбувається незалежно від конкретної години доби. І такі визначальним факторам при виборі злочинцям зручного і безпечного часу вчинення злочину є настання ночі.

Результати окремого дослідження, проведеного криміналістичною лабораторією МВС України, а також дослідження проведені за участю авторів на Одеській залізниці, показують: 48,0% злочинів у потягах відбувається від 0 до 8 часів і тільки 24,0% - від 16 до 20 часів. Закордонна практика боротьби з крадіжками також свідчить про те, що ці злочини відбуваються переважно в нічний час, коли пасажирів сплять або знаходяться у вагонах-ресторанах, залишивши свій багаж без нагляду.

Якщо говорити про кількість вчинення злочинів на протязі року, то найбільша кількість крадіжок припадає на період сезонних літніх перевезень - з червня по вересень. Активність злочинців активізується разом з різким збільшенням пасажиропотоків і введенням додаткових потягів, а також наявністю в більшості пасажирів при собі значних

ВИСНОВОК

Аналіз проблем організації попередження і розкриття злочинів, що відбуваються в пасажирських потягах, розпочатий у монографічному дослідженні дозволяє на додаток до раніше зроблених висновків, що розкривають конкретний зміст криміналістичної характеристики злочинів досліджуваної групи, особливості невідкладних слідчих дій і оперативно-розшукових заходів, і іншим положенням, зробити також деякі висновки загального характеру.

1. Для того щоб ефективно попереджати і розкривати злочини у потягах, кожен співробітник міліції, що має безпосереднє відношення такого роду діяльності, повинний крім правових знань володіти ще і визначеними пізнаннями в області організації і функціонування пасажирського залізничного транспорту: знати структуру й основні функції підприємств пасажирів, що забезпечують обслуговування, функціональні обов'язки членів поїзної бригади, види пасажирських станцій, правила користування залізничним транспортом, форми окремих відомчих документів МТЗ України і «Укрзалізниці», класифікацію видів пасажирських сполучень, потягів, вагонів і т.ін.

2. Через недостатню слідчу й оперативно-розшукову практику органи внутрішніх справ на залізничному транспорті ще не готові повною мірою протистояти зловмисникам, що переступають закон за допомогою анонімних дзвоників з погрозою здійснення терористичних актів у потягах і на вокзалах. Вимагають більш глибокого дослідження обставин, наявності яких дозволило злочинцям реалізувати свій задум.

3. З урахуванням аналізу представлень криміналістики вчених-криміналістів про спосіб здійснення злочину представляється, що для запобігання і розкриття злочинів досліджуваної групи він має найбільше інформативне значення, оскільки найефективнішим шляхом розслідування вважається шлях від установлення способу здійснення злочину до його розкриття.

4. Злочини, зв'язані з незаконним перевезенням наркотичних засобів, зброї, боєприпасів і вибухових речовин по поширеності уступають в останні роки тільки крадіжкам речей у пасажирів. Досвід роботи, розробки і використання окремими ЛУ УМВСТ на залізницях а боротьби зі злочинами в потягах інформаційно-пошукових систем, комп'ютерних мереж говорять самі за себе.

10. Типові ситуації, що складаються на первісному етапі розкриття злочинів в потязі, їхня повторюваність, яка обумовлена визначеними постійно діючими факторами дозволяють розробити і здійснювати комплекси слідчих дій і оперативно-розшукових заходів, тактичні опе-

адміністративного затримання тощо.

З урахуванням усіх ознак надзвичайної ситуації керівник лінійного органу внутрішніх справ вирішує питання щодо планування, видання усних чи письмових розпоряджень та наказів, поєднує та організовує взаємодію декількох служб, підрозділів, підтримує, у разі необхідності, зв'язок з вищими керівниками, суміжними підрозділами та органами, іншими відомствами. Такими є вимоги до керівників у разі проведення планованих заходів щодо дій співробітників як оперативно-пошукових груп так і нарядів супроводу.

Є очевидним, що дії співробітника або групи співробітників, коли екстремальні умови склались раптово, несподівано, суттєво будуть відрізнятися. У таких випадках підлеглий напевно буде діяти так, як його навчили, натренували.

В екстремальних умовах керівництво ОБСТ і кожен співробітник повинні обов'язково додержуватись вимог забезпечення не тільки власної безпеки чи своїх колег, а і безпеки громадян, при цьому якнайактивніше сприяти збереженню прав і свобод громадян.

Таким чином, як плануючи дії особового складу в екстремальних умовах, так і керуючи діями працівників міліції у раптово виниклих ситуаціях, керівники підрозділів внутрішніх справ самостійно визначають рівень суспільної безпеки для громадян і співробітників та виробляють необхідні заходи до припинення правопорушень.

Контрольні питання:

1. Що таке особиста безпека працівника транспортної міліції?
2. Від яких факторів залежить особиста безпека працівника транспортної міліції?
3. Які нормативні документи врегульовують питання особистої безпеки працівників транспортної міліції?
4. Яку роль грає „психологічний фактор” в питаннях особистої безпеки працівників транспортної міліції?

грошових і речових цінностей. У сфері приміських перевезень кількість крадіжок зростає у п'ятницю і суботу, коли люди відправляються на дачі або у гості до родичів, що проживають поблизу великих міст.

Під місцем вчинення крадіжки розуміється не тільки сам потяг, але й конкретне місце у потязі звідки були, викрадені речі пасажирів. Зазначимо, що дослідження не виявило стійкої залежності при виборі злочинцем конкретного вагону у рухомому складі для здійснення крадіжки.

Злочини однаково вчинялися як у головний, середній, так і в хвостовий частинах рухомого складу потягу.

Більш половини крадіжок (55,0%) вчинено у пасажирських потягах далекого прямування, 26,2% - у швидких поїздах, 29,2% - у пасажирських потягах місцевого сполучення, 14,6% - у електропоїздах.

У 38,6% випадків злочинці зазіхали на особисте майно пасажирів у купейних вагонах, у 37,0% - у плацкартних, у 3,6% - у загальних. Крадіжки в основному відбуваються з речових рундуків, з ручної поклажі або з кишень одягу, з полиць і столиків купе, іноді зі службових купе провідників. Останнім часом одним з найбільш розповсюджених видів крадіжки стало викрадення мобільних телефонів у пасажирів (34% із загального числа крадіжок особистого майна пасажирів).

Незначна кількість крадіжок реєструється у вагонах класу «СВ» і у вагонах-ресторанах.

Для більш повної характеристики обстановки вчинення крадіжки необхідно вказати на найбільш уразливі у цьому відношенні місця рухомого складу:

1. Тамбур і перехідна платформа між вагонами - місця, можливої появи й укриття злочинців - «гастролерів», характеризуються безлюдністю, деякою ізольованістю від внутрішньої частини вагону.

2. Салон загального вагону потягу далекого прямування характеризується вільним доступом до багажу й одягу пасажирів у той же самий час полегшує спостереження пасажирів з інших місць за діями злочинців.

3. Купе потягу далекого прямування - характеризується відсутністю можливості спостерігати за діями злочинців зі сторони, тим більше, якщо злочинець залишається в купе один.

4. Салон вагону поїзду приміського сполучення характеризується умовами, у яких злочинці мають доступ до чужих речей і можуть змішуватися з потоком пасажирів. Тут, у більшості випадків відсутній контроль провідників за речами пасажирів, який має місце в потягах далекого прямування.¹

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приват-

Територіальна розповсюдженість крадіжок приватного майна на пасажирському залізничному транспорті²

УМ ВСТ	1999			2000			2001			2002			2003		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Дон- баське	51	1 0	80, 4	36	4	86, 1	32	9	71, 9	32	9	71, 9	79	34	57
Львів- ське	184	1 1	94	15 7	8	94 9	90	8	91, 1	90	8	91, 1	13 7	67	51,1
Пів- ден- но- захід- не	191	4 6	75, 9	18 7	42	76 8	21 6	44	79, 6	21 6	44	79, 6	21 4	78	63,5
Пів- денне	116	1 9	83, 6	13 7	12	91 2	95	15	84, 2	95	15	84, 2	24 9	68	72,7
При- дніп- ров- ське	124	2 5	79, 8	11 4	29	74 6	15 9	28	82, 4	15 9	28	82, 4	18 9	79	58,2
Оде- ське	103	2 2	78, 6	99	24	75 8	64	9	85, 9	64	9	85, 9	11 7	48	59

2004			2005		
1	2	3	1	2	3
195	75	61,5	152	54	64,5
86	28	67,4	60	12	80,0
157	47	71	109	33	69,7
197	51	74,1	131	30	77,1
138	33	76,0	225	84	62,7
83	33	60,2	105	45	57,1

Наступним структурним елементом кримінологічної характеристики крадіжок є дані про предмет злочинного зазіхання: у 44,0% вивчених випадків ними були валізи і сумки з речами; у 37,2% - гроші, у 27,5% - одяг; 8,7% - хутряні головні убори; 5,0% - взуття; 2,3% - кільця, ланцюжки та інші дорогоцінні прикраси.

Іноді предметом крадіжок стають продукти харчування, документи, переносні магнітоли, фотоапарати, відеокамери, мобільні телефони.

У 35,8% крадіжок викрадене продається, дарується або обмінюється злочинцями. У кожному четвертому випадку викрадене збувається через родичів і знайомих. Майже третина злочинців використовує крадене для власних потреб. Найчастіше речі продаються випадковим особам (35,3%), продавцям торгових наметів і буфетів (20,6%), рідше - пасажиром (9,2%), провідникам вагонів (8,7%), таксистам (4,1%), працівни-

ного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисертація...канд.юрид. наук. – ХНУВС. – 2005. – 206 с.

² Пояснення: 1 – кількість зареєстрованих злочинів; 2 – кількість нерозкритих; 3 – відсоток розкриття.

до тривалої та ефективної роботи в системі МВС. Результатом психологічної підготовки є формування у особового складу ОВСТ психоемоційної стійкості до можливих фізичних та психологічних перевантажень у критичних ситуаціях та у складних умовах діяльності.

Функції психологічного супроводження навчального процесу в закладах освіти та повсякденній практичній діяльності міліції визначені в Положенні про організацію виховної роботи з особовим складом органів і підрозділів внутрішніх справ (наказ МВС України від 17.06.2002 №385) і Концепції виховної роботи у вищих навчальних закладах МВС України (наказ МВС України від 30.11.2002 №1279).

Обов'язок керівників ОВСТ забезпечувати особисту безпеку співробітників передбачає проведення системи організаційно-правових, практичних і тактико-психологічних заходів, що дозволяють гарантувати збереження життя та здоров'я працівника і підтримання високого рівня ефективності його професійних дій.

Тому зазначений вище навчальний процес необхідно організовувати з урахуванням «менеджменту безпеки», тобто безпеки професійних рішень.

Для цього працівників транспортної міліції треба навчити точно оцінювати свій психологічний стан, настрої, ступінь психологічної напруженості під час вирішення завдань різної складності.

Назріла необхідність підготувати адекватні рекомендації і навчально-методичні матеріали для оволодіння тактикою, методами та прийомами забезпечення особистої безпеки.

Отже, особиста професійна безпека - це професійно грамотні дії співробітників в умовах психологічного тиску з боку кримінальних елементів, а значить - це запорука законності і дисципліни в діяльності ОВС.

Діючи в екстремальних умовах, працівники внутрішніх справ на транспорті повинні вжити додаткових спеціальних заходів правового, організаційного, тактичного та іншого характеру, а також ресурсного їх забезпечення, щоб у найкоротший час та з найменшими втратами нормалізувати надзвичайну ситуацію.

Якщо для підлеглих працівників міліції це передбачає прийняття адекватного рішення і зумовлено конкретними обставинами, то для керівного складу це потребує завчасного чи у найкоротший час визначення масштабу обставин, часу тривання, готовності співробітників до дій у таких обставинах. Від такого визначення всіх ознак екстремальних обставин залежить добір співробітників, їх спорядження спеціальними засобами. Наприклад, у разі затримання оперативними співробітниками одного злочинця, двох або більше, в умовах руху поїзда, під час

умов отримання своїми співробітниками знань, умінь, навичок та їх психологічної підготовки. Саме керівники закладають майбутній успіх, результативність і ефективність заходів впливу, застосовуваних до правопорушників і злочинців. Від такої керівної підготовленості залежить те, бути негативним наслідком чи ні.

Як показало анкетування серед особового складу ОРМ СП майже 50% відсотків респондентів стверджували, що професійна підготовка проводиться у своїй більшості формально, а психологічній підготовці на заняттях зовсім не приділяється увага. Керівний склад роти при опитуванні стверджував, що більше половини особового складу роти мають незадовільні знання з нормативної бази, яка регламентує діяльність ОВС і використовується під час виконання службових завдань.

Серед основних об'єктивних та суб'єктивних причин, як бачимо, що призводять до травматизму та загибелі особового складу, слід назвати невиконання керівниками структурних підрозділів та грубе порушення працівниками ОВСТ нормативних актів МВС України, які стосуються забезпечення та дотримання особистої безпеки, використання та застосування спеціальних засобів під час виконання службових обов'язків. Це відбувається в основному через слабе знання нормативних документів щодо заходів особистої безпеки та використання спеціальних засобів і свідчить про відсутність ефективної системи службової підготовки особового складу оперативних підрозділів та ОВСТ у цілому.

На користь того, що необхідна ефективна система заходів у напрямку перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників ОВСТ, про це говорить загальна тенденція до збільшення частоти надзвичайних подій з фізичними наслідками, та результати опитування серед працівників ОВСТ, що виявляється вже після трьох років роботи в ОВСТ і тримається стабільно в діапазоні 3-10 та більше 10 років стажу роботи в ОВСТ.

Але вже є очевидним, що в лінійних ОВСТ під час занять зі службової підготовки у співробітників повинні безперервно формуватись повага до Конституції та законів України, свідоме дотримання вимог Присяги працівника ОВС, Етичного кодексу та Кодексу честі працівника ОВС, наказів та розпоряджень МВС України. Ці категорії співробітників повинні усвідомлювати обов'язковість високої професійної майстерності і правової культури.

Важливою частиною, з цього приводу у вихованні співробітників та профілактиці надзвичайних подій є *психологічна робота* зі співробітниками транспортної міліції. Тільки постійна та системна, організована на високому рівні, психологічна підготовка як курсантів, так і практичних співробітників повинна стати однією з основ адаптованості особи

кам вагону-ресторану (3,2%), у рідких випадках - касирам, майстрам перукарень і носіям.

Важливе значення для боротьби з крадіжками мають дані, що характеризують особистість злочинця. Кожен другий зі злочинців - непрацюючий, кожен п'ятий - без визначеного місця проживання і роду зайняття. У 8,3% випадків крадіжки вчиняються жінками, у 6,2% - неповнолітніми злочинцями, 7,7% злодіїв - «гастролери», 15,8% - алкоголіки, 0,4% - наркомани.

Більш половини обвинувачуваних учинили крадіжки під впливом алкоголю, 5,0% - у стані наркотичного сп'яніння, 38,1% злодіїв перебували в потязі, не маючи проїзного квитка, 38,1% викрадачів - раніше засуджені, з яких 3,3% - за злочини вчинені на об'єктах залізничного транспорту, 4,1% обвинувачуваних були на обліку в ОВСТ, 4,9% - у Міськрайвідділах ОВС 2,4% - у ВКМСН ЛВВС, 11,3% - у наркологічному диспансері. 1,2% злочинців знаходилися у розшуку за раніше вчинені злочини.

У 22,3% випадків злочинці знаходились у потязі з метою здійснення крадіжки, у 9,8% - направлялися у відрядження або поверталися з нього, у 2,1% - здійснювали поїздку через змушену міграцію (біженці, змушені переселенці).

За віком саму численну групу злочинців складають особи від 30 до 49 років (42,5%). 27,9% Викрадачів складають обвинувачувані у віці від 18 до 24 років, 22,3% - від 25 до 29 років. 60,3% обвинувачуваних мають загальну середню освіту, 19,0% - неповну середню, 15,4% - середню спеціальну; 3,6% - початкову, 1,6 - вищу. Кожен п'ятий викрадач - робітник, 3,6% - службовець, 3,2% - сільські жителі. Серед злочинців 7,7% - працівники залізничного транспорту, 6,5% - працівники комерційних підприємств і фірм, 9,3% - учні і студенти.

Злочинці найчастіше вчиняють крадіжки поодиночі. Однак 7 % злодіїв зазіхали на майно пасажирів у складі групи. Необхідно відзначити, що коли крадіжка вчиняється злочинцем - одинаком, у більшості випадків, згодом з'ясовується його залежність від алкоголю. У таких ситуаціях мотивом крадіжки є зацікавленість в отриманні коштів на купівлю спиртного.

Дані про особистість потерпілих свідчать про те, що в 84,5% крадіжок жертвами злодіїв виявлялися чоловіки й у 35,5% - жінки. У переважній частині злочинів у момент їхнього здійснення потерпілі спали або знаходилися в нетверезому стані.¹

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисерта-

У Голландії, наприклад, жінки і чоловіки, виявляються потерпілими в рівних частках. У Німеччині жертвами крадіжок найчастіше стають особи, які проводжають, або пасажери, що вивчають розклад руху потягів.

Найбільш розповсюдженими серед жертв крадіжок, є особи, що знаходилися в збудженому стані – це пасажери, які спізнюються на поїзд, або мають велику кількість багажу та малих дітей. Нерідко злочинці користаються безпорадністю людей похилого віку.

Контрольні питання:

1. *Які види злочинів мають місце під час пасажирських перевезень?*
2. *Які способи крадіжок речей пасажирів використовують злочинці?*
3. *Які способи маскування крадіжок застосовуються злочинцями?*
4. *Які обставини сприяють вчиненню злочинів у рухомому складі?*
5. *В яких умовах вчиняється більшість злочинів у рухомому складі?*
6. *Що собою уявляє особистість злочинця, який вчиняє злочини у ході пасажирських перевезень на залізничному транспорті?*

та патрульно-постової служби міліції лінійних відділів ОВСТ, 63 % опитаних причиною несвоєчасного застосування зброї та спеціальних засобів особовим складом вважають низьку психологічну готовність міліціонерів для застосування зброї. 27 % - вважають причиною наявності низького професійного рівня серед особового складу, як наслідок недоліків системи професійної підготовки.

Важливими критеріями правильного вибору засобів, методів і прийомів у кожному окремому випадку, як бачимо, повинні бути: професійна грамотність і майстерність співробітника міліції, його психологічний стан й готовність до дій в екстремальних ситуаціях. Наскільки співробітник знає законні, нормативні і методичні основи застосування того чи іншого засобу, настільки правильним і законним буде вибір. Таким же важливим і впливовим у виборі методів і засобів є і відпрацювання практичних навичок, ситуаційних учинків. І, природно, відсутність таких складових різко звужує коло вибору адекватних і ефективних методів і засобів впливу на правопорушників, погіршує ситуацію, породжує розгубленість і неусвідомленість дій співробітника в ній, спричиняє надзвичайні наслідки, загибель.

Перед співробітником в екстремальних ситуаціях постає дилема:

- або «уникнення», тобто «із двох зол вибрати менше» і зазнати якомога менше втрат у ситуаціях, що складаються;
- або «намагання уникнення», коли здійснюється спроба силового впливу, але при цьому враховується, що такий вплив може дати або швидкий позитивний ефект, або викликати сильну відповідну реакцію правопорушника.

А для того, щоб уникнути надзвичайних подій та внутрішніх протиріч, які виникають у самого працівника міліції під час вибору рішення, необхідна належна професійна підготовка до дій у різних ситуаціях. Зокрема, працівник міліції повинен:

- мати теоретичні знання законодавства, інструкцій, наказів, настанов щодо забезпечення особистої безпеки, використання спеціальних засобів та вогнепальної зброї;
- знати спеціальні засоби;
- володіти практичними навичками вживання заходів у «стандартних ситуаціях», застосуванні тих чи інших засобів і методик. При цьому на етапі підготовки працівників ефективно використовувати «ігрові» тренінги, моделювання поведінки працівника міліції та правопорушника;
- бути психологічно готовим до дій в екстремальних ситуаціях.

Тому цілком реальними та необхідними є вимоги, головним чином до керівників служб і підрозділів ОВСТ, з організації та забезпечення

явищ, як занепад економіки, безробіття, тяжке матеріальне становище населення. Найбільш небезпечними у плані отримання фізичних ушкоджень чи загибелі працівників виявляються служби громадської безпеки та кримінальної міліції - ППСМ, ВБНОН, КР.

Ця проблема має загальнодержавний характер. З нею стикаються, як можна пересвідчитися, працівники не тільки ОВСТ, а й інших правоохоронних структур.

Аналізуючи причини травматизму та загибелі оперативних працівників та працівників міліції у цілому по Україні, можна виділити найбільш поширені помилки та недоліки, які виникають під час виконання службових обов'язків. При цьому ми не беремо до аналізу дії співробітників, які порушують законодавство. Вказаним причинам можна запобігти заходами тактико-психологічної спрямованості. Метою тут є не допустити з боку працівників такі випадки, коли у суперечливій ситуації співробітник знає вимоги щодо законності своїх дій, але ігнорує їх, нехтує частиною правил або має дуже слабкі професійні навички.

Причинами більшості фактів фізичного травматизму та загибелі працівників органів внутрішніх справ є:

1. Ігнорування використання спеціальних засобів, якщо є перевага у працівників ОВСТ. При цьому виникає психологічна невіра в можливість опору з боку порушника і, як наслідок, хибна впевненість у своїх силах.

2. Невміння правильно оцінити обстановку, маючи можливість передбачити хід розвитку ситуації, що не дозволяє працівникам ОВСТ прийняти правильне рішення і своєчасно використати спеціальні засоби під час проведення перевірки, огляду та затримання правопорушників чи підозрюваних. При цьому непоодинокими є випадки застосування правопорушниками підручних предметів як холодної зброї.

3. Порушення екіпіровки працівників ОВСТ табельною вогнепальною зброєю та спеціальними засобами. Навіть керівники, які повинні контролювати виконання вимог нормативних актів МВС України стосовно особистої безпеки та правил використання вогнепальної зброї і спеціальних засобів, самі грубо порушують ці правила.

4. Слабке знання правил та умов застосування вогнепальної зброї та спеціальних засобів (недоліки службової підготовки).

5. Навіть використовуючи спеціальні засоби під час затримання правопорушників, працівники ОВС не до кінця контролюють ситуацію, що спричиняє надзвичайні події з фізичними наслідками.

Як показало опитування серед працівників оперативних підрозділів

§ 3 Особливості кримінологічної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним, збереженням і перевезенням пасажирськими потягами наркотичних речовин.

Наше сьогоднішня визначає боротьбу з незаконним обігом наркотиків одним з найважливіших питань, які постають перед правоохоронними органами.

Так, в Україні тільки за 2005 рік виявлено понад 34,3 тисяч злочинів, пов'язаних з незаконним обігом наркотичних засобів, з яких 8,8 тисяч зв'язані із їх збутом. Всього при цьому у злочинців вилучено 5,9 тонн наркотичних засобів, (з них майже 1,4 тони на транспорті, що складає 23,7 %) тим самим збіднивши нелегальний ринок обігу смертельного зілля, яке травить в першу чергу молодь.

Враховуючи мобільні можливості транспорту, наркоділки роблять спроби будь-яким способом втягнути транспортну галузь у сферу свого злочинного впливу. Про це свідчить статистика органів внутрішніх справ на транспорті. Так, тільки за останні 3 роки співробітниками транспортної міліції виявлено понад одинадцять тисяч фактів незаконного обігу наркотичних засобів на об'єктах залізниць держави, а також 53 міжнародних каналів надходження в Україну наркотичних засобів. Особлива увага при цьому приділялась виявленню фактів незаконного транспортування залізничним транспортом та іншого незаконного обігу наркотичних засобів з метою їх збуту. За зазначений період виявлено понад чотирих тисяч таких фактів.

Про зростання кількості виявлених фактів незаконного обігу наркотиків на транспорті свідчать наступні статистичні дані 2003 рік – 3358; 2004 рік – 3609; 2005 рік – 3912.

Статистичні дані виявлення злочинів у сфері незаконного обігу наркотичних засобів на залізничному транспорті за 2003-2005 р. р.¹

Виявлено злочинів у т.ч.	2003р. (12 міс.)	2004р. (12 міс.)	2005р. (11 міс.)
Виявлено всього фактів незаконного обігу наркотиків	3358	3609	3798
Виявлено фактів незаконного обігу з метою збуту	1230	1360	1403

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисертація...канд.юрид. наук. – ХНУВС. – 2005. – 206 с.

Виявлено міжнародних каналів надходження в Україну наркотичних засобів	11	18	24
--	----	----	----

З наведених даних простежується тенденція до поступового зростання розповсюдження цих видів злочинів на залізничному транспорті.

Кримінологічна та криміналістична характеристика і результати вивчення слідчої та оперативно-розшукової практики діяльності ОВС на транспорті МВС України і Росії (показники різняться не значно) показують, що в 63,0% випадках наркотики перевозяться в пасажирських потягах далекого прямування, з яких швидкі - 31,5%, а 62,5% - пасажирські.

У кожному п'ятому випадку наркотики виявлялися при їх перевезенні в електропоїздах, у 11,5% - у пасажирських потягах місцевого сполучення. Зафіксовані нечисленні факти транспортування наркотичних засобів у поштово-багажних та туристських потягах, а також поїздах для перевезення призовників.

У більшості випадків наркотики перевозяться в плацкартних вагонах (28,8%), у 29,2% - у купейних, у 17,2% - вагонах електропоїзда, у 5,2% - у загальних. Виявлено кілька фактів незаконного провозу наркотиків у вагонах-ресторанах, поштово-багажних і вагонах «СВ», а також у кабіні машиніста. 78,3% злочинів досліджуваної категорії відбувається з заздалегідь обміркованим наміром, 10,3% - з раптово виниклим наміром.

У 67,3% випадків злочинці готуються до здійснення злочину. Основна частина підготовчих дій зводиться, до вибору найбільш безпечного способу провозу наркотичних речовин і виготовленню, маскуванню предметів упакування. Розглянемо їх більш докладно.

Деякі наркотики (маріхуана, гашиш) мають сильний специфічний запах, що найчастіше видає перевізників. Для того щоб запах не відчувався, наркотики з метою зменшення обсягу перемелюють у порошок, щільно упаковують і запаюють у целофанові пакети (41,7%), закатують у банки під видом консервів, поміщають в одну тару з іншими сильно пахучими речовинами. Запах намагаються відбити дезодорантом, бензином, одеколоном, соняшниковою олією, часником і т. інш.

У 27,3% фактів перевезення наркотиків злочинцями, вони виявлялися в одязі, що знаходиться в валізах або сумках. У 5,3% випадків останні були з подвійним дном. Виявлено 9,7% фактів укриття наркотиків у потайних кишнях одягу.¹

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приват-

§4. Попередження та запобігання травматизму і загибелі співробітників оперативно-пошукових груп та нарядів супроводу пасажирських поїздів під час несення служби

У сучасних умовах діяльності органів внутрішніх справ України проблема запобігання травматизму та загибелі співробітників ОВСТ, профілактики порушень законності потребує негайного вирішення. Про необхідність системних заходів із боку керівників ОВС різних рівнів для усунення об'єктивних та суб'єктивних причин надзвичайних подій серед особового складу, підвищення професійного рівня працівників ОВСТ йдеться в Указі Президента України від 18.02.2002 №143/2002 «Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян», розпорядженні Президента України від 26.03.2002 №53/2002-рп «Про заходи щодо зміцнення дисципліни працівників та вдосконалення кадрової роботи у правоохоронних органах», рішеннях колегій МВС України від 21.10.2000 №7Км/9 «Про стан професійної підготовки та безпеки особового складу ОВС України та заходи щодо їх вдосконалення відповідно до завдань Президента України з питань забезпечення належного громадського порядку та протидії злочинності в державі», від 15.05.2001 №1Км/1 «Про стан дисципліни і законності в діяльності органів внутрішніх справ та заходи щодо їх зміцнення».

За статистичними даними МВС відмічається загальне поступове зниження кількості надзвичайних подій з фізичними наслідками серед особового складу ОВС під час виконання службових обов'язків в умовах необхідності використання спеціальних засобів.

Однак при загальній тенденції до зменшення кількості випадків фізичного травматизму та загибелі працівників органів внутрішніх справ чисельність таких випадків, залишається ще дуже великою.

Згідно з Аналітичними довідками щодо травматизму, загибелі особового складу ОВС України під час виконання службових обов'язків за період з 1990 по 2001 рік усього загинуло 706 працівників, у тому числі під час виконання службових обов'язків - 280. Кількість поранених за цей же час складає 5332 та 3464 працівники відповідно.

Як показують дослідження, 3/5 випадків фізичного травматизму та 1/3 випадків загибелі особового складу ОВС відбуваються під час безпосереднього виконання працівниками своїх службових обов'язків, коли виникає необхідність використовувати зброю та спеціальні засоби. Більшість із них пов'язана з фактами опору працівникам ОВС, що чиниться затримуваними злочинцями та правопорушниками. Особливої гостроти проблемі додає також наявність в Україні таких негативних

Але, як показує практика, вжиті державою, зокрема МВС України, організаційно-правові заходи не можуть автоматично запобігти надзвичайним подіям, порушенням законності.

Міністр внутрішніх справ України Ю. Луценко на розширеній нараді керівників ОВС в МВС України у жовтні 2005 року вказав на наявність таких негативних фактів у роботі міліції. Тому людський фактор повинен враховуватися в низці повсякденних системних заходів щодо гарантування прав і свобод громадян нашого суспільства. Це означає, що необхідне постійне опанування співробітниками знань та навичок у виконанні вимог чинного законодавства. Процес набуття професіоналізму працівниками має бути безперервним від початкових навчальних курсів, під час прийому до ОВС, і далі, протягом навчальної та практичної підготовки у закладах освіти МВС України, у повсякденній роботі, на заняттях зі службової підготовки.

Контрольні питання:

- 1. Які види юридичної відповідальності несуть працівники нарядів супроводу за перевищення своїх службових повноважень?*
- 2. Які статті кримінального, адміністративного, цивільного законодавства України встановлюють відповідальність працівників нарядів супроводу за перевищення своїх службових повноважень?*
- 3. В яких випадках встановлюється відшкодування моральної шкоди пасажиром по фактах перевищення своїх службових повноважень працівниками транспортної міліції?*

Необхідно підкреслити, що способи маскування наркотиків важко піддаються класифікації. Встановлено випадки, коли наркотики містилися в дитячих іграшках, у порожнині кавунів, динь і буханцях хліба, рукавичках, панчохах, у нижній білизні, підкладках, шапках, за комірми одягу, у взутті, тубиках з-під зубної пасти і крему, каністрах, балончиках дезодорантів, шухлядах із фруктами й овочами, зашивалися в подушки, підв'язувалися в панчохах і поясах до тіла, у т.ч. до полових органів, ховалися в коробках з книгами, у згорнутих у рулон матрацах, каблуків взуття, милицях і протезах, футлярах для окулярів, флягах з медом, капустою, музичних інструментах, приховувалися в коробках з-під сірників і пачках сигарет, пелюшках із грудними дітьми, клубках пряжі, у шкарлупі горіхів і т.ін.

Часто злочинці, увійшовши у вагон і не бажаючи піддавати себе зайвому ризику, намагаються на час поїздки позбутися від наркотиків. Злочинці ховають їх у стельових плафонах і плафонах освітлення, непрацюючих лампах-каганцях, вентиляційних люках купе, верхніх люках неробочого тамбура, на третіх багажних полках, у туалеті в баці забору води, за шторами вікон і в інших місцях.

Злочинці з числа членів поїзної бригади чи зв'язаних з ними осіб мають більше можливостей. Наркотики розміщуються ними в котлах опалення, вугільних шухлядах, акумуляторних відсіках, електрощитах в службовому купе провідників, нішах для постільної білизни й т. ін.

Щоб уникнути затримання на гарячому, попередньо вивчаються місця посадки і висадки, змінюються маршрути перевезення. Наприклад, квитки купуються на потяг не там, де купили або одержали для перевезення наркотики, а на інших станціях, виходять з потягу до чи після пункту призначення, домовляються про зустріч зі спільниками (збувальниками) на напівплатформах; нерідко на підйомах і поворотах, коли потяг сповільнює хід, вистрибують з вагону або викидають наркотики з вікна, а потім підбирають їх.

Там, де встановлені пункти митного огляду, перевізники суттєво змінюють тактику. Злочинці звільняються від контрабандного вантажу, не доїжджаючи до цих пунктів. При цьому зупинки «замовляються» у провідників або зриваються стоп-крани. Скинутий вантаж підбирається спільниками і доставляється далі автотранспортом, електропоїздами і т. ін.

Для перевезення наркотиків нерідко використовуються особи, яких важко запідозрити у злочині: вагітні жінки, люди похилого віку, інвалі-

ди, діти. Відомий випадок, коли працівники транспортної міліції України затримали з наркотиками в потязі 12-літню дівчинку. Використовуючи як перевізників наркотиків сторонніх осіб, злочинці через посередників дають їм як задаток приблизно від 7% до 10% від суми вартості партії наркотиків. Вік осіб, затриманих за перевезення наркотиків складає: 18-24 років - 37,2 %; 25-29 - 29,3 %; 30-49 - 34,8 %; 50 років і більше - 3,9 %. 71,9 % підозрюваних у своїх показаннях затверджують, що придбали наркотики у невідомих їм осіб, з яких 25,7% - у місцях вирощення, посівів, 29,0% - у оптових або роздрібних продавців, 3,7% - безпосередньо у потязі. Багато злочинців, щоб уникнути відповідальності, заявляють, що знайшли наркотики.

Організатори переміщення наркотиків обіцяють особам за здійснення незаконного перевезення грошову винагороду (як правило в розмірі до 10% передбачуваної суми прибутку від збуту наркотиків на «чорному» ринку), ретельно підготовляють поїздки (передають особі упаковані наркотики, квиток на потяг, повідомляють адреси, пароль і прикмети зустрічаючої людини). Самі ж організатори можуть негласно для перевізника їхати в іншому вагоні цього ж потягу або летіти літаком.

Перевезення наркотиків здійснюється й у поштово-багажних вагонах. Для цього використовуються службові купе і технічні відсіки вагонів, а також посилки, бандеролі і бездокументний вантаж. Крім поштово-багажних вагонів, можливий провіз наркотичних засобів у рефрижераторних секціях, що прямують з районів вирощування наркотичної сировини.

Аналіз фактів вилучення наркотичних речовин у поїздах, вказує на переважну більшість серед їх - наркотиків рослинного походження. З загальної кількості затриманих наркотичних речовин - 61,3 % складає макова соломка, 37,5% - маріхуана. Відзначається збільшення в незаконному обігу опію (16,3%). Однак в останні роки рослинні види наркотиків витісняються іншими - синтетичними, або як ще їх називають „важкими”, у тому числі героїном, ЛСД і т. ін.

Для перевезення героїну наркокур'єри найчастіше звертаються до внутріпорожнинного способу, заковтуючи його попередньо запаямим у спеціальні контейнери (капсули), або презервативи. Однак тривале перебування таких контейнерів у шлунку людини є смертельно небезпечним. Тому зазначений спосіб транспортування наркотиків більш характерний для повітряного транспорту, де процес перевезення забирає незначний проміжок часу

47,3% осіб, що вчинили злочини, зв'язані з незаконним обігом наркотиків, не мають роботи, 29,3% є наркоманами, 9,3% - жінки, 4,0% - неповнолітні, 6,7% - «бомжі». 2,7% злочинців учинили злочин за замо-

на ст. Полтава зі скаргою на неправомірні дії наряду супроводження. Після проведеного службового розслідування було доведено, що дії міліціонерів були не правомірними в наслідок чого працівникам наряду супроводу була оголошена сувора догана.

Цікавою є практика організації контролю, яка проводиться керівництвом ОРМ по СП ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ.

На виконання вимог рішення Колегії МВС України № 1Км/1 від 15.05.01р. вживаються відповідні заходи щодо недопущення порушень службової дисципліни та законності, скоєння злочинів, правопорушень та інших надзвичайних подій особовим складом ОРМ по СП як під час несення служби та поза нею. З цією метою керівним складом ОРМ по СП при лінійному управлінні з підлеглими проведено 97 бесід виховного характеру, за місцем мешкання відвідані усі співробітники. Незважаючи на це, за різні порушення службової дисципліни за звітний період до дисциплінарної відповідальності було притягнуто - 5 співробітників, з них 1 - порушення правил носіння форменого одягу, 1 - порушення службової дисципліни, 3 - керівний склад роти за неналежну організацію контролю за підлеглими. Виконуючи вимоги МВС України проводиться робота по недопущенню фактів ДТП за участю працівників роти супроводження, за звітний період вказаних фактів допущено не було. При виникненні надзвичайних подій серед особового складу ОРМ по СП, керівним складом негайно проводяться службові розслідування та до винних приймаються відповідні заходи реагування. Діяльність підрозділів по супроводженню потягів знаходиться на постійному контролі керівництва лінійного управління, блоку СГБ та керівників ліввідділів. Щоденно проводиться аналіз їх діяльності, щотижня - узагальнення результатів роботи та стану службової дисципліни.

Щомісячно при підведенні підсумків результатів роботи нарядів супроводження дається принципова оцінка роботи кожного міліціонера, вживаються належні заходи реагування до працівників маючих низькі показники в роботі, або порушуючих службову дисципліну.

Як показує аналіз службової дисципліни, не належному рівні знаходиться виконавча дисципліна в підрозділах по супроводу потягів. Так, акти звірок, довідки про результати роботи та графіки супроводу потягів надсилаються до ОРМ по СП при лінійному управлінні значно пізніше визначеного терміну (до 25 числа звітного місяця), а також довідки та відповіді на вказівки СГБ.¹

¹ Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ України на транспорті за 2005 р.

проводженню потягів, увага наряду супроводження зверталася на необхідність дотримання законності, заходів безпеки, посилення пильності при профілактиці правопорушень та недопущенні скоєння злочинів, а також було проведено перевірку знань нормативних актів МВС України, що регламентують порядок несення служби.

Після відправлення потягу, на ділянці між станціями Колосівка-Вознесенськ нарядом супроводження був здійснений обхід рухомого складу з метою попередження та припинення злочинів та правопорушень, в ході якого до наряду міліції звернулася провідник вагону №8 М. та повідомила, що на місці №25 їде пасажирка, яка за прикметами схожа на вищезазначену пасажирку, яка 03.04.04р. їхала потягом у вказаному вагоні разом з громадянами КНР. Прибувши до вказаного купе, нарядом супроводження при перевірці документів було встановлено її особу гр-ка Ш., яка їхала з м. Одеса до м. Полтава додому. Наряд міліції запропонував гр-ці Ш. для вияснення обставин пройти до службового купе та показати свої речі. З особистих речей гр-ка Ш. мала при собі невеликих розмірів жіночу сумку коричневого кольору, в якій знаходились особисті речі та мобільний телефон в прозорому чохла з іноземними ієрогліфами. В ході бесіди Ш. почала хвилюватися та телефонувати своїм знайомим. Наряд міліції звернув на це увагу та запропонував Ш., що якщо вона скоює крадіжки особистих речей у пасажирів, то краще в цьому широко зізнатись, так як вона поводить себе підозріло і для об'єктивного вияснення всіх обставин вони будуть зобов'язані зняти її з потягу та доставити до найближчого ліввідділу міліції. Від цього гр-ка Ш. відмовилась та заявила, що на період з 1 по 3 квітня поточного року вона потягами не їздила, а знаходилась в м. Одеса в підтвердження чого пред'явила квитки на концерти святкування Гуморини та квитки до кінотеатрів в м. Одеса. На що, працівники міліції запропонували Ш. власноручно написати про це в поясненні, у якій від хвилювання з'явилася нудота. Після написання пояснення міліціонери вибачились за вчинене турбування і повідомили Ш., що вона вільна, та прийняли пояснення у провідника вагону №8 М., яка весь цей час знаходилась поруч з міліціонерами. В ході бесіди, з боку міліціонерів наряду супроводження у відношенні до гр-ки Ш. спеціальні засоби, заходи фізичного впливу та психологічного тиску не застосовувались, разом з тим у відношенні до гр-ки Ш. міліціонери вели себе без почуття поваги до її людської гідності, упереджено, зверхньо, невивічливо та пред'являли їй несправедливі докори, чим порушили вимоги п.143 Розділу №IV наказу МВС України №404-94р. "Статут ППСМ України", п.4 "Етичного кодексу працівника ОВС України" схваленого Колегією МВС України №7км/8 від 05.10.00р. 08 квітня 2004 року гр-ка Ш. звернулася до ЛВ

вленням, 21,3% знаходилися при здійсненні злочину в стані наркотичного сп'яніння, 7,3% - алкогольного. 21,3% злочинців були раніше суджені, у т.ч. 2,0% - за злочини вчинені на транспорті; 12,0% злочинців були на обліку в Міськрайоганах МВС, 6,0% - в ОВДТ, 9,3% - у наркологічному диспансері у зв'язку з наркоманією й алкоголізмом.

Серед злочинців 11,7% - працівники транспорту, головним чином провідники вагонів, 6,0% - працівники комерційних фірм і підприємств, 2,7% учні шкіл і ПТУ, по 1,3% - студенти вузів і середніх спеціальних навчальних закладів. За віком: 16-17 років – 11%; 20-27 років – 34%; 35-45 років – 37%, старше 50 років – 3,9 % сноска.¹

Складна криміногенна обстановка склалася й у потягах молдавського формування. Тільки за 2005 рік у потязі маршрутом «Кишинів-Москва» виявлено більш 27 таких злочинів, з яких більше половини - спроба ввозу в Україну контрабанди товарів і наркотиків.

У ході оперативно-пошукових заходів на ст. Кучурган ОПГ ЛВВС на ст. Роздільна в потязі у громадянина О. виявлено 1,5 кг, маріхуани, захованої, у порожньому корпусі акумуляторної автомобільної батареї.

Слід зазначити, що зараз досить значних розмірів набули незаконні перевезення пасажирськими потягами вогнепальної зброї, боєприпасів, а також вибухових пристроїв і вибухових речовин. Статистичні данні свідчать про зростання в останні роки кількості виявлених фактів незаконного обігу зброї і вибухівки так у 2003 році – 699; 2004 році – 753; а у 2005 році вже – 823.²

Це пояснюється певними, як об'єктивними так і суб'єктивними причинами. Злочинці повною мірою використовують переваги саме цього каналу транспортування перерахованих предметів. До них можна віднести:

- не проведення, повного огляду ручної поклажі і багажу пасажирів;
- можливість проїзду без квитка або по чужих проїзних документах;
- можливість у будь-який час поїздки у випадку екстреної необхідності залишити потяг;
- можливість приховання зброї й інших заборонених до перевезення предметів у вагоні.

На відміну від повітряного транспорту, де увесь багаж, ручна поклажа і самі пасажирів проходять перевірку через інтроскопи (спеціаль-

Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник.- УКРІНФОРМ, 2001, - 196 с.

² Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дисертація...канд.юрид. наук. – ХНУВС. – 2005. – 206 с.

ні рентген апарати), а в необхідних випадках і більш ретельний огляд, технологія роботи пасажирського залізничного транспорту не передбачає режимних заходів такого роду. З огляду на це, авторами зроблена спроба описати кримінологічні особливості незаконного обігу на пасажирському залізничному транспорті зброї, боєприпасів і вибухових речовин і на цій основі розробити рекомендації з попередження і розкриття злочинів зазначеної групи.

Під незаконним обігом зброї, боєприпасів і вибухових речовин розуміється їхнє виробництво, продажів, придбання, облік, збереження, носіння, транспортування, використання, вилучення і знищення, експорт і імпорт, а також ввезення одиничних екземплярів на територію України і їхній вивіз з України, здійснювані з порушенням чи в обхід спеціальних правил, установлених відповідними законодавчими, іншими нормативно-правовими актами.

Останнім часом, досить широке поширення серед злочинів на транспорті одержало незаконне переміщення зброї в рухомому складі залізничного транспорту.

Серед зброї, яка вилучалася працівниками транспортної міліції в ході проведення спеціальних операцій «Вибухівка», «Зброя», «Невід», а також при проведенні відпрацювань потягів, зустрічаються: автоматична зброя, пістолети армійських зразків, коротко ствольна зброя, перероблена з газової в бойову, саморобні зразки вогнепальної зброї, боєприпаси, гранати, гранатомети, міни, а також різного роду вибухові речовини, інколи вже зібрані у вибухові пристрої.

Найбільшу групу складають боєприпаси, у основному це бойові патрони. У 39,2% випадків вилучалася бойова вогнепальна нарізна зброя (пістолети, револьвери, карабіни, автомати). Виявлено 26,9% фактів провозу газових, сигнальних і спортивних пістолетів і револьверів, перероблених у бойові. У 11,8% від числа вивчених злочинних епізодів перевозилася гладкоствольна вогнепальна зброя без відповідного дозволу на його носіння і збереження. У 21,6% випадків у перевізників вилучалися ручні гранати, у 5,9% - різні вибухові пристрої, їхні елементи (міни, капсулі-детонатори, тротиліві шашки, бікфордіві шнури, саморобні вибухові пристрої, у т.ч. радіокеровані), у 4,0% - вибухові речовини (порох, динаміт, тротил, пластид), в одиничних випадках - гранатомети, ручні кулемети, нетипова зброя (наприклад, пишучі ручки, що стріляють) і навіть ручний протиповітряний ракетний комплекс «Стріла-10».

Мотивація придбання злочинцями зброї може бути різною, у більшості випадків це:

- 1) з метою забезпечення власної безпеки, самооборони -52,9%;

оперативними, організаційними та іншими міркуваннями виправдані бути не можуть.

Тому неприпустимим у діяльності ОВСТ є будь - яке неправомірне застосування спеціальних засобів, спроможне завдати шкоди державним та особистим інтересам громадян, які охороняються Конституцією України (ст.ст. 3, 21, 27, 28, 29, 68). Згідно з Основним Законом людини, її життя й здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права та свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Утвердження та забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави. Права людини є невідчужуваними та непорушними. Кожен має право захищати своє життя та здоров'я, життя і здоров'я інших людей від протиправних посягань. Кожен має право на повагу до своєї гідності. Ніхто не може бути підданий катуванню, жорстокому, нелюдському або такому, що принижує його гідність, поводженню чи покаранню. Кожна людина має право на свободу та особисту недоторканність.

Таким чином, співробітники міліції за будь - якою посадою у надзвичайних ситуаціях, у повсякденних діях, спрямованих на забезпечення правопорядку, мають виходити з того, що права і свободи громадян та свої власні треба охороняти.

В якості прикладу можна прокоментувати дії осіб наряду супроводження ОРМ по СП ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ. Працівники міліції згідно книги служби нарядів ОРМ по СП заступили на службу по охороні громадського порядку у пасажирському потязі №60/59 сполученням "Одеса-Харків-Одеса". 03 квітня 2004 року о 08 год. 30 хв. по прибуттю на кінцеву зупинку станцію Одеса-Головна до наряду супроводження звернулася провідник вагону №8 М., яка повідомила, що до неї при під'їзді до м. Одеси звертались пасажирів її вагону – громадяни Китаю з інформацією про те, що під час руху потягу їх супутниця по купе поводи́ла себе підозріло, ніби скоїла якийсь злочин, її прикмети: вік біля 25 років, середнього зросту (170-175 см), середньої статури, стрижка каре, волосся фарбоване, русого кольору. Наряд супроводження прибувши на місце, перевірити вказану інформацію не мав можливості, в зв'язку з відсутністю пасажирів – громадян КНР та вказаної жінки, які вже вийшли з потягу.

07 квітня 2004р. о 19.23 год. вищезазначені міліціонери згідно книги служби нарядів ОРМ по СП заступили на службу по охороні громадського порядку в пасажирському потязі №60/59 сполученням "Одеса-Харків-Одеса".

У процесі інструктажу, що проводив командир взводу роти по су-

- у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів;

- у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням чи пошкодженням її майна;

- у приниженні честі, гідності, а також ділової репутації фізичної або юридичної особи.

Підставами цивільних правовідносин між співробітниками оперативних підрозділів (адміністративної служби) може бути згідно з ч. 2 ст. 11 завдання майнової (матеріальної) та моральної шкоди. При цьому захист цивільних прав як працівників правоохоронних органів, так і громадян здійснюється в цьому випадку тільки за умови додержання ними положень ч. 2-4 ст. 13 ЦК України: здійснюючи свої права, особа зобов'язана утримуватися від дій, які могли б порушити права інших осіб, завдати шкоди довкіллю або культурній спадщині; не допускаються дії особи, що вчиняються з наміром завдати шкоди іншій особі, а також зловживання правом в інших формах; під час здійснення цивільних прав особа повинна додержуватись моральних засад суспільства.

Способами захисту цивільних прав та інтересів можуть бути згідно з ч. 2 ст. 16 відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди (ст. 22 ЦК України) та відшкодування моральної (немайнової) шкоди; визнання незаконними рішень, дій чи бездіяльності органу державної влади, органу місцевого самоврядування, їхніх посадових і службових осіб (ст. 23 ЦК України).

Особа, якій завдана моральна шкода, згідно з ч. 1 ст. 23 ЦК України має право на відшкодування моральної шкоди грішми, іншим майном або в інший спосіб (ч. 3 ст. 23 ЦК України). Розмір грошового відшкодування моральної шкоди визначається судом залежно від характеру правопорушення, глибини фізичних та душевних страждань, погіршення здібностей потерпілого або позбавлення його можливості їх реалізації, ступеня вини особи, яка завдала моральної шкоди, якщо вина є підставою для відшкодування, а також з урахуванням інших обставин, які мають істотне значення. Визначаючи розмір відшкодування, враховують вимоги розумності і справедливості. Моральна шкода відшкодовується незалежно від майнової шкоди, яка підлягає відшкодуванню, та не пов'язана з розміром цього відшкодування (ч. 4 ст. 23 ЦК України).

Слід відзначити, що застосування сили та спеціальних засобів визначається не тільки доцільністю й ефективністю заходу. Дії працівників міліції повинні бути оцінені з точки зору законності та професіоналізму. Це означає, що в усіх без винятку випадках такі дії повинні спиратися на норми закону та підзаконних нормативних актів і ніякими

2) корисливі спонукання - 29,4%;

3) використання з метою вчинення злочинів - 5,9%;

4) інша зацікавленість - 11,8% (знахідка, для полювання, рибного лову, з цікавості і т.ін.).

У більшості випадків злочинці упаковують зброю у валізи і сумки, коробки, досить часто звертаються і до хитрих прийомів його маскування. Зброя нерідко розбирається і перевозиться вроздріб у різних предметах багажу і ручної поклажі. У зв'язку з цим необхідно підкреслити, що злочинці найчастіше воліють залучати до незаконних операцій по перевезенню, збереженню зброї мисливців і інших осіб, що володіють зброєю на законних підставах серед загального числа таких осіб 3,9% було виявлено безпосередньо у потязі.

Практиці відомі випадки, коли окремі особи заволодівають зброєю у результаті нападу на співробітників міліції, воєнізованої охорони, інкасаторів, військовослужбовців і інших осіб, що мають табельну зброю. Особливо притягальними для злочинців, що промишляють зброєю, є великі промислові міста. Не меншою увагою користуються у них так звані «гарячі точки», наприклад територія так званої Придністровської молдавської республіки, тобто райони де відбувалися збройні міжнаціональні конфлікти, місця дислокації військових підрозділів і об'єкти дозвільної системи. Найчастіше запідозрені в транспортуванні зброї особи заявляють, що знайшли її випадково. Відзначено і такі факти, коли перевізники зброї пояснюють, що придбали її на законних підставах, але без відповідного документального оформлення в збройових магазинах.

В останні роки дуже гостро постала проблема припинення ввозу в нашу країну зброї контрабандним шляхом. Існуючий режим на багатьох ділянках державного кордону дозволяє дуже легко провозити зброю. Особливо неблагополучне положення склалося на кордонах України з Молдовою і Російською Федерацією.

Тільки в Одеській області за другу половину 2005 року затримано сім громадян Молдови, які намагалися незаконно завезти в Україну 15 пістолетів ПМ, 3 пістолета ТТ, іншу зброю і велику кількість боєприпасів. Ця спроба була припинена, однак значна частина зброї все-таки проникає в Україну й осідає в злочинному середовищі. На молдавсько-українському кордоні виник навіть навіть самостійний різновид кримінального бізнесу - контрабандне переправлення дрібних партій зброї.

Великий простір для контрабандистської ініціативи відкривається при використанні у цих цілях залізничного транспорту: зброя провозиться в технічних відсіках вагонів і електровозів. Силами прикордонників і митників практично неможливо за нетривалий час стоянки ре-

тільки перевірити увесь поїзд. Частіше від інших контрабандними перевезеннями по маршруту Придністров'я - Україна займаються російськомовні жителі Молдови. Труднощі з пошуком постійного заробітку в колишній союзній республіці сприяють залученню в кримінальний бізнес значного числа місцевих громадян.

Перевага віддається перевезенню і збуту не готової зброї, а складових частин, щоб потім здійснити його комплектацію і реалізацію. Розрахунок робиться на те, що у випадку затримання і наступного судово-експертного дослідження вилучених предметів вони не будуть визнані в такому виді вогнепальною зброєю. Іноді зброя маскується під спортивний, побутовий інвентар, спакований у тканину, чохла, виготовляються підроблені документи на право носіння і зберігання зброї.

У 5,9% випадків незаконно переміщувані предмети розміщуються у валізах і сумках з подвійним дном, у 26,5% - у потаємних кишенях одягу, у 17,6% - ховаються в інші місця: на тілі, багажних полицях вагону, у продуктах харчування, за трубами вагонного трубопроводу і т.ін.

Для розробки методики попередження і розкриття злочинів досліджуваної групи важливе значення мають дані про особистість злочинця. Дуже характерним є те, що більш половини (56,0%) перевізників зброї - непрацюючі особи. 31,4% злочинців у момент виявлення в них зброї знаходилися в стані алкогольного сп'яніння. Серед обвинувачуваних 15,3% - раніше суджені, однак жоден з їх не був на обліку в міськрайліноорганах МВС; 39,0% - місцеві жителі, 61,0% - жителі інших регіонів України. За віком: 18-24 роки - 22,0%; 25-29 років - 44,1%; 30-49 років - 30,5%; 50 років і більше - 3,4%. 11,9% перевізників - працівники комерційних фірм і підприємств, 5,1% - студенти вищих навчальних закладів, по 3,4% - працівники транспорту, військовослужбовці й учні середніх спеціальних навчальних закладів.

5,1% обвинувачуваних по змісту службових чи посадових обов'язків мали офіційний доступ до зброї, боєприпасам і вибуховим речовинам. 47,0% підозрюваних заявили, що придбали зброю, боєприпаси і вибухові речовини в невідомих їм осіб; 19,6% - на «чорному» ринку, 6,8% - у військових частинах, 5,9% - у працівників воєнізованої охорони, людей, що раніше не переступали закон.

Такі перевізники зброї нерідко одержують сміховинну плату за свою ризиковану діяльність. Один із Придністровських кур'єрів, росіянин по національності, затриманий в Одесі з п'ятьма пістолетами, повинний був одержати від свого «хазяїна» усього лише по 50 доларів США за кожен доставлений по призначенню «ствол». А для організаторів таких поставок вигода (при вдалому для зацікавлених осіб розвитку подій) більш відчутна: на кожному проданому стволі «наварю-

кові правоохоронного органу чи його близьким родичам, у зв'язку з виконанням цим працівником службових обов'язків карається штрафом від п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до п'яти років (ч. 1 ст. 347 КК України). Ті самі дії, вчинені шляхом підпалу, вибуху або іншим загально небезпечним способом, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки, караються позбавленням волі на строк від шести до п'ятнадцяти років (ч. 2 ст. 347 КК України).

Вбивство або замах на вбивство працівника правоохоронного органу чи його близьких родичів у зв'язку з виконанням цим працівником службових обов'язків караються позбавленням волі на строк від дев'яти до п'ятнадцяти років або довічним позбавленням волі (ст. 348 КК).

Незаконні дії працівників правоохоронних органів можуть регулюватись кримінальним законодавством згідно зі статтями «Зловживання владою або службовим становищем», «Перевищення влади або службового повноваження», ст. 367 «Службова недбалість» Кримінального кодексу України або цивільним законодавством.

Заподіяна громадянину шкода відшкодовується відповідно до Закону України «Про порядок відшкодування шкоди, завданої громадянину незаконними діями органів дізнання, попереднього слідства, прокуратури і суду» від 1 грудня 1994 р. № 266/94-ВР. При цьому згідно зі ст. 1 цього Закону підлягає відшкодуванню шкода, завдана громадянину внаслідок: незаконного застосування адміністративного арешту, незаконного накладення штрафу (п.2); незаконного проведення оперативно-розшукових заходів, передбачених законами «Про оперативно-розшукову діяльність», «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» та іншими актами законодавства. У наведених у ст. 1 випадках громадянину повертаються: заробіток та інші грошові доходи; майно; штрафи; суми, сплачені у зв'язку з наданням йому юридичної допомоги; моральна шкода.

Моральною шкодою при цьому законодавець визначає: страждання, заподіяні громадянину внаслідок фізичного чи психічного впливу, що призвело до погіршення або позбавлення можливостей реалізації ним своїх звичок і бажань, погіршення відносин з оточуючими людьми, до інших матеріальних наслідків морального характеру (ст. 4).

Більш повно поняття моральної шкоди дається в новому Цивільному кодексі України. У ньому визначено, що моральна шкода полягає (ч. 2 ст. 23 ЦК України):

- у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я;

ваних мінімумів доходів громадян, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до чотирьох років, або обмеженням волі на строк до двох років (ст. 342, ч.2 КК України). Дії, передбачені частиною другою цієї статті, поєднані з примушенням працівника правоохоронного органу шляхом насильства або погрози застосування такого насильства до виконання явно незаконних дій, караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на строк від двох до п'яти років (ст.342, ч. 3 КК України).

У разі втручання в діяльність працівника правоохоронного органу, яке може виражатися у впливі в будь-якій формі на працівника правоохоронного органу з метою перешкодити виконанню ним службових обов'язків або добитися прийняття незаконних рішень, злочинці караються штрафом від п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців (ч. 1 ст. 343 КК України). Ті самі дії, якщо вони перешкодили запобіганню злочину чи затриманню особи, яка його вчинила, або вчинені службовою особою з використанням свого службового становища, караються позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до п'яти років або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до чотирьох років (ч.2 ст. 343 КК України).

Якщо з боку правопорушників була погроза вбивством, насильством або знищенням чи пошкодженням майна щодо працівника правоохоронного органу, а також щодо його близьких родичів у зв'язку з виконанням цим працівником службових обов'язків, такі дії караються виправними роботами на строк до двох років або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на той самий строк (ч. 1 ст. 345 КК України). У разі умисного заподіяння працівникові правоохоронного органу чи його близьким родичам побоїв, легких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень у зв'язку з виконанням цим працівником службових обов'язків, такі дії караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк (ч. 2 ст. 345 КК України). Умисне ж заподіяння працівникові правоохоронного органу або його близьким родичам тяжкого тілесного ушкодження у зв'язку з виконанням цим працівником службових обов'язків карається позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років (ч. 3 ст. 345 КК України). Дії, передбачені частинами першою, другою або третьою статті 345, вчинені організованою групою, караються позбавленням волі на строк від семи до чотирнадцяти років (ч. 4 ст. 345 КК України).

Умисне знищення або пошкодження майна, що належить працівни-

ється» до 1 000 доларів США.

Особливу гостроту проблема боротьби з незаконним обігом зброї, боєприпасів і вибухових речовин набула в зв'язку з важкими наслідками, до яких приводять такі діяння, та випадками здійснення в пасажирських потягах терористичних актів із застосуванням вибухових пристроїв, а також захоплень заручників, під погрозою зброї. Поки що таких фактів не настільки багато, щоб досліджувати закономірності, повторюваність способів дій терористів, розробляти криміналістичну характеристику цих злочинів, але і зневажати їх було б недоцільно.

Аналізу обліку злочинів підвищеної суспільної небезпеки – таких як навмисні убивства, чинені на об'єктах залізничного транспорту, у т.ч. у пасажирських потягах, у спеціальній і криміналістичній літературі завжди приділялася достатня увага питанням попередження і розкриття цих злочинів. Разом з тим убивства в пасажирських потягах завжди складали незначну частку від усіх злочинів, що реєструються на об'єктах транспорту по лінії карного розшуку. І оскільки динаміка цих діянь в останні роки виявляє тенденцію до зниження, а наявні криміналістичні й оперативно-розшукові рекомендації з їхнього попередження і розкриття не втратили свого значення, ми не будемо надалі зупинятися на злочинах цієї категорії.

Менш дослідженими в теоретичному і практичному плані представляються питання боротьби з такими злочинами у пасажирських потягах, як шахрайство, розбійні напади і деякі інші злочини.

Найбільш розповсюджені, типові способи здійснення шахрайства в пасажирських потягах можна підрозділити на наступні групи:

- 1) присвоєння особистого майна громадян під приводом надання різних послуг (доглянути за речами, допомогти перенести багаж і т.ін.);
- 2) вручення покупцю свідомо фальсифікованого товару - «речової ляльки» (продажів пасажиром фальсифікованих вино-горілчаних виробів, кустарно пошитих виробів одягу з імпортними етикетками й ін.);
- 3) виготовлення і збут підроблених проїзних документів (квитків і посадкових талонів);
- 4) обманні дії в різних азартних іграх, переважно в карти. (Обманні дії в різних азартних іграх у потягах відбуваються, як правило, добре організованими групами шахраїв, що діють по заздалегідь розробленому й відпрацьованому сценарію з чітким розподілом ролей кожного учасника злочинної групи. Об'єктом злочину звичайно виступають матеріально забезпечені, комунікабельні і схильні до вживання спиртних напоїв громадяни);
- 5) заволодіння грошима пасажирів під приводом розміну великої суми гривень або обміну іноземної валюти («заламування грошів»);

6) побори серед пасажирів під видом погорільців, мнмих потерпілих, що відстали від потягу пасажирів і ін.

З метою успішного здійснення своїх задумів злочинці нерідко беруть із собою малолітніх дітей і «робочий» одяг (спортивні костюми, халати). Проходячи по вагонах і користаючись відсутністю деяких пасажирів, шахраї попутно вчиняють крадіжки. За звичай група шахраїв складається з 2-3 чоловік, один із яких - безпосередній виконавець, а двоє здійснюють його підстрахування.

Останнім часом мали місце такі шахрайські дії, як збір злочинцями під видом провідників проїзних квитків і грошей за постільні принадлежності з пасажирів потягів, що відправляються. Користуючись зайнятістю провідників, шахраї проникають у вагони під видом проводжачих і, демонструючи планшет для квитків і формений одяг залізничника, безперешкодно вчиняють злочинні дії. Зібрані квитки потім здаються ними в касах вокзалів під приводом відмовлення від поїздки чи фіктивного запізнення на рейс.

При незмінності основних елементів криміналістичної характеристики розбійних нападів, вчинених у пасажирських потягах, необхідно вказати на деякі криміналістично важливі особливості цих діянь, що виразилися в останні роки. Мова йде про те, що дії багатьох правопорушників стали більш зухвалими і жорстокими, а заподіяний збиток більш значним.

Практично кожний розбійний напад у рухомому складі потягу відбувається з застосуванням вогнепальної або холодної зброї. Зазначені особливості найбільш характерні для прикордонних регіонів України.

Необхідно зупинитися на криміналістичних особливостях злочинів, вчинених у пасажирських потягах іноземними громадянами і проти них.

На динаміку розглянутого виду злочинів значною мірою впливає збільшення потоку нелегальної міграції через територію України. За експертними оцінками, у даний час у Україні по різних причинах знаходиться понад сто тисяч іноземців і осіб без громадянства, що не мають визначеного правового статусу. Багато хто з іноземців (у тому числі раніше проживали в республіках колишнього СРСР), прибуваючи в Україну в пошуках кращого життя, ігнорують її закони, організують незаконну комерційну діяльність (включаючи перевезення пасажирськими потягами нелегальних мігрантів, торгівлю зброєю, наркотиками, стратегічними матеріалами). Практично безперешкодні човникові рейси, здійснювані ними з України в країни їхньої громадянської належності, використовуються кримінальним середовищем у злочинних цілях. Ці й інші обставини впливають на стан оперативної обстановки на об'єктах транспорту.

§3. Відповідальність міліціонерів нарядів супроводу за перевищення службових повноважень під час несення служби.

Порушення правил особистої безпеки та непрофесійні дії з боку працівників нарядів супроводу під час виконання службових обов'язків та неадекватне реагування з боку пасажирів на їх правомірні дії є чинниками надзвичайних подій. Правовідносини, які при цьому виникають між співробітниками міліції та громадянами, регулюються адміністративним, кримінальним та цивільним законодавством. Вказані чинники призводять до виникнення цивільно-правових, адміністративних та кримінально-правових відносин як між працівниками ОВС на транспорті та громадянами, так і між працівниками ОВСТ та установами МВС. Під час виконання своїх службових обов'язків працівники оперативних підрозділів, служби громадської безпеки транспортної міліції, а також інших служб і підрозділів можуть знаходитись з правопорушниками й іншими громадянами в правових відносинах, які наступають унаслідок таких чинників:

- професійно правильних дій співробітників;
- непрофесійних дій співробітників органів внутрішніх справ;
- протидії правопорушників.

При цьому обов'язково дії співробітників застосовуються відносно тільки правопорушників. А чинники можуть проявлятися (виникати) як усі відразу, так і в будь-якому сполученні. При цьому як професійні дії ми розглядаємо тільки такі, які не є порушенням законності.

У разі опору дії правопорушників кваліфікуються згідно зі ст.ст. 185 та 185⁷ Кодексу України про адміністративні правопорушення та можуть виражатись у злісній непокорі законному розпорядженню вимог працівника міліції під час виконання службових обов'язків (ст. 185) або в публічному заклик у будь-якій формі до непокори розпорядженню або вимогам працівника міліції у зв'язку з виконанням ним обов'язків щодо охорони громадського порядку чи в розповсюдженні за відомо неправдивих повідомлень з метою провокації непокори законним вимогам працівника міліції, якщо ці дії привели до порушення громадського порядку (ст. 185⁷). При цьому на правопорушників може бути накладений штраф (ст.ст. 185, 185⁷) або адміністративний арешт (ст. 185⁷, ч.2).

Якщо у взаємовідносинах виникає склад злочину, то вони вже регулюються кримінально-процесуальним законом відповідно до ст.ст. 342, 343, 345, 347, 348, 349 Кримінального кодексу (КК України). Так, опір працівникові правоохоронного органу під час виконання ним службових обов'язків карається штрафом від п'ятдесяти до ста неоподатковуваних

- при потраплянні на тіло - необхідно протерти шкіру спиртом чи спиртовим розчином або змити його водою із застосуванням миючих засобів;

- при потраплянні в очі - промити їх великою кількістю води або 2% розчином питної соди чи борної кислоти (у разі застосування засобів CN), а в разі сильного болю закапати сумішшю 3-4% розчину новокаїну та 1% розчину атропіну у співвідношенні 1:1 (у разі застосування засобів CS);

- при потраплянні в органи дихання - затримати дихання, вийти з хмари, зробити глибокий видих і подихати свіжим повітрям.

Про застосування фізичної сили, спеціальних засобів примусу працівник міліції рапортом доводить до відома командира ОРМ СП. Про поранення або смерть, що сталися внаслідок застосування фізичного впливу і спеціальних засобів, працівник міліції зобов'язаний негайно і письмово повідомити своєму начальникові для сповіщення транспортного прокурора.

Перевищення повноважень по застосуванню сили, в тому числі спеціальних засобів, тягне за собою відповідальність, встановлену законом.

Контрольні питання:

1. *Які нормативні документи врегульовують порядок застосування заходів фізичного впливу і спеціальних засобів нарядом супроводу до правопорушників?*

2. *Який встановлений порядок застосування заходів фізичного впливу і спеціальних засобів працівниками транспортної міліції?*

3. *Яких заходів безпеки повинні дотримуватись працівники ОБСТ при застосуванні спеціальних засобів у рухомому складі?*

4. *Які заходи першої допомоги повинні надаватись працівниками транспортної міліції у випадках ураження громадян спеціальними засобами?*

За даними ЦГЗ МВС України (якими ми володіємо в період підготовки даного видання), тільки в 2004 році у відношенні іноземців (у тому числі з республік колишнього СРСР), а також особами без громадянства було вчинено 263 різних злочинів, що складає майже 10,6% від числа всіх злочинів, зареєстрованих транспортною міліцією.

Необхідно, що із загального числа злочинів у відношенні іноземців більш двох третин складають крадіжки особистого майна. Потерпілими в основному виступають «човники», співробітники різних фірм, спільних підприємств, туристи.

Криміногенна обстановка склалася й у потягах молдавського формування. Тільки за 2005 рік у потязі маршрутом «Кишинів-Москва» виявлено 12 злочинів, з яких більше половини - спроби ввозу в Україну контрабанди товарів і наркотиків.

У міжнародних потягах східного напрямку придбав широкий розмах продаж громадянами Молдови і Росії різних промислових товарів підвищеного попиту, що провозилися через кордон в кількості, що значно перевищує встановлені норми. Переправлений у такий спосіб товар реалізовувався ними як у шляху прямування, так і під час стоянок потягів.

Одну з різновидів правопорушень складає здійснення подібних злочинів працівниками поїзних бригад, покликаних забезпечувати порядок у закріплених за ними вагонах. З 134 осіб, виявлених за вчинення даного виду злочинів, майже 38 чоловік залізничники.

У 1993 - 1999 роках різко загострилася обстановка в міжнародних потягах. Збільшилася кількість злочинів у відношенні іноземців. Особливо складною в цьому відношенні була криміногенна обстановка на Львівському, Варшавському і Московському, Санк-Петербургському напрямках, де вчинялося 26,5% такого роду злочинів від загального числа зареєстрованих на залізничному транспорті України.

Практика показує: злочини головним чином вчиняють кваліфіковані злочинці - «гастролери», організовані в стійкі злочинні групи. Немаловажною особливістю є і те, що злочини у відношенні іноземців з країн СНД найчастіше вчиняють їхні ж співвітчизники, що проживають в Україні.

Завершуючи аналіз особливостей кримінологічної характеристики злочинів, чинених у пасажирських потягах, відзначимо, що вони мають важливе значення для розробки конкретних кримінологічних і оперативно-розшукових рекомендацій з попередження і розкриття діянь досліджуваної групи правопорушень.

Контрольні питання:

1. Які існують способи незаконного перевезення наркотичних засобів у рухомому складі на залізничному транспорті?

2. Які є особливості вчинення злочинів з незаконного обігу зброї у ході пасажирських перевезень?

3. Дайте характеристику особистості злочинців, які займаються незаконним перевезенням наркотичних засобів та зброї.

4. Які види злочинів частіше з усього мають місце у відношенні до іноземців?

чників необхідна періодична (не рідше, ніж через 2 години) перевірка стану фіксації замків.

Застосування газових пістолетів і балончиків здійснюється згідно з Інструкцією про порядок придбання, зберігання, видачі і застосування газових пістолетів і балончиків, затвердженою наказом МВС України від 30.12.92 р. № 751 (із змінами, внесеними наказом МВС України від 15.02.93 р. № 73), виходячи із тактико-технічних даних спеціального засобу.

Рішення про застосування газових пістолетів, пістолетів для відстрілу гумових куль і балончиків працівники органів, підрозділів і установ внутрішніх справ приймають самостійно. У разі неможливості уникнути застосування спеціальних засобів їх застосування не повинне перевищувати заходи, необхідної для виконання покладених на міліцію обов'язків, і має зводити до мінімуму можливість заподіяння шкоди здоров'ю правопорушників та інших громадян. Не рекомендується застосовувати засоби слізодратівної дії до правопорушників в приміщеннях загального користування вагонів.

При заподіянні шкоди необхідно забезпечити надання необхідної допомоги потерпілим в найкоротший строк, а також повідомити лікаря або медичний заклад про те, який засіб застосовано в кожному конкретному випадку. Після застосування спеціальних засобів проводиться огляд приміщень з метою виявлення потерпілих, а при необхідності – їх дегазацію.

Під час використання засобів активної оборони сльозоточивої, дратівної дії та металевих снарядів не смертельної дії забороняється:

- застосовувати спецзасоби у „замкненому” просторі (купе вагонів, купе провідника, у вагоні ресторані і т. ін.);
- застосовувати спецзасоби без спеціальної підготовки;
- застосовувати спецзасоби зі строком дії, що минув;
- застосовувати спецзасоби на відстані ближче, ніж указано у технічних характеристиках (наприклад, аерозольні балончики - не ближче 0,4 м, газові пістолети - 1,0 м, пістолети під набої, які споряджені гумовими кулями, - як правило не ближче 3,5 м);
- застосовувати спецзасоби, що мають ушкодження цілісності корпусу (тріщини, прим'ятості і т. ін.);
- зберігати спецзасоби поблизу джерел вогню та електронагрівальних пристроїв;
- розбирати спецзасоби;
- вчиняти механічний вплив на спецзасоби.

У разі потрапляння препарату, яким споряджено спецзасіб особовий склад нарядів супроводу повинен виконати наступні дії:

РОЗДІЛ 2 ОРГАНІЗАЦІЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГАХ

§2. Порядок застосування нарядями супроводу заходів фізичного впливу і спеціальних засобів до правопорушників

Наряди супроводу мають право застосувати заходи фізичного впливу, в тому числі прийоми рукопашного бою для припинення правопорушень, подолання протидії їх законним вимогам, якщо інші способи не забезпечили виконання покладених на них обов'язків при несенні служби в рухомому складі потягів. Вид спеціального засобу, час початку та інтенсивність його застосування визначаються з урахуванням обстановки, що склалася, характеру правопорушення і особи правопорушника.

Застосуванню сили, спеціальних засобів повинно передувати попередження про намір їх використання, якщо дозволяють обставини. Без попередження фізична сила, спеціальні засоби можуть застосовуватися, якщо виникла безпосередня загроза життю або здоров'ю громадян чи працівників міліції.

Попередження може бути зроблене голосом і в кожному випадку бажано на рідній мові осіб, проти яких ці засоби будуть застосовуватись, та українською і російською мовами не менше, як 2 рази з наданням часу, достатнього для припинення правопорушення.

Рішення про застосування спеціальних засобів приймає посадова особа, відповідальна за забезпечення громадського порядку. Працівники міліції, які діють індивідуально, приймають такі рішення самостійно згідно зі ст. 14 ЗУ "Про міліцію", розділами II, III постанови Ради Міністрів УРСР від 27.02.91 р. № 49 "Про затвердження Правил застосування спеціальних засобів при ОГП в Українській РСР" (із змінами, внесеними Постановами КМУ від 28.10.92 р. № 597 та від 30.07.93 р. № 583).

Працівники міліції мають право застосовувати наручники, гумові кийки, засоби зв'язування, спеціальні засоби, заряджені речовинами сльозоточивої та дратівної дії, а також використовувати службових собак у випадках, зазначених у відповідному пункті Статуту ППСМ.

Забороняється застосовувати заходи фізичного впливу і спеціальні засоби: а) до жінок з очевидними ознаками вагітності, б) осіб похилого віку або з вираженими ознаками інвалідності і до малолітніх, крім випадків вчинення ними групового нападу, що загрожує життю і здоров'ю людей, працівників міліції, або збройного нападу і збройної непокори; в) у відношенні до представників дипломатичних, консульських та інших представництв іноземних держав.

Забороняється нанесення ударів гумовою палицею по голові, шиї, у ділянці ключиці, живота, по статевому органу. При застосуванні нару-

§1. Умови, що сприяють вчиненню злочинів у пасажирських потягах

Умови, що сприяли здійсненню злочинних діянь у пасажирських, потягах, можна умовно розділити на три групи:

- 1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів;
- 2) неправильне, а в окремих випадках неправомірне поведіння пасажирів;
- 3) негаразди в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті.

Розглянемо кожен з зазначених груп обставин більш докладно. Більшість висновків і положень будуть проілюстровані даними організованого авторами опитування пасажирів, працівників транспорту пасажирської сфери, а також співробітників міліції.

1. *Недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів.*

Ті ж самі недоліки можуть створювати сприятливі умови, скажемо, для незаконного провозу в потязі наркотиків або зброї і зовсім не впливати на динаміку поїзних крадіжок, чи шахрайства, насильницьких злочинів. У зв'язку з тим, що розглянути ці недоліки стосовно до кожного виду (групи) злочинів, а тим більше уніфікувати їх, не представляється можливим, сфера дії тих чи інших умов, що сприяли здійсненню злочинів у потягах, буде при необхідності вказуватися.

У першій групі обставин переважну частину складають порушення і зловживання, що допускаються членами бригад пасажирських потягів, насамперед провідниками вагонів. На те, що несумлінне виконання ними своїх службових обов'язків сприяє створенню криміногенної обстановки в потязі (вагоні), указало 63,9% опитаних співробітників міліції і 21,7% працівників транспорту.

На наш погляд, характеристика обставин розглянутої групи була б неповною без опису порушень, що допускаються членами поїзних бригад, що приводять до того, що вчинені злочини залишаються нерозкритими. Це, у свою чергу, породжує в злочинців безкарність і спонукує їх вчиняти нові злочини. До найбільш розповсюджених порушень такого роду можна віднести:

- 1) не встановлення прізвища, імені, по батькові і місця проживання потерпілих, свідків злочину, що відбувся;

- 2) неприйняття заходів до збереження обстановки, слідів злочину;
- 3) неповідомлення про злочини і порушення громадського порядку начальника потягу або наряду міліції супроводу;
- 4) ненадання необхідної допомоги нарядам міліції у виконанні ними задач по охороні правопорядку (відмовлення провідників пред'являти за вимогою працівників міліції для перевірки необхідні документи, протидія співробітникам міліції у вільному доступі у службові приміщення потягу і т.ін.)

Слід, однак, мати на увазі, що половина винуватців виявлених порушень з числа членів поїзних бригад указала як причину своєї бездіяльності острах помсти з боку правопорушників, а ще 16,6% послалися на нестачу часу у зв'язку з виконанням інших службових обов'язків. Однак четверта частина порушників прямо мотивувала таке поведіння власним небажанням виконувати свій громадський та службовий обов'язок, а майже 10,0% не ризикували вжити заходів до правопорушників у зв'язку з відсутністю взаємної підтримки серед членів поїзної бригади.

77,8% респондентів з числа міліціонерів як основну умову, що сприяє здійсненню майнових і насильницьких злочинів у потягах, указали на допуск провідниками у вагони пасажирів, що знаходяться в стані алкогольного сп'яніння.

Характерно, що частка позитивних відповідей по цьому ж питанню при опитуванні членів поїзних бригад склало менш 20,0%. Відомо, що відповідно до пункту «а» §57 Правил перевезень пасажирів і багажу по залізницях, залізниця вправі не тільки відмовити в перевезенні, але і видалити пасажирів з потягу, якщо він у шляху прямування порушує правила проїзду і громадський порядок, розпиває спиртні напої, знаходиться в нетверезому стані, заважає спокою інших пасажирів. Зневага провідниками вагонів цим правилом сприяє тому, що п'яні пасажирів стають об'єктами злочинів або самі вчиняють їх. За результатами опитування працівників міліції можна зробити висновок, що більше половини провідників не здійснюють контроль за громадським порядком і виконанням вимог діючих правил користування залізничним транспортом, допускають до посадки у вагони осіб у п'яному вигляді, не припиняють вживання спиртних напоїв пасажирами у шляху прямування, а також безцільне вештання громадян по вагонах, особливо у нічний час, не реагують на факти торгівлі у вагонах особами, що не є працівниками вагонів-ресторанів, допускають безквитковий проїзд пасажирів, провіз багажу понад установлені норми і т.ін.

66,7% респондентів відзначили, що не проведення роз'яснювальної роботи з пасажирами про належне збереження ними у поїзді своїх ре-

сіння спеціальних засобів дається керівниками на підставі рапортів працівників і оформляється наказом.

Під час перебування працівника на службі видані йому спеціальні засоби повинні знаходитись при ньому. Спеціальні засоби працівника можуть зберігатись за місцем його постійного проживання за наявності прикріпленого до стінки або підлоги металевого ящика з внутрішнім замком. До спеціальних засобів не повинні мати доступ інші особи.

Спеціальні засоби у разі носіння їх працівниками, одягненими в цивільний одяг, повинні бути прихованими від оточуючих і виключати можливість їх крадіжки чи насильного вилучення. Демонстрування працівником спеціальних засобів оточуючим (за винятком випадків, передбачених чинним законодавством), а також передавання їх іншим особам категорично забороняються.

У випадку застосування, псування, недбалого зберігання або втрати спеціальних засобів начальник, який дав дозвіл на їх отримання, призначає проведення службового розслідування, за результатами якого встановлюється винність чи невинність працівника і залежно від цього приймається рішення про притягнення винного до відповідальності згідно з чинним законодавством - дисциплінарної, матеріальної або кримінальної.

Контрольні питання:

1. *Які нормативні документи врегульовують порядок застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?*
2. *Який встановлений порядок застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?*
3. *Якими причинами та обставинами обумовлене не своєчасне або неправомірне застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?*
4. *Які заходи можуть забезпечити вміле та своєчасне застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?*

джених гумовими кулями револьвер «Корнет-С» калібру 9мм., з якого було виконано три прицільні постріли в злочинця, при взаємодії з членами поїзної бригади на чолі з начальником потягу, злочинець був затриманий. При встановленні особи затриманого ним виявився громадянин Республіки Грузія Ж., при проведенні обшуку у якого викрадене було знайдено і вилучено.

Затриманий злочинець разом з викраденими грошима був доставлений до чергової частини ЛВ на ст. Котовськ УМВС України на Одеській залізниці, де у відношенні нього було порушено кримінальну справу за ознаками ст.185 ч.5 КК України (крадіжка чужого майна в особливо великих розмірах).¹

На відміну від інших засобів активної оборони не смертельна зброя, яка споряджена гумовими або аналогічними металевими снарядами, має більшу відстань дії.

Таку зброю можна використати для подавання звукового сигналу про необхідність допомоги.

Подібна зброя при постійному носінні значно підвищить особисту безпеку працівників ОВСТ, особливо в умовах її застосування у вагонах пасажирського потягу.

Вітчизняне виробництво також засвоїло виготовлення газової та багатофункціональної зброї. Це, наприклад, дванадцятизарядний пістолет «Форт-12Г», який призначений для відстрілу дев'яти міліметрових газових набоїв; напівавтоматичний шестизарядний пістолет моделі АЕ-790G - багатофункціональний, 9-мм калібру, призначений для стрільби холостими, газовими набоями, гумовими кулями та сигнальними ракетами; пістолети «Форт-12Р», «Форт-14Р», «Форт-17Р» - 9-мм калібру, (дванадцятизарядний, чотирнадцятизарядний, сімнадцятизарядний) для стрільби газовими набоями, гумовими кулями чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смеральної дії. Крім цього можна назвати зброю для стрільби гумовими кулями - пістолет «Перемога» (аналог ПМ) та револьвер «Галчєня» (аналог револьвера «СМІТ & ВЕСОН»).

Інструкція про порядок постійного зберігання й носіння табельної вогнепальної зброї, боеприпасів і спеціальних засобів працівниками міліції, затверджена наказом МВС України від 25 січня 1995 р. № 60 визначає, що видача спеціальних засобів працівникам проводиться після перевірки умов зберігання та знання ними вимог відповідних нормативних актів і складання заліків. Дозвіл на постійне зберігання та но-

чий дуже негативно впливає на забезпечення їхньої майнової безпеки. 8,3% опитаних справедливо вказують і на такий негативний фактор, що сприяє здійсненню злочинів, як не забезпечення у темний час доби нормального освітлення у вагонах. На додаток до перерахованих обставин, співробітники міліції вказали і на такі умови, що сприяють здійсненню злочинів, як недотримання провідниками вимоги допуску у вагони пасажирів тільки при суворій відповідності прізвища пасажира в документі, який посвідчує особистість і зазначеному у квитку на проїзд у пасажирському потязі далекого прямування (25,0% респондентів), а також на зв'язок провідників зі злочинцями (16,7%). Слід зазначити, що іменний продаж квитків на пасажирському залізничному транспорті в різні періоди часу вводився і скасовувався. Позитивний момент цього правила безсумнівний з різних точок зору.

Слід відмітити, що не ризикують припинити правопорушення у потязі багато працівників транспорту. При цьому вони посилаються на відсутність співробітників міліції в потягах (68,7%), на великій відстані між підрозділами транспортної міліції (18,7%), на слабку професійну підготовку міліціонерів нарядів супроводу (12,5%).

Необхідно назвати і такі дії, що прямо не можуть бути поставлені в провину членам поїзної бригади, але створюють сприятливий ґрунт для здійснення злочинів. Сюди відносяться досить розповсюджені випадки, коли провідник працює у вагоні, що називається, «одноосібно» (без напарника) чи, гірше того, один на два вагони. Раніше вже підкреслювалося, що чимало злочинів у потягах відбувається з використанням спеціальних вагонних ключів. Неналежні умови збереження й облік цих ключів виступають обставинами, що полегшують здійснення злочинів. Несправність замикаючих пристроїв дверей купе, вагонів і перехідних тамбурів також діють на руку злочинцям.

До числа недоліків в організації пасажирських перевезень та в обслуговуванні пасажирів варто віднести порушення графіків руху потягів (затримки відправлення і запізнення прибуття поїздів), що приводить до значного скупчення і тривалого перебування пасажирів у потягах і на платформах.

2. *Неправильне, а в окремих випадках неправомірне поведіння пасажирів.* До факторів неправильного поведіння потенційних жертв злочинів можна віднести:

1) залишення особистих речей без нагляду або під наглядом мало знайомих людей;

2) користування послугами незнайомих осіб у перенесенні речей;

3) розміщення речей не в рундуках чи на багажних полицях, а залишення їх у проходах, під столиками купе а також в інших легкодоступ-

¹ Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 2005 р.

них місцях;

- 4) розмін великих сум грошей у сторонніх осіб;
- 5) залишення на ніч відкритими дверей купе;
- 6) придбання з рук проїзних документів, що можуть виявитися підробленими чи використаними;
- 7) купівля у незнайомих осіб речей або цінностей, що можуть виявитися краденими;
- 8) легковажне відношення потерпілих до зав'язування знайомств у потязі й ін.

Умовами, що полегшують здійснення злочинів і створюються неправомірними діями самих пасажирів слід, на наш погляд, вважати:

- 1) вживання спиртних напоїв у потязі, у т.ч. з особами, що згодом вчинили злочинне зазіхання;
- 2) участь в азартних іграх на гроші й т.ін.

Дуже характерно, що 36,1% опитаних співробітників міліції і 28,0% респондентів з числа провідників вагонів, у якості одного із самих негативних і розповсюджених обставин, що сприяють здійсненню правопорушень у потягах, назвали байдуже, інфантильне відношення пасажирів до порушень громадського порядку, що відбуваються поряд з ними.

Перш ніж перейти до викладу недоліків у діяльності ОВСТ, які сприяють здійсненню злочинів у пасажирських потягах, розглянемо окремі негативні фактори, появу яких зв'язано з виникненням нових видів злочинних діянь.

В даний час, коли зростає незаконний обіг наркотиків, зброї, боеприпасів і вибухових речовин важливого значення набуває знання умов, що сприяють злочинним проявам.

Загострення на просторах країн колишнього Радянського Союзу міжнаціональних відносин, поява на території СНД «гарячих точок», що викликало значні потоки осіб, які, використовуючи пасажирські потяги, незаконно перевозять зброю, боеприпаси і вибухові речовини до місця подій та назад з метою їхньої наступного застосування або продажу. Багато в чому це знаходить своє підтвердження в статистиці злочинів, вчинених із застосуванням вогнепальної зброї і вибухових речовин.

На відміну від повітряного транспорту, на залізницях багаж, ручна поклажа і самі пасажирів не піддаються, що називається, тотальному огляду. Це важливий фактор, що обумовлює вибір злочинцями виду транспорту для перевезення заборонених предметів. Правила перевезень пасажирів і багажу по залізницях категорично забороняють пасажиром провозити у вагоні речовини і предмети, що можуть заподіяти

її у готовність, якщо вважає, що в обстановці, яка склалася, можуть виникнути підстави для її застосування. Спроби особи, яка затримується працівником міліції з оголеною вогнепальною зброєю, наблизитись до нього, скоротивши при цьому визначену ним відстань чи доторкнутись до його зброї, дають працівникові міліції право застосувати вогнепальну зброю відповідно до ЗУ “Про міліцію”.

Працівник міліції, який застосував або використав зброю, зобов'язаний: а) негайно і письмово доповісти про це оперативному черговому по органу внутрішніх справ, своєму начальнику для сповіщення прокуророві; б) у випадках поранення вжити заходів для надання потерпілому невідкладної медичної допомоги, вжити при цьому застережні заходи від раптового нападу; в) при смертельних наслідках забезпечити охорону тіла вбитого і обстановки події до прибуття працівників ЛВ ОВСТ чи транспортної прокуратури.

З прибуттям в ЛВ ОВСТ доповісти рапортом своєму начальникові про застосування або використання зброї, вказавши коли, де, за яких обставин використовувалась зброя, до яких це призвело наслідків, кількість використаних патронів, надання потерпілому медичної допомоги.

Короткоствольна зброя несмертельної дії з гумовими чи аналогічними металевими снарядами має ряд особливостей, які є цінними для співробітників ОВСТ.

Така зброя може бути візуальною копією бойової і при оголенні одним своїм виглядом здійснювати на правопорушника психологічний вплив.

Правопорушник найчастіше керується лише своїми емоціями, а не логікою. У разі влучення гумової кулі він отримує емоційний шок від сильного больового імпульсу і, вважаючи себе серйозно пораненим, може припинити чинити опір наряду супроводу.

4 червня 2003 року наряд супроводження потягу №107 сполученням “Варшава-Одеса” у складі міліціонерів ОРМ по СП при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті при супроводженні вказаного потягу від пасажирів вагону №3 отримали усну заяву про крадіжку у нього грошей в сумі десяти тисяч доларів США та десяти тисяч гривень НБУ. В результаті проведення міліціонерами наряду супроводу заходів щодо розкриття вказаного злочину “по гарячих слідах” крадій був виявлений в тамбурі вагону №19, який намагався стрибнути з потягу зірвавши перед цим стоп-кран. При затриманні злочинець став чинити фізичний опір, на що старшим наряду, згідно п.4 ст.14 Закону України “Про міліцію” (для затримання та доставлення в міліцію або інше службове приміщення осіб, які скоїли правопорушення, якщо вказані вище особи чинять опір працівникам міліції) був застосований спеціальний засіб індивідуального захисту – пристрій для відстрілу патронів споря-

РОЗДІЛ 7. ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ ФІЗИЧНОГО ВПЛИВУ, СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАСОБІВ, ВОГНЕПАЛЬНОЇ ЗБРОЇ НАРЯДАМИ СУПРОВОДУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ.

§1. Порядок застосування вогнепальної зброї працівниками нарядів супроводу пасажирських поїздів.

Відповідно до ст. 15 ЗУ “Про міліцію” працівники міліції як крайній захід мають право застосовувати вогнепальну зброю у таких випадках: а) для захисту громадян від нападу, що загрожує їх життю і здоров’ю, а також звільнення заручників; б) для відбиття групового або збройного нападу на працівника міліції або членів його сім’ї чи іншого нападу, якщо їх життю або здоров’ю загрожує небезпека; в) для відбиття нападу на об’єкти, що охороняються, конвої, жилі приміщення громадян, приміщення державних і громадських підприємств, установ і організацій, а також звільнення їх у разі захоплення; г) для затримання особи, яку застигли при вчиненні тяжкого злочину і яка намагається втекти; д) для затримання особи, яка чинить збройний опір, намагається втекти з-під варти, а також озброєної особи, яка погрожує застосуванням зброї та інших предметів, що загрожує життю і здоров’ю працівника міліції.

Працівники міліції мають право використовувати зброю для подання сигналу тривоги або виклику допомоги, для знешкодження тварини, яка загрожує життю і здоров’ю громадян або працівника міліції.

Забороняється застосовувати і використовувати вогнепальну зброю: а) при значному скупченні людей, якщо від цього можуть постраждати сторонні особи; б) проти жінок з явними ознаками вагітності, осіб похилого віку або з вираженими ознаками інвалідності та до малолітніх, крім випадків вчинення ними групового нападу, що загрожує життю і здоров’ю людей, працівників міліції або збройного нападу чи збройної непокори. Перед застосуванням зброї працівник міліції, крім випадків, коли його життю або життю і здоров’ю громадян загрожує безпосередня небезпека, повинен зробити попередження про намір її застосування окликом: “Стій! Стріляти буду!”. Ні в якому разі зброя не може бути застосованою, якщо є вірогідність ураження сторонніх осіб або життєво важливих технічних пристроїв або обладнання вагону.

Без попередження зброя може бути застосована при раптовому або озброєному нападі, при втечі з-під варти зі зброєю, а також для визволення заручників.

Працівник міліції має право оголосити вогнепальну зброю і привести

шкоду здоров’ю пасажирів і обслуговуючого персоналу, а також безпеці руху. Така вимога поширюється і на працівників залізничного транспорту. Однак у деяких випадках у ході однієї з оперативно-профілактичних операцій «Іноземець», проведеної на ділянці східної границі України були встановлені факти коли самі провідники перевозили заборонені предмети.

3. Недоліки в діяльності ОБСТ.

Істотним оціночним показником ефективності діяльності транспортної міліції є громадська думка. При підготовці до масового перевезення пасажирів у весняно-літній період на шести залізницях України авторами організоване вивчення громадської думки про стан правопорядку в пасажирських потягах.

З 12 тисяч респондентів 80,9% оцінюють його як добрий, рідше - задовільний. Майже половина вважає, що в останні роки порядку на залізничному транспорті стало більше.

37,8% опитаних пасажирів серйозно хвилюють такі правопорушення в потягах, як поява осіб у стані сп’яніння - 46,3%; вживання спиртних напоїв - 27,2%; хуліганство - 24,2%.

На питання «чи почуваете Ви себе під час поїздки в безпеці?» 76,0% респондентів відповіли позитивно, 22,0% - негативно. Більшість із громадян, що відповіли на поставлене питання негативно, пояснили:, що вони не знають, як зв’язатися з міліцією в разі потреби або не сподіваються, що міліціонери можуть чимось допомогти. Дійсно, питання об’єднання пасажирських і приміських потягів екстремним зв’язком «пасажир - машиніст - міліція» і зв’язком «провідник - начальник потягу - диспетчер - міліція» зважаються на місцях укр. повільно. Пасажирські потяги не оснащуються стаціонарними радіостанціями для забезпечення нормальних умов роботи оперативно-пошукових і слідчо-оперативних груп. 41,1% опитаних співробітників міліції пояснили, що відсутність неналежної роботи таких пристроїв зв’язку негативно впливає на результативність роботи нарядів супроводу міліції в потягах.

Провідники вагонів за визначену грошову компенсацію погоджуються передавати посилки, не маючи уявлення, що в них знаходиться. Іноді члени поїзної бригади йдуть на пряму змову зі злочинцями і дозволяють їм провезти у вагоні заборонені предмети. Нерідко для цих, цілей надається купе провідників і інші службові приміщення. Змінилися за останнє десятиліття і вимагають додаткового вивчення обставини, що сприяють здійсненню злочинів іноземними громадянами і проти них. У зв’язку з відсутністю «залізної завіси», розширенням міжнародних контактів протягом останніх років пасажиропотік іноземців в Україну збільшився. На тлі дезинтеграції державних і суспільних струк-

тур, посилення протиріч в економічній, політичній і соціальній сферах, значна кількість іноземних громадян прибуває в Україну без відповідних документів, безконтрольно пересуваючись по країні. Таке положення серйозно загрожує національній безпеці України, підризом її економіки. Створюються організовані злочинні групи, що спеціалізуються на злочинах у відношенні іноземців. Злочинні групи формують і самі іноземці, що осіли в Україні.

Істотними недоліками, що впливають на стан оперативної обстановки й ефективність боротьби правопорушеннями в потягах, є неправильне розміщення (дислокація) нарядів патрульно-постової служби і не раціональне використання наявних сил і засобів.

Найчастіше оперативно-пошуковими групами опрацьовуються потяги не уражені правопорушеннями і, навпаки, залишаються без уваги неблагополучні, криміногенні потяги. Залишається незначною кількість оперативно - пошукових груп та нарядів супроводу у потягах, що обумовлено в більшості випадків не комплектом особового складу, а також іншими причинами як об'єктивного так і суб'єктивного характеру.

По-перше, в останні роки у чисельності старшого, середнього і молодшого начальницького складу міліції склався певний дисбаланс: офіцерів стало чи ледве не більше, ніж постових міліціонерів. І оскільки для офіцера кабінетний стиль роботи є переважним, міліціонерів у потягах стало менше.

По-друге, через зміну в результаті реформи на залізничному транспорті форм власності, а також через фінансові негаразди, деякі транспортні підприємства, що уклали раніше договори з ОВСТ на утримання визначеної додаткової штатної чисельності міліції, стали їх розривати. Це не могло не вплинути на розстановку сил і засобів нарядів супроводу в потягах. Стали не рідкістю випадки, коли співробітники міліції супроводжують і оперативно опрацьовують потяги без напарника, поодиночки, що суворо забороняється. 31,2% опитаних міліціонерів указали на цей недолік як на фактор, що негативно впливає на ефективність роботи. Останнім часом отримали поширення факти, коли на міліціонерів ППСМ покладаються функції, не зв'язані з охороною громадського порядку.

Необхідно відзначити неналежну організацію роз'яснювальної роботи серед пасажирів. Нерідко така робота проводиться епізодично, носить у своїй більшості, формальний характер. Недостатньо використовується для інформування пасажирів поїзна радіомережа. Тексти радіоповідомлень та радіогазет не обновляються і транслуються не у всіх потягах.

Дуже важливою обставиною, що перешкоджає успішній боротьбі зі

Відійдіть від об'єкта таким чином, щоб:

Ви знаходилися поза зоною безпосередньої видимості знайденого об'єкта;

Ви знаходилися на відстані не менш 100 метрів від знайденого предмета;

Ви знаходилися подалі від скла і припаркованих автомобілів;

Ви знаходилися на безпечній відстані від інших небезпечних предметів: газів, що зберігаються в балонах та пляшках, електроустаткування під високою напругою і т.ін.

Ви знаходилися там, де немає інших виявлених бомб.

ІНФОРМАЦІЯ, НЕОБХІДНА ДО ПЕРЕДАЧІ

Повідомите в контрольний орган:

Що це, (розміри, будь-які деталі і т.ін.).

Де це! (точне місцезнаходження і проходи до цього місця).

Коли предмет був виявлений і узятий під охорону!

Чому Ви вважаєте, що виявлений предмет підозрілий, чи була загроза вибуху!

Хто свідки! Чи заслуговують вони довіри!¹

Контрольні питання :

1. В чому полягає небезпека незаконного поводження з вибуховими речовинами у ході пасажирських перевезень?

2. Що таке вибухові речовини?

3. Яких заходів безпеки повинні дотримуватись наряди супроводу при виявленні вибухонебезпечних предметів?

¹ Матеріали 22-го засідання Асоціації Колпофер от 23 марта 1995 года, Париж. 111с.

діоперешкоди в широкому діапазоні частот. Потім, наблизившись до предмету, обережно закріпити на яких-небудь виступаючих його частинах мотузку, що має на кінці гачки, карабіни й ін. З укриття натягнути мотузку і зрушити предмет з місця. Усі ці дії повинна проводити одна людина щоб уникнути невиправданих жертв, у тому числі в результаті розльоту осколків. При такому впливі на вибуховий пристрій спрацьовують натяжні, відривні, розтяжні, вібраційні та інші елементи, що приводять детонатор в дію.

Якщо вибуху не відбулося, то ступінь небезпеки значно зменшується: радіодетонатор подавлений створеними радіоперешкодами, провокація спрацьовування натяжних, і інших елементів підшивачів не дала результату, що свідчить про їхню відсутність або непрацездатність за якимись причинами.

Подальші дії по знешкодженню ВП повинні починатися з направлення до місця розташування підозрілого предмета службового собаки вибухотехнічної служби МВС. Службовий собака навчений таким чином, що при виявленні вибухової речовини подає знак про наявність небезпечного предмету, після чого дії працівників міліції повинні проводитись у вище зазначеному порядку.

Становить інтерес досвід боротьби з ірландськими терористами, накопичений Британською транспортною поліцією.

Наведемо деякі положення спеціальної пам'ятки співробітнику Британської транспортної поліції про дії при загрозі вибуху.

Рекомендація № 1.

Виявлені предмети, які залишені без догляду.

Відкривай посібник з перевірки підозрілого предмету та надай відповіді на поставлені запитання:

Ступінь підозри: низька, середня, висока.

Існує явна погроза вибуху! Немає. Так.

Що-небудь дивне! Немає. Так.

Чи захований предмет. Ні. Так.

Продовжуйте перевірку. Повідомите про подію в контрольний орган.

Перш ніж доторкатися до предмета, придивитесь і прислухайтеся.

Обміркуйте можливість евакуації, якщо підозри залишаються.

Установіть свідків.

Перед використанням рації відійдіть від об'єкта на безпечну відстань і повідомте про знахідку чергового.

Якщо зовсім очевидно, що перед Вами вибухівка або відбудеться вибух, звертайтеся до розділу 2.

Рекомендація № 2.

злочинами в пасажирських потягах є недостатньо висока професійна підготовка працівників ОВСТ. Це визнали 78,1% опитаних міліціонерів. У зв'язку з цим важливого значення набуває показник наявності у співробітників вищої або середньої спеціальної юридичної освіти. Однак при опитуванні з'ясувалося, що таку освіту мають лише 34,0% респондентів.

За останні роки в наслідок оптимізації чисельного складу транспортної міліції та масового звільнення або виходу на пенсію досвідчених фахівців в більшості лінійних відділів спостерігається низький рівень практичного досвіду роботи у більшості працівників міліції. Більш половини опитаних (57,3%) ще не проробили в органах транспортної міліції й п'яти років. Має місце практика призначення на посади керівників середньої управлінської ланки працівників, які не мають достатнього досвіду роботи. Дуже цікава і така деталь. На питання про те, чому діяльність міліції з попередження і розкриття злочинів у потягах недостатньо ефективна, і наскільки таке положення зв'язане з рівнем підготовки співробітників, у багатьох респондентів проявилася захисна реакція. Вони поскаржилися на відсутність спеціалізації у навчанні, а також спеціальної літератури для самоосвіти. Тут доречно підкреслити, що з залишенням Могілевської середньої спеціальної школи транспортної міліції у сусідній державі Білорусія на довгий час була припинена фундаментальна підготовка офіцерських кадрів для органів внутрішніх справ на транспорті. Крім того, фахівцями відмічено, що навчання міліціонерів лінійних підрозділів міліції у навчальних центрах територіальних ОВС малоефективно і не дає спеціальних знань. Створені навчальні центри при ЛУ ОВСТ поки ще слабкі і діють тільки при двох лінійних управліннях на залізницях. Через відсутність фінансових коштів на відрядження не забезпечується наповнюваність навчальних центрів УМВСТ і вони не завжди повністю укомплектовані слухачами.

Для ліквідації кадрової прогалини в 1996 році в Одеському інституті внутрішніх справ був відкритий факультет транспортної міліції та створена профільна випускаюча кафедра "Тактики і методики попередження та розкриття злочинів на транспорті". А в жовтні 2000 році був здійснений перший випуск офіцерів для транспортної міліції. За останні п'ять років Одеський юридичний інститут ХНУВС підготував 507 молодих фахівців та здійснив перепідготовку 228 офіцерів транспортної міліції. Що стосується спеціальної літератури, то її дійсно ще недостатньо, особливо коли мова йде про сучасні наукові дослідження. Дане монографічне дослідження призначене частково заповнити цю прогалину.

Більшість опитаних працівників окремої роти міліції супроводу па-

сажирських поїздів поскаржився на нестачу часу для виконання безпосередніх функцій по наведенню порядку у пасажирських потягах. Кожен другий заявив, що занадто багато часу особовий склад проводить на інструктажах і нарадах, витрачає його на складання рапортів, довідок, звітів і планування роботи.

Наступним недоліком у роботі ОВСТ, що знаходиться у прямому зв'язку зі станом правопорядку в пасажирських потягах, є невисокий рівень технічної оснащеності співробітників. Ця обставина дає можливість злочинцям відносно безперешкодно провозити залізницею наркотики, зброю, боєприпаси, вибухові речовини, знайти які без спеціальних технічних засобів важко. Не на належному рівні знаходиться, також питання застосування службового собаководства в діяльності ОВСТ, кінологічні центри мають тільки при двох ЛВ УМВСТ.

Якщо на незабезпеченість нарядів супроводу потягів і ОПГ зброєю, сучасними засобами зв'язку й індивідуального захисту вказали 25,9% опитаних працівників міліції, то на відсутність сучасної пошукової й оперативної техніки - 53,1%.

Дослідження дозволило виявити дуже характерну тенденцію, що там, де не налагоджена взаємодія з іншими лінійними і територіальними ОВС, з поїзними бригадами і громадськими формуваннями, там обстановка в потягах нестабільна і напружена.

Це підтверджують і дані опитування. Так, 32,0% опитаних співробітників міліції пояснили, що начальники потягів і провідники часто протидіють їм у виконанні службових обов'язків, а 28,3% сказали, що те ж саме роблять пасажирів.

Досить самокритично міліціонери відповіли на запитання про взаємодію лінорганів з територіальними ОВС у частині виявлення осіб, що збувають викрадене у потягах майно на прилеглій до залізниці території.

Низьку оцінку надали працівники міліції і рівню взаємодії з громадськістю і працівниками транспорту у попередженні і розкритті злочинів. 77,6% респондентів категорично заявили - такої взаємодії немає, 86,9% опитаних стверджували, що сьогодні взаємодія ОВСТ із громадськістю і працівниками транспорту в попередженні і розкритті злочинів у пасажирських потягах організована неефективно.

Розглянуті в посібнику існуючі умови та інші обставини, які сприяють здійсненню злочинів у пасажирських потягах, не можуть бути усунуті тільки заходами правового характеру. І тим більше засобами адміністративної чи кримінальної репресії. На наш погляд, це - щоденна кропітка, комплексна робота двох відомств: МВС і МТЗ України, що включає в себе економічні, організаційні, адміністративні, технологіч-

Одержавши інформацію від громадян або посадових осіб про виявлення підозрілих предметів чи безхазяйних речей, необхідно:

1. Видалити всіх людей на безпечну відстань або в укриття.
 2. Зробити попередній візуальний огляд предмета, не доторкаючись до нього.
 3. Повідомити про предмет, його зовнішніх ознаках, місці перебування, часу виявлення оперативному черговому по ОВСТ, не використовуючи при цьому засобів радіозв'язку.
 4. Забезпечити охорону небезпечної зони.
 5. Уточнити у очевидців обставини виявлення предмета, з'ясувати ознаки, по яких він був віднесений до потенційно вибухонебезпечного, демаскуючою ознакою вибухонебезпечного предмета може бути, наприклад, «забутий» і явно нікому з навколишніх не приналежний предмет (сумка, валіза, згорток, пакет і т.ін.). Цей предмет, як правило, знаходиться в якому-небудь місці тривалий час. У виявленні подібних вибухових пристроїв велике значення має пильність, що виявляють навколишні: провідники вагонів, пасажирів, працівники міліції.
 6. Установити осіб, що бачили і можуть пояснити появу підозрілого предмета на даному місці (заряду ВР). Для цього необхідно посадити поруч із предметом працівника міліції у цивільному одязі та організувати спостереження. Якщо виявлений заряд ВР і, отже, вибуховий пристрій, то керівник операції приймає рішення по його знешкодженню. Знищення можливе у випадку, якщо небезпека руйнувань або ушкодження вибухом мінімальна, а втрати людей цілком виключаються.
 7. Зробити більш ретельний огляд предмета з метою виявлення ознак, що дозволяють припустити, що він є вибуховим пристроєм (наявність антени, проводів, що надходить від предмету запаху пально-мастильних матеріалів, розчинників, звук працюючого годинного механізму, наявність у предмета елементів, що не відповідають його прямому призначенню, а також зв'язків з об'єктами навколишнього оточення у вигляді „розтяжок”, прикріпленого дроту і т.ін.).
 8. Будь-якими доступними підручними засобами локалізувати можливі наслідки можливого вибуху (установити дерев'яні щити, укласти мішки з піском, автомобільні покришки і т.ін.).
 9. Для проведення подальших дій з підозрілим предметом викликати фахівців - вибухотехників регіональних дільниць контролю вибухонебезпечних предметів вибухотехнічної служби МВС чи СБУ.
- У відділі вибухотехнічної служби УМВС можна одержати консультації по кожній конкретній ситуації.

Якщо у вибуховому пристрої передбачається наявність радіо детонатора, необхідно за допомогою спеціальних механізмів створити ра-

небезпечними предметами слід розглянути, що таке вибухові речовини. *Вибухові речовини (ВР)* – це індивідуальні речовини та суміші, які в результаті певного зовнішнього впливу (нагрівання, удар, тертя, вибух іншої ВР тощо) здатні до швидкого хімічного перетворювання, що супроводжується виділенням великої кількості енергії та утворюванням газів.

Вибуховими можуть бути речовини будь-якого агрегатного стану – тверді тіла, рідини, гази. Найбільш широке застосування знайшли вибухові речовини у твердому та рідкому агрегатних станах. Залежно від характеру зовнішнього впливу для ВР характерні два режими хімічного перетворювання – детонація та горіння.

При детонації реакція вибуху розповсюджується дуже швидко (залежно від природи ВР, властивостей та розмірів заряду – 1000 – 10000 м/с) в результаті передачі енергії за допомогою ударної хвилі.

При горінні розповсюдження реакції забезпечується завдяки передачі енергії до речовини, що не прореагувала, і теплопровідності або дифузійному теплообміну з нагрітими продуктами горіння.

І все-таки необхідно визнати: практика реагування ОВСТ на інформацію (у тому числі анонімну) про можливі вибухи чи вибухи, що замишляються, в місцях установки вибухових пристроїв залишає бажати кращого. Поки ще ОВСТ не готові повною мірою до профілактики і запобігання злочинів цієї категорії. Недостатньо аналізуються обставини і причини здійснення вибухів, не здійснюється прогнозування ймовірних місць установки вибухових пристроїв і часу їхнього спрацювання, виявлення осіб, що підготовляють і здійснюють вибухи.

Недостатньо орієнтується на виявлення злочинних задумів конфіденційний апарат. Невеликий обсяг оперативної інформації, що надходить з об'єктів дозвільної системи, місць виробництва, збереження і транспортування вибухових речовин. Багато опитаних, співробітників міліції не знають про існування пам'яток і інструкцій про дії при виявленні вибухових пристроїв. При виявленні вибухових речовин рідко використовуються спеціально навчені пошукові собаки, наявні спеціальні технічні засоби. При розкритті і розслідуванні терористичних актів, що готуються, і кримінальних вибухів експертами на місцях, недостатньо застосовується розроблена ЕНДКЦ МВС України методика експертного дослідження індивідуального запаху людини.

У зв'язку з цим представляється необхідним викласти деякі рекомендації з діяльності співробітника міліції при виявленні вибухонебезпечних і підозрілих предметів, а також у випадку надходження анонімного сигналу про погрозу вибуху. Викладені в наказах МВС України від 12.06.96 р. № 419 та від 18.07.96 р. № 493 від 08.05.99 р. № 381.

ні, правові, соціальні та інші заходи по усуненню причин та умов, що сприяють вчиненню злочинів. Перейдемо до їх розгляду.

Контрольні питання:

1. *Які причини та умови сприяють вчиненню злочинів у ході пасажирських перевезень на залізничному транспорті?*
2. *В чому полягають недоліки роботи ОВСТ по попередженню та розкриттю злочинів, які вчиняються у ході пасажирських перевезень?*
3. *Як ви вважаєте чи можливо усунення в короткий термін зазначених недоліків?*

РОЗДІЛ 3

Попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень органами внутрішніх справ на транспорті у пасажирських потягах.

§1. Питання удосконалення роботи з попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень.

В даний час в органах внутрішніх справ на транспорті, відсутні спеціальні профілактичні підрозділи. Тому ефективність організації попередження злочинів у потягах багато в чому визначається змістом управлінської діяльності лінійних органів внутрішніх справ, що у себе включає:

- 1) конкретизацію цілей, задач, функцій кожної служби, підрозділів й окремих співробітників з участі їх у профілактичній діяльності;
- 2) збір, обробку й аналіз інформації про стан і поширеність злочинів;
- 3) підготовку управлінських рішень;
- 4) планування взаємодії і координацію дій галузевих служб, підрозділів залізничного транспорту і громадських організацій;
- 5) створення системи обліку і контролю за результатами роботи.

Конкретизацію задач і функцій окремих служб варто почати з організаційно-інспекторського апарату і чергової частини лінійного органу. Начальник штабу ОВСТ разом з інспекторським складом і співробітниками чергової частини повинні забезпечити:

- своєчасний і повний прийом інформації про всіх подіях, що відбуваються на ділянці обслуговування, зв'язаних з оперативною обстановкою в пасажирських потягах;
- оцінку інформації, що надійшла, і її розподіл у виді чітко сформульованих завдань або повідомлень для інших підрозділів органів внутрішніх справ і організацій залізничного транспорту в залежності від виконуваних ними функцій і компетенції;
- прийняття передбачених законом заходів до осіб, доставлених у чергові частини за здійснення злочинів і порушень громадського порядку у потягах;
- організацію керування нарядами ППС міліції й інших сил, що беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного пасажирського транспорту, і т.ін. Найбільший обсяг функцій у сфері попередження злочинів у потягах покладається на служби карного розшуку й охорони громадського порядку. Співробітники КР повинні приділяти увагу не тільки визначенню окремих ділянок і потягів, ура-

бігання можливого застосування в ході вчинення злочинів загальнокримінального характеру чи необережного поводження з ними на транспорті, через що можуть постраждати невинні люди. Крім цього, можливість вчинення злочинів із незаконного виготовлення і використання саморобних вибухових пристроїв поширилася також завдяки публікаціям у літературі вільного обігу "рецептів виготовлення бомб у домашніх умовах", зокрема в Інтернеті.³

Останнім часом досить значне поширення одержали незаконні перевезення вибухових речовин, армійських боєприпасів, а також погрози мінування і підризу об'єктів транспорту, у тому числі і рухомого.

Протягом року фіксуються сотні сигналів про установлення вибухових пристроїв у громадських місцях. З них 10,0% - у потягах. Так, на об'єктах транспорту в 1994 році було 16 таких дзвоників, у 1995 році вже 94, а в 2003 р. – майже 200. Установлюються, як правило, тільки аноніми, що дзвонили з квартирних чи мобільних телефонів. У більшості випадків правопорушники дзвонять з телефонів-автоматів, що серйозно ускладнює пошукові заходи. Для вживання екстрених заходів за повідомленнями такого роду на великих вокзалах організоване постійне чергування спеціальних груп, у задачі яких входить виявлення і знешкодження вибухових пристроїв.

У чергову частину ЛВВС на станції Одеса-Головна подзвонив невідомий і повідомив про диверсію, що готується, у фірмовому потязі „Чорноморець” рейсом „Одеса-Київ”. По тривозі була піднята вся транспортна міліція від Одеси до Києва. На одній зі станцій у потяг де мирно спали пасажири була направлена група особливого призначення, до складу якої входили фахівці-вибухотехніки, вона терміново приступила до обстеження рухомого складу поїзду від локомотива до останнього вагону. По вагонах провели службового собаку. Посилені загони шляховиків залізниці та міліції метр за метром обстежили полотно і насип уздовж колії на усьому маршруті руху потягу.

Потяг тим часом проїхав до станції призначення без надзвичайних пригод. А на інший день оперативний черговий знову прийняв від цього анонімного абонента сигнал про те, що бомба закладена на станції. Абонента удалося «зафіксувати». Ледь зловмисник поклав трубку на важіль, у нього роздався дзвоник. Голос чергового вкрадіво попросив уточнити: під яку саме станцію, нащо зловмисник оторопіло, машинально буркнув: під залізничну... І відразу зрозумів, що «засвітився».

Для того щоб протидіяти фактам незаконного використання вибухо-

³ Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник.- УКРІНФОРМ, 2001, - 196 с.

§3 Дії нарядів супроводу під час виявлення вибухонебезпечних предметів

В останні роки у світі загострилась проблема організації протидії політичним, релігійним і націоналістичним проявам екстремістських течій. Радикально налаштовані екстремістські організації в якості аргументу здійснення тиску на уряди країн та світову спільноту використовують терористичні акції з застосуванням вибухових пристроїв. Подібні процеси відбуваються у деяких країнах що входили до складу Радянського союзу – це Росія, Молдова, Закавказькі республіки.

Які ж причини цього явища у пострадянському просторі? Аналіз діяльності терористичних організацій – ЕТА в Іспанії, ІРА у Великій Британії, Аль Каїда в Афганістані та багатьох ін. – свідчить про те, що саме тероризм найчастіше застосовується для вирішення міжетнічних конфліктів. Отже, Україна, яка межує з Росією (де це явище дуже розповсюджене) та Придністров'ям, повинна враховувати існуючу тенденцію можливості ескалації тероризму в разі неприділення серйозної уваги і не проведення поміркованої, на довгострокових засадах етнічної політики, наприклад, щодо Криму, неадекватного реагування на заклики під час виборів 2004 р. деяких політиків до регіональної федералізації України та ін.¹

Як відмічають вчені В. А. Ліпкан, Д. Й. Никифорчук, М. М. Руденко інтелектуальна еліта України дуже повільно включається до процесу освоєння суті та змісту тероризму, але гострота життя, не очікуваний трагізм нового витка історії, тяжкі випробування, які випали на долю нашої Батьківщини, агресивність зовнішнього світу - все це підштовхує до радикальної активізації науково - практичних розробок та досліджень, тактики і стратегії боротьби з тероризмом та зі злочинами терористичної спрямованості.²

Враховуючи, що діяльність усіх видів транспорту, зокрема залізниці, України пов'язана з діяльністю транспорту інших держав, у тому числі СНД, де до сьогодні не вщухають терористичні акти і злочини терористичної спрямованості, є нагальна потреба організовувати і проводити комплекс профілактичних заходів з недопущення міграційних процесів, незаконного транспортування зброї, боєприпасів, вибухівки не тільки для профілактики злочинів терористичної спрямованості, але й для запо-

жених злочинними проявами, але і виявленню криміногенних факторів, що сприяють здійсненню злочинів і виявленню кола осіб, у відношенні яких необхідне вживання профілактичних заходів, організації взаємодії з нарядами міліції супроводу поїзда для своєчасного припинення злочинів у потягах. Необхідно зазначити, що функціональні обов'язки співробітників служби ДСБЕЗ розробляються з урахуванням виконання задач по виявленню і паспортизації всіх об'єктів торгівлі і громадського харчування, а також виявленню і припиненню торгівлі фальсифікованими спиртними напоями. Профілактичній діяльності підрозділів ДСБЕЗ у сфері пасажирських перевезень повинна приділятися велика увага, тому що викликають тривогу громадськості і породжують справедливі дорікання пасажирів численні факти продажу у шляху прямування поїзда фальсифікованих товарів, особливо спиртних напоїв. Як уже раніше відзначалося, ці товари найчастіше реалізуються аж ніяк не працівниками вагонів-ресторанів.

Координація профілактичної діяльності служб і підрозділів повинна покладатися на одного з заступників начальника ЛУ УМВСТ. На нього також покладаються функції організації взаємодії всіх служб з адміністрацією підприємств залізничного транспорту і громадських формувань.

Метою процесу збору, обробки й аналізу інформації служить виявлення негативних факторів, що впливають на оперативну обстановку у пасажирських потягах. Показники, що характеризують стан боротьби зі злочинністю у пасажирських потягах, повинні враховуватися в їхньому взаємному зв'язку за допомогою підготовки аналітичних оглядів, довідок і звітів по даній лінії роботи.

Рекомендується збір інформації про стан, структуру, динаміку поширеності злочинів у потягах будувати по визначеній системі, що включає в себе:

- 1) соціально-економічну і демографічну характеристики магістралі обслуговування;
- 2) оцінку стану і можливостей власних сил і засобів, що беруть участь у попередженні і розкритті злочинів у потягах;
- 3) результати діяльності підрозділів ОВСТ по запобіганню злочинів у потягах.

На стадії підготовки рішень основні висновки і пропозиції з оцінки оперативної обстановки конкретизуються у пунктах спеціального плану попередження злочинів у пасажирських потягах.

Вивчення практики показує, у лінійних ОВС нерідко складається кілька планів з профілактики злочинів, як правило на рівні підрозділів та служб, у більшості з яких заходи щодо організації попередження зло-

¹ Бахін В.П., Михайлов М.А. Кримінальний вибух: поняття, характеристика, аналіз, розслідування. К., 2001, - 132с.

² Боротьба з тероризмом / Ліпкан В.А., Никифорчук Д.И., Руденко М.М. /- К.: Знання України, 2002. - 254 с.

чинів плануються формально, профілактичні заходи в діяльності оперативних співробітників КР застосовуються відносно рідко. З 200 опитаних лише 8,2% відзначили, що регулярно проводять роботу з виявлення осіб, які регулярно відвідують об'єкти транспорту, та здійснюють їх оперативну перевірку. І всього лише 1,0% респондентів визнали, що займаються виявленням осіб, які використовують залізничний транспорт для проїзду до населених пунктів для вчинення злочинів на їх території обслуговування.

Менш 16,0% опитаних зазначили, що «виявлення причин і умов, які сприяють здійсненню злочинів проти власності та вживання заходів по їх усуненню» включені в їхні функціональні обов'язки. Як виявилось, цілеспрямовано і послідовно займаються встановленням контактів із громадськістю (робота з позаштатними співробітниками міліції, громадськими формуваннями, проведення бесід, читання лекцій у колективах залізничників, освітніх установах) усього лише 4,1% з опитаних співробітників КР.

Практично не закріплюється у функціональних обов'язках оперативних працівників здійснення взаємодії зі службою охорони громадського порядку. Разом з тим варто підкреслити, що проведення спільних рейдів, спеціальних операцій по виявленню правопорушників і постановці їх на профілактичний облік найбільше ефективно на основі аналізу інформації, представленої співробітниками КР (у тому числі отриманої оперативним шляхом). Крім профілактичних операцій і рейдів, наряди міліції на своїх місцях і маршрутах перешкоджають вживанню спиртних напоїв пасажирами (що часто є приводом для знайомства злочинця і його потенційної жертви), вилучають з потягів п'яних (можливих жертв злочинів), патрулюють вагони на маршруті руху, виявляючи осіб, що підготовлюють вчинення злочинів або знаходяться в розшуку.

Підрозділи по попередженню правопорушень неповнолітніх повинні чітко відпрацювати порядок виявлення й обліку підлітків, схильних до безцільного перебування на об'єктах транспорту (у тому числі катанню у потягах), організувати взаємодію з адміністраціями по місцю навчання або роботи підлітків. Спеціально виділеному співробітнику доручається здійснення контролю за вихованням дітей у родинах залізничників. Особливо в місцях компактного їх проживання.

Практика показує, що заплановані в планах роботи профілактичні заходи у потягах часто дублюються, мають не узгоджені між собою терміни, не визначаються конкретні виконавці.

Багато планів містять чимало декларативних пунктів з формулюваннями типу «підняти», «активізувати», «посилити», «вишукати мож-

Контрольні питання:

1. Які особливості має охорона громадського порядку у поїздах приміського сполучення?
2. Які види злочинів мають місце у поїздах приміського сполучення?
3. В чому полягає особливість проведення затримання злочинців у поїздах приміського сполучення?
4. В чому полягає особливість проведення розслідування фактів крадіжок речей пасажирів у поїздах приміського сполучення?

При затриманні злочинця (що підозрюється) в вагоні необхідно за допомогою пасажирів відтіснити особу, що затримується на вільне місце або в тамбур, загородити доступ до нього сторонніх осіб, встановити і записати прізвища, імена, по-батькові, адреси очевидців, негайно через машиніста повідомити оперативного чергового найближчого ЛВВС про затримання і намічене місце висадки затриманого, попросити допомоги для доставки його в міліцію.

Найбільші труднощі виникають при затриманні групи правопорушників, особливо якщо наряд складається з одного міліціонера. Останній в такому випадку повинен заздалегідь зв'язатися з черговим, доповісти обстановку і попросити допомогу нарядів міліції з найближчої станції на шляху слідування поїзду. По можливості необхідно використати допомогу робітників залізничного транспорту або пасажирів. Затримання злочинців, (що підозрюються) бажано проводити лише після прибуття підкріплення.

Якщо зв'язатися з оперативним черговим або з іншими нарядами міліції не вдалося, а в поїзді отримати допомогу нема від кого, то слід продовжувати спостереження за групою до того моменту, доки не складеться більш сприятлива ситуація для затримання. Якщо дії правопорушників стають явно небезпечними для навколишніх, або ці особи можуть зникнути або переховатися, робітник міліції зобов'язаний, не очікуючи допомоги, самостійно затримати їх.

Добре зарекомендував себе на практиці і такі тактичні засоби: один з членів наряду заздалегідь звертає увагу громадян на дії правопорушника в той момент, коли той вчиняє протиправні дії, інші в цей час затримують його. Громадяни, які спостерігали дії правопорушника, згодом можуть виступити в якості свідків.

У тих випадках, коли поведінка затриманого насторожує, потрібно негайно зробити зовнішній огляд його одягу і речей з метою викриття вогнепальної зброї, ножів, кастетів, бритв, а також предметів, якими він може скористуватися для нападу. Після зовнішнього огляду і речей затриманий відводиться в службове приміщення вагону для ретельного обшуку. У цей час працівникам міліції потрібно уважно стежити за поведінкою затриманого, щоб він не викинув предмети, що його викривають.

Про затримання правопорушника слід негайно повідомити оперативного чергового, а при доставленні затриманого в ЛВВС - доповісти письмовим рапортом начальнику.¹

¹ Грохольський В.Л., Білий П.М. Тактика і методика затримання правопорушників на об'єктах залізничного транспорту. - Одеса, 1999. - С. 44.

ливість» і т.ін.

Для рівня відділень КМСН лінійних органів, які є основними виконавцями, подібні формулювання неприпустимі. Доцільно, наприклад, задачі посилення профілактичної роботи в трудових колективах конкретизувати у відповідному пункті плану з указівкою підприємств транспорту, де за результатами аналізу зібраної інформації складається неблагополучна обстановка. Забезпечення своєчасного усунення негативних факторів вимагає точної вказівки, на яких саме об'єктах або маршрутах, із залученням яких сил і засобів будуть проводитися заходи, хто буде відповідальним виконавцем по кожному з них.

Заходи щодо боротьби зі злочинами в пасажирських потягах іноді виділяються спеціальним розділом у поточному плані лінійного органу внутрішніх справ. Розділ формується з урахуванням пропозицій галузевих служб, а деталізація задач здійснюється в квартальних планах кожної служби. Заходи плану роботи лінійного органу внутрішніх справ повинні враховувати положення планів економічного розвитку підприємств залізниць, бути погодженими з позиціями спільних планів інших правоохоронних органів, господарських і громадських організацій, прийнятих з питань попередження злочинів у пасажирських потягах.

При необхідності проведення додаткових профілактичних заходів, посилення боротьби з окремими видами правопорушень, що одержали найбільше поширення в який-небудь період часу чи на якому-небудь об'єкті або ділянці магістралі, повинні складатися спеціальні плани, у яких указуються час дії плану, конкретний розрахунок сил і засобів, завдання кожній службі, підрозділу чи групі співробітників, методи підведення підсумків і оцінки результатів. У такий же спосіб проводиться підготовка профілактичних операцій і рейдів.

У процесі регулювання діяльності підрозділів і служб по попередженню злочинів у пасажирських потягах звужуються питання удосконалення методів і стилю роботи. Аналіз профілактичної діяльності, постановка проблемних питань, що вимагають рішення погодженими діями підприємств транспорту і громадських організацій, сприяють зміцненню авторитету транспортної міліції, обмежують можливість необ'єктивної оцінки її діяльності. Для цього необхідно в ЛУ на залізницях УМВСТ разом з редакціями газет, місцевого радіо і телебачення, багатотиражок підприємств складати перспективні плани виступів по актуальних проблемах профілактики злочинів, ввести в практику проведення прес-конференцій, брифінгів, питань-відповідей по «прямому проводу», зустрічей за «округлому столі» і т.ін.

Однією з обов'язкових умов профілактичної роботи в пасажирських потягах є забезпечення швидкого проходження інформації по схемі

«пасажир-міліція». Для цього в електропоїздах створена система зв'язку «пасажир - машиніст - міліція». На жаль, технічний стан цього зв'язку в цілому по мережах доріг України незадовільний. Як показали перевірки, проведені співробітниками міліції і представниками залізничного транспорту, у третині приміських потягів зв'язок не працює. Аналіз отриманої в такий спосіб інформації в сукупності з оцінкою статистичних даних про результати боротьби зі злочинами в пасажирських потягах дозволяє досить об'єктивно оцінити стан профілактичної роботи, щомісяця підводити підсумки і коректувати напрямку превентивної діяльності.

Як уже відзначалося, на сьогоднішній день в ОБСТ не існує спеціальних профілактичних підрозділів. Тому питання організації взаємодії служб і підрозділів, задіяних у попередженні злочинів у потягах, залишається одним з найбільш актуальних.

Організація взаємодії (тобто спільної і погодженої по меті, задачам, термінам і виконавцям діяльності) здійснюється різними методами: координації, взаємного коректування, узгодження й ін. Зовнішнім вираженням цих методів слугують організаційні форми й управлінські рішення (рішення спільних нарад, указівки керівних органів, плани спільних заходів і т.ін.).

Учасниками взаємодії виступають усі служби і підрозділи транспортної міліції, у функції яких входить здійснення попереджувальної діяльності в пасажирських потягах: СМГБ, ВКР, ВДСБЕЗ, ВБНОН, ВКМСН, слідчі підрозділи. Суб'єктом організації взаємодії є організаційно-інспекторський апарат, на який покладена обов'язок узгодження і координації профілактичної діяльності всіх задіяних служб і підрозділів органів внутрішніх справ. Співробітники штабу, яким доручена ця лінія роботи, покликані сконцентрувати у своїх руках керівництво всією профілактичною діяльністю. Зосередивши в себе всю необхідну інформацію, вони здатні найбільше об'єктивно оцінити оперативну обстановку в пасажирських потягах, виробити ефективні форми і методи впливу на неї. Основна задача - координація діяльності служб і підрозділів органу внутрішніх справ на транспорті, виявлення недоліків, недоглядів, халатного відношення до виконання покладених функцій, вироблення рекомендацій із проведення конкретних профілактичних заходів.

Однак вивчення роботи штабів ЛУ на залізницях УМВСТ показує: у діяльності їхніх співробітників нерідко спостерігаються факти формалізму, не визначені чітко конкретні особи і коло розв'язуваних ними задач по покладених на нього обов'язків.

На стадії обліку і контролю за результатами профілактичної діяль-

збентеження потерпілого, що в таких випадках часто відмовляється від претензій, а навколишні, збиті з пантелику такою поведінкою злочинця, нерідко вступаються за нього.

Щоб після крадіжки відволікти від себе підозру, злочинець часто заводить розмову з потерпілим. Якщо останній виявить крадіжку, то кишеньковий злодій непомітно підкладає викрадене йому у ноги або його сусідам. Звичайно ж злочинці швидко покидають місце крадіжки, переходять в інший вагон або сходять з поїзду на найближчій зупинці і виїжджають в зворотному напрямку.

Якщо особу бачили у момент вчинення кишенькової крадіжки, то потрібно намагатися затримати його з викраденим: міцно затиснути руку злочинця разом з викраденою річчю, позбавивши його завдяки цьому можливості викинути її чи передати співучаснику; попросити громадян засвідчити даний факт; в присутності свідків запропонувати злочинцю перерахувати знаходячи в його зажатій руці предмети, а також зробити зовнішній огляд одягу і речей затриманого з метою викриття знарядь злочину і викрадених предметів. Якщо у особи, яка вчинила кишенькову крадіжку не виявиться викраденого, слід ретельно оглянути місце злочину з метою знайдення викинутих злочинцем предметів, що підтверджують вчинення ним злочину. Очевидцям і потерпілому, записавши їх прізвища, імена, по-батькові і адреси, необхідно запропонувати з'явитися в орган внутрішніх справ.¹

Затримання злочинця у пасажирському поїзді має свої особливості. Тут треба піклуватися про безпеку пасажирів (злочинець може бути озброєний), враховувати, що у нього в вагоні можуть знаходитися співучасники чи особи, що йому співчують.

Приймаючи рішення про затримання злочинця або особи, що підозрюється в скоєнні злочину, наряд супроводу пасажирського поїзду повинен, передусім, чітко виявити правомірність своїх дій, після цього намітити план, затримання і визначити найбільш зручний момент. При цьому необхідно враховувати:

- дії особи, що затримується, і можливі небезпечні наслідки в випадку, якщо вона залишиться на свободі;
- можливі ускладнення при затриманні, які можуть виникнути, якщо з боку затриманого, його співучасників і співчуючих буде виявлений опір;
- ймовірність збройного опору або нападу;
- умови застосування зброї, якщо в цьому виникне необхідність.

¹ Баранов Н.Н., Сысоев В.И. Охрана общественного порядка в пассажирских поездах. - М., 1984. - С. 21.

зями п'яного, переважно голосно розмовляють, називають його по імені, виявляють фіктивну турботу.

В приміських поїздах злочини перш за все з'являються у вечірній час, коли в вагонах знаходиться мало пасажирів. Проходячи по потягу, вони перевіряють, не супроводжується поїзд працівниками міліції. Діють вони за звичай групою. Один із злочинців, знаходячись у тамбурі або біля вхідних дверей, стежить за появою громадян або працівників міліції. Інші в цей час вчиняють крадіжки.

Злочинці як правило, залишають приміський поїзд на тих станціях і зупиночних пунктах, де немає нарядів міліції, потім переходять в найближчому населеному пункті або від'їжджають в зворотному напрямку.

Працівникам міліції необхідно добре знати поведінку кишенькових злодіїв. Прийоми, до яких вони вдаються, надто різноманітні. Вони часто без потреби міняють місця в загальних вагонах, виходять на зупинках, а після цього входять у вагон останніми. Деякі з них для вчинення крадіжок використовують тісняву, яку навмисне створюють в чергах при посадці, у тамбурах і салонах вагонів, або вдаються до інших прийомів для відволікання уваги пасажирів.

Дії злочинця можна виявити по розташуванню частин його тіла, наприклад, права рука і плече опущені донизу, голова як правило повернута в протилежну сторону. Слідє також мати на увазі, що кишенькові злодії досить часто вдаються до дій, що допомагають їм виявити працівників міліції. В одних випадках це контр спостереження, в інших - інсценування кишенькової крадіжки, коли один з них лізе у кишеню співучасника. Робітники міліції, не знаючи про таку уловку, звичайно намагаються затримати злочинця. Останній разом з співучасниками перетворює інцидент у розігриш. Якщо ж злочинці переконалися, що вони не попали у поле зору працівників міліції, то один з них вчиняє крадіжку, інший відволікає увагу оточуючих, третій приймає викрадене.

Виявлення кишенькових злодіїв вимагає від працівників міліції підвищеної уваги, уміння по не значним ознакам виявити злочинця. Такими ознаками можуть бути: нервозний стан, суєтність і спостережливість або зайва чіткість у рухах, видимі прояви чіткої орієнтації в умовах транспорту.

Злочинці знають, що викрадені речі або документи можуть бути доказом. Тому після крадіжки вони передусім прагнуть відразу ж передати викрадене співучаснику, який негайно зникає. Якщо виконавця крадіжки запідозрили або затримав потерпілий, то злочинець, як правило, вимагає, щоб його обшукали, і завдяки цьому нерідко призводить у

ності служб і підрозділів, кожного співробітника, що приймають участь у боротьбі зі злочинністю в потягах, необхідно забезпечити регулярне підведення підсумків роботи на всіх рівнях. Результати роботи патрульно-постових нарядів, нарядів супроводу, оперуповноважених КР, БНОН і ДСБЕЗ, що беруть участь у попередженні і припиненні злочинів, підводяться щодня по зведеннях чергової частини ЛВВС.

По кожному підрозділу і службі розробляються критерії оцінки результатів роботи, обумовлені з урахуванням задач і функцій, місцевих умов, напрацьованої практики рівня технічного забезпечення. Тут можуть використовуватися різні бальні оцінки і коефіцієнти. Необхідно, однак, відзначити, що на сьогоднішній день не існує устояних і регламентованих систем оцінки профілактичної діяльності ОВСТ. Ця проблема має потребу в самостійному дослідженні, у процесі якого необхідно вивчити й узагальнити наявний досвід такої роботи в різних ЛУ УМВСТ.

Узагальнення практики координації штабами профілактичної діяльності лінійних органів внутрішніх справ дозволяє виділити найбільш розповсюджені форми реалізації методів організації взаємодії. Це, у першу чергу, здійснення контролю за виконанням окремими службами намічених заходів. Контроль може проводитися через звіти підрозділів. В даний час найбільш розповсюджений подекадний, щомісячний і щоквартальний збір зазначених зведень, їхній аналіз і узагальнення. Дуже діючою формою контролю є регулярне заслуховування на оперативних нарадах при начальниках ОВСТ звітів конкретних керівників і співробітників, що безпосередньо відповідають за лінію роботи з боротьби зі злочинністю в пасажирських потягах.

Контроль здійснюється також при проведенні цільових перевірок профілактичної діяльності служб і підрозділів. Як правило, організація перевірок покладається на співробітників штабу. За результатами перевірок складаються звіти-довідки. Однак вибіркєве ознайомлення з довідками показало, що більшість з них має описовий характер, не містить аналізу й оцінки сформованого положення. Не вказуються конкретні винуватці виявлених порушень, не дається практичних рекомендацій. Узагальнення результатів таких перевірок не дозволяє керівникам виробляти і приймати обґрунтовані управлінські рішення по організації боротьби зі злочинністю в потягах, знаходити критерії оцінки її ефективності, готувати і проводити оперативно-профілактичні операції і рейди.

Наприклад, спільні рейди по виявленню осіб, що займаються бродяжництвом (ОРМ СП, ВКР, ППСМ), виявленню і затримці осіб, що займаються незаконною підприємницькою діяльністю в пасажирських

потягах (ВДСБЕЗ, ОРМ СП), виявленню і постановці на профілактичний облік неповнолітніх, що безцільно відвідують об'єкти залізничного транспорту і переміщуються пасажирськими та електропоїздами (ВКМСН, ОРМ СП, ВКР, ППСМ) і т.ін.

Виходячи з того, що значна частина злочинів у потягах вчиняється самими працівниками транспорту, або при їхньому потуранні, ретельному вивченню повинні піддаватися обставини, що обумовлюють негативний вплив на формування особистості в трудовому колективі. Умовно їх можна розділити на дві групи:

1) недоліки в самому колективі, відсутність активного професійного ядра, слабка згуртованість, наявність конфліктуючих груп, низька трудова дисципліна та економічні показники, пияцтво, прогули, дрібні розкрадання;

2) різні недогляди, прорахунки в організації праці, інші недоліки в діяльності адміністрації (безгосподарність, потурання бракоробам, дрібним крадіям і порушникам дисципліни, факти аморальної поведінки окремих представників адміністрації і т. ін.).

Виявлення цих обставин нерідко упускається. Відсутня оцінка положення на підприємствах транспорту з цих позицій.

Органи транспортної міліції мають справу вже з наслідками впливу зазначених обставин і за своїми функціями вони не в змозі робити на них вплив у повному обсязі. Разом з тим адміністрація залізниць, приймаючи на себе зобов'язання перевезти пасажирів, одночасно повинна забезпечити йому особисту і майнову безпеку, що в принципі неможливо без налагодженої взаємодії з ОВСТ.

При рішенні задач попередження злочинів у пасажирських потягах особлива увага повинна приділятися організації взаємодії транспортної міліції з адміністрацією підприємств Залізниць, а також зі створеними при них громадськими організаціями. Під *взаємодією ОВСТ і підприємств залізниць у попередженні злочинів розуміється* їхнє співробітництво, що виражається в спільній або погодженій діяльності, спрямованій на рішення загальних задач по профілактиці правопорушень, активному виявленню і припиненню злочинів, забезпеченню особистої і майнової безпеки пасажирів і працівників галузі.

Аналіз практики дозволяє виділити наступні методи взаємодії:

- 1) спільне вивчення й аналіз умов, що сприяли здійсненню злочинів у потягах на конкретній магістралі;
- 2) аналіз стану спільної профілактичної роботи;
- 3) обмін інформацією;
- 4) планування і проведення спільних заходів;
- 5) контроль і перевірка виконання;

прагнути до виявлення свідків (очевидців) вчинення хуліганства, затримати і доставити хуліганів в найближчий лінійний відділ (пункт) внутрішніх справ.

При виявленні групових хуліганських дій слід негайно доповісти оперативному черговому по ЛВВС і, якщо є необхідність, попросити допомогу для припинення протиправних дій. При припиненні групового хуліганства не можна припускати непотрібних викриків і свистків, дій, які можуть викликати загострення обстановки. Потрібно спробувати переконати осіб, що порушують порядок, в неправомірності їх дій і зажадати їх припинення. Якщо групове хуліганство може перерости в масові безладдя і число його учасників збільшується, то до прибуття підкріплення слід виявити організаторів і активних учасників групового хуліганства, запам'ятати їх прикмети, спробувати встановити їх прізвища і адреси, по можливості припинити протиправні дії хуліганів, організувати надання допомоги потерпілим.

По прибутті підкріплення на місце пригоди необхідно доповісти старшому начальнику про обстановку в поїзді (про характер інциденту, число постраждалих і т. ін.), після чого діяти по його вказівці.

При виявленні у приміському поїзді осіб, що займаються бродяжництвом або жебрацтвом, необхідно перевірити у них документи, які посвідчують особистість, і з'ясувати, звідки прибула конкретна особа на дану залізницю, у кого і де проживає, з якою метою вчиняє подорож, на які засоби існує.

Вимога про подання документа висловлюється в чемній формі з вказівкою, який саме документ потрібне подати. При перевірці документів слід звертати увагу передусім на відповідність наявної в документі фотографії особистості, на правильність заповнення всіх реквізитів документа, що перевіряється, на цілісність захисної сітки документа, на термін його чинності, якщо це паспорт - на відмітку про реєстрацію. В ході перевірки слід задавати власнику документу контрольні питання і звіряти відповіді і дані з документом. Якщо в документ вкладені гроші, записки або цінності, потрібно запропонувати володарю самому визволити його від означених предметів. Перевірку документа, як і весь розгляд про правопорушення, доцільно проводити на деякій відстані від навколишніх, а якщо є можливість - в окремому купе, службовому приміщенні вагону і т. ін.

Слід відзначити, що особи, які замишляють крадіжку, звичайно ретельно вивчають обстановку в поїзді: ходять з вагону у вагон; оглядають пасажирів, що входять; підсідають до осіб, що сплять, або які знаходяться в нетверезому стані, вичікуючи підходящого моменту для вчинення злочину. Такі особи прагнуть створити видимість, неначе є дру-

На кінцевій станції наряд супроводу повинен вести спостереження за висадкою пасажирів, а коли вона закінчиться – спільно з машиністом електропоїзда або його помічником обійти вагони з метою вилучення п'яних або пасажирів, які заснули, а також виявлення залишених речей. Після огляду вагонів наряд міліції діє згідно графіком руху і особистими обов'язками, зазначеними в маршрутній картці.

Порядок несення служби на станції обороту поїздів, а також на зупиночних пунктах, де наряд міліції переходить в інший потяг, визначається графіком супроводу поїздів, обстановкою що склалася, розпорядженнями безпосередніх начальників і функціональними обов'язками.

При пересадці на проміжній станції, зупиночних пунктах наряди міліції під час очікування наступного поїзду, що підлягає супроводу, оглядають посадочні платформи, рухомий склад, мало освітлені місця, квиткові каси, автомати по продажу квитків, приміщення вокзалів, приймають заходи по припиненню конфліктних ситуацій і порушень громадського порядку.

Один з основних елементів патрульно-постової служби - це *спостереження*, тобто планомірний і уважний огляд об'єктів і людей з метою вчасного викриття правопорушень або ознаки їх підготовки для негайного втручання (попередження, припинення). Конкретні прийоми спостереження обираються нарядом в залежності від умов, що складаються.

Спостерігаючи за посадкою пасажирів, працівники міліції не повинні пропускати в вагони осіб, які знаходяться у п'яному виді, що ображає людську гідність і суспільну мораль, бродяг, жебраків, бездоглядних підлітків. Після відправлення поїзду міліціонери при його обході вивчають контингент пасажирів, визначають, на кого перш за все слід звернути особливу увагу. Передусім потрібно тримати в полі зору тих громадян, між якими виникли сварки або конфлікти, бо останні нерідко супроводжуються образами особистості, хуліганськими витівками, і переходять в насильницькі злочини. Увага наряду повинні також привертати особи, які знаходяться в нетверезому стані. Вони або можуть вчинити хуліганські дії, або, навпаки, стати потерпілими.

При встановленні в поїзді осіб, що вчиняють хуліганські дії, необхідно передусім прийняти заходи до їх припинення. Якщо припинити хуліганство не вдається, потрібно запросити через машиніста допомогу у оперативного чергового і звернутися за сприянням до пасажирів. Постраждалим слід надати до лікарську допомогу. В випадках, коли на місці пригоди є сліди руйнування, завдані хуліганськими діями (ножі, леза, кастети і т. ін.), потрібно організувати охорону місця пригоди. Разом з цим слід

6) спільна оцінка результатів;

7) визначення, виходячи з профілактичної ситуації, що складається, перспективних задач і мобілізація на їхнє рішення співробітників транспортної міліції і залізничників;

8) надання взаємодопомоги.

Проведення організаційно – управлінських заходів щодо удосконалення умов у сфері пасажирських перевезень. Додатково введено 657 одиниць штатної чисельності транспортної міліції за рахунок коштів залізниць. Створено 16 нових спеціалізованих підрозділів по супроводу поїздів. Це дозволило на третину збільшити кількість потягів, супроводжуваних нарядом міліції. На залізницях України в даний час узяті під наскрізний супровід понад 240 потягів далекого і місцевого сполучення.

Під *наскрізним* розуміється постійний супровід пасажирських потягів з оборотом не більш трьох діб по всьому маршруті проходження. У таких випадках наряди міліції вирушають з потягом до пункту призначення і повертаються назад. Якщо оборот потягу перевищує трое діб, застосовується естафетний супровід із прийомом-передачею нарядом міліції потягу на визначених станціях сусідніх доріг або ділянок доріг.

Усього щодоби на маршрутах руху та зупинних пунктах обробляється більше 350 пасажирських і електропоїздів. Приймаються заходи до того, щоб забезпечити супровід усіх приміських потягів, що курсують у вечірній і нічний час.

Нами розглянуті вузлові питання удосконалювання й оптимізації механізму керування профілактичною діяльністю лінорганів у пасажирських потягах. Тепер перейдемо від управлінського рівня, який має найбільший ступень абстракції, до рівня конкретної практичної реалізації задач з попередження злочинів.

З загальної кількості заходів, спрямованих на оздоровлення обстановки в пасажирських потягах, виділимо організаційні заходи найбільш загального характеру, організаційно-технічні заходи, а також заходи для безпосереднього впливу на криміногенне середовище. Більшість з них вже одержало реалізацію на практиці.

Розглянемо основні організаційні заходи. Розрахунки фахівців довгий час дуже невтішно свідчили про те, що наявних штатних сил ППС міліції досить лише для того, щоб узяти під супровід тільки 30,0% пасажирських потягів далекого прямування. Тепер уже є загальновизнаним, що позитивних результатів у забезпеченні громадського порядку в потягах можна домогтися за допомогою створення спеціалізованих самостійних строювих підрозділів по їхньому супроводу (взводів, рот,

батальйонів) при ЛУ на залізницях УМВСТ, ЛВВС та шляхом зміцнення вже існуючих підрозділів ППСМ.

Рішення цієї проблеми автоматично вирішує й іншу - підвищення щільності нарядів у потягах. Тут мова йде про всі сили міліції, задіяні в охороні громадського порядку в пасажирських і приміських потягах - посадочних групах, нарядах супроводу, оперативно-пошукових групах, оперативних заслонах і т.ін.

За минулі сім - вісім років були укріплені підрозділи кримінальної міліції і міліції громадської безпеки, які були задіяні в протидії злочинності в рухомих складах.

Позитивні результати у попередженні злочинів в потягах дає робота спеціалізованих заслонів міліції утворених з працівників транспортних і територіальних ОВС для припинення незаконного перевезення наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин.

При правильній організації усе більш ефективним інструментом підтримки порядку в потягах стають спеціальні оперативно-профілактичні операції і рейди.

Кожен четвертий з опитаних співробітників міліції, який мав безпосереднє відношення до цієї роботи, заявив, що на участь у рейдах і операціях він витрачає найбільшу кількість службового часу. Організаційними заходами можна вважати лише розробку плану операції, рейду й інші. Підготовчі заходи, а саме їхнє проведення вчиняє істотний безпосередній вплив на криміногенне середовище. А тому операції і рейди з повною мірою можна віднести і до третьої групи заходів запропонованої класифікації. ОВСТ давно вже практикується проведення таких загальносвітових операцій, як «Мігрант», «Пасажир», «Арсенал», «Вибухівка», «Мак», «Іноземець», «Приміський потяг», «Канал», «Допінг», «Нічний вокзал», «Потяг» і ін.

На виконання державної Програми боротьби з нелегальною міграцією, та Програмою боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004 - 06 р.р. ОВСТ пропонується регулярно проводити оперативно-профілактичні заходи в міжнародних потягах та залізничних вокзалах та платформах.

Встановлено обов'язковий супровід цих потягів посиленими оперативними групами. Потяги під час стоянок обробляються нарядами ППСМ з залученням сил територіальної міліції. На великих і стикових станціях діють спеціальні посадочні групи вони забезпечують контроль за пасажиром під час посадки й у шляху прямування з метою виключення провозу багажу понад установлені норми.

Важливе значення у профілактиці злочинів, пов'язаних з іноземними громадянами, має проведення спеціалізованих заходів під кодовими

тати навчально-матеріальну базу: класи служби, макети, навчальні посібники, в яких описані дії міліціонерів в різноманітних ситуаціях, навчальні матеріали. Важливе значення має навчання нарядів супроводу тактиці попередження, виявлення і припинення правопорушень, а також затримання злочинців.

Охорону громадського порядку в приміських поїздах наряди міліції здійснюють в швидко мінливій обстановці. Тому вони повинні добре знати:

- всі зупиночні пункти з інтенсивною посадкою і висадкою пасажирів, розташування платформ, перехідних настилів парків відстою і тупиків;
- планування привокзальних площ і скверів, вулиць, провулків;
- розташування ближчих станцій, підприємств і установ, режим їх роботи;
- місця можливого укриття злочинців, бродяг, жебраків і інших осіб, які ведуть антигромадський спосіб життя (парки відстою, тупики, підвали і дахи вокзалів, інших станційних будівель);
- водоймища, лісні масиви, парки, сквери, стадіони, дома культури, танцювальні площадки, станції метро, стоянки і зупинки громадського транспорту, які знаходяться біля залізниці;
- місцезнаходження і телефони територіальних органів внутрішніх справ, пожежної охорони, підрозділів ВОХР, громадських пунктів охорони правопорядку, медичних установ, розташованих поблизу маршруту руху.

Для того, щоб знати обстановку на маршруті супроводу поїзду, треба використовувати особисті спостереження, вчасно одержувати інформацію від інших нарядів і постів міліції, від оперативного чергового, інших представників громадськості, що беруть участь в охороні громадського порядку, від робітників залізничного транспорту, пасажирів. Тактика несення служби визначається з урахуванням обстановки, що складається, кількості пасажирів і їх розподілу по вагонах. В години пік, коли просуватися по вагонах важко, наряду міліції доцільно знаходитися у вагоні, де найбільш складна обстановка. Номер цього вагону повідомляється поїзної бригаді. Якщо поїзд не переповнений, то наряд постійно обходить вагони.

Особливу увагу наряд супроводу повинен виявляти вночі, коли часто вчиняються такі злочини, як розбійні напади, грабежі, хуліганство. В цей час доби наряд постійно проходить по потягу, звертаючи особливу увагу на компанії нетверезих пасажирів. Інколи доцільно вести приховане спостереження за особами, від яких можна очікувати вчинення злочину.

кувань, туалетів, автомати по продажу залізничних квитків і т.ін.

У цьому зв'язку представляє увагу досвід ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ. Там робота патрульно-постової служби здійснюється по розробленим в декількох варіантах маршрутам з урахуванням оперативної обстановки і рекомендацій відділів кримінального розшуку і ППСМ. Маршрути передбачають супровід (тривалістю від 1,5 до 2 годин) поїздів як приміського сполучення, так і дальнього слідування на ділянках від 30 до 120 км. Цього часу цілком достатньо, щоб провести необхідні заходи.

На кожний маршрут заводиться картка. В ній перераховані поїзди, що супроводжуються, пункти пересадки, вказана послідовність обходу території станції, об'єкти огляду, порядок взаємодії з іншими нарядами міліції. У чергових є зведені графіки маршрутів, що дозволяють контролювати роботу нарядів супроводу і маневрувати ними. Конкретний варіант маршруту вводиться в дію черговими в залежності від оперативної обстановки.

Подібна практика організації супроводу нарядами міліції дозволила:

- охопити супроводженням значно більшу кількість приміських поїздів;
- взяти під контроль залізничні станції, де, звичайно не виставляються пости;
- покращити взаємодію нарядів міліції з працівниками залізничного транспорту;
- прискорити прибуття слідчо-оперативних груп на місця злочинів і швидше організувати розшук злочинців по „гарячим слідам”.

Забезпечення належного порядку в приміських поїздах вимагає вмілого і вчасного маневрування наявними силами і засобами з тим, щоб в потрібний момент концентрувати їх там, де склалася напружена обстановка. Для цього в органах внутрішніх справ передбачається виставлення додаткових постів.

Результати роботи нарядів міліції в приміських поїздах в більшості залежать від того, як проводяться підготовка і інструктаж міліціонерів перед виходом на службу. Інструктаж - один з основних засобів підготовки особистого складу до несення патрульно-постової служби. Його мета - роз'яснити працівникам міліції конкретні задачі і шляхи їх вирішення. На інструктажі повідомляються тільки ті відомості, що мають істотне значення для діла. Інструктаж проводять керівники відділу (відділення) внутрішніх справ на транспорті, а також оперуповноважені (по лініям робіт).

Для підготовки нарядів до служби потрібно максимально викорис-

назвами “Мігрант”, “Невід”, “Гастролер”, “Потяг”, “Кільце”; “Іноземець”. Тільки в результаті проведення однієї з цих операцій “Іноземець” зареєстровано 85 злочинів проти іноземців, 79 з яких розкрито.

На сучасному етапі боротьби зі злочинністю на пасажирському залізничному транспорті утримує в собі нові можливості ідея створення громадських формувань правоохоронної спрямованості та удосконалювання їхньої діяльності.

Приведемо коротку історичну довідку.

У січні 1918 року на залізницях країни для охорони громадської, приватної майнової безпеки заснована «загальна міліційна повинність залізничників». Транспортна міліція ВГПУ та залізнична охорона широко спиралися у своїй роботі з наведення громадського порядку на допомогу осередків ВЛКСМ і профспілкових організацій співробітників міліції в «одну особу» з обов'язковим залученням двох - трьох помічників (як правило, з числа працівників транспорту, оформлених позаштатними співробітниками міліції, дружинниками), направляючи сили, що вивільнилися, для створення додаткових оперативно-пошукових груп.

У 1949 році з ініціативи ГУ МДБ СРСР при відділах карного розшуку були створені спеціальні групи сприяння - особовий склад таких груп підбирався з числа осіб активу працівників залізничного транспорту. Враховувалося особисте бажання працівника транспорту надавати допомогу органам транспортної міліції.

Чисельність груп сприяння складала від 5 до 15 чол. Очолював групу «бригадир» з числа працівників транспорту, який мав певний життєвий та професійний досвід. Оперативне керівництво групами сприяння здійснював особисто або через заступників бригадира співробітник апарату карного розшуку. Він вивчав ділові якості, кожного члена групи відбирав підписку про співробітництво і нерозголошення таємної інформації. Проводилася також їх перевірка за обліками, на групу заводилася спостережлива справа, яку реєстрували в УСО. Члени групи реєстрації в УСО не підлягали, їм не привласнювали ніяких псевдонімів, не видавалося документів, що надають право на затримання або на обшук підозрілих осіб. З особовим складом груп проводилися інструктажі, загальні збори, періодично підводилися підсумки роботи.¹

Паростки розглянутого позитивного досвіду, в цілому, не можуть адекватно відобразити дійсне положення справ за участю громадськості в попередженні і розкритті злочинів у потягах.

¹ Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте, Пр. пособие - М.: Экзамен, 2003. - 128 с.

86,9% опитаних співробітників міліції, як і раніше, вважають існуючий сьогодні рівень взаємодії з громадськістю й адміністрацією транспорту в цій частині неефективним. 21,9% висловилися за невідкладне і повсюдне відродження спеціалізованих поїзних ДНД. Більш 90,0% респондентів зізналися, що здійснення контактів із громадськістю - робота з позаштатними співробітниками, членами спеціалізованих ДНД, бесіди з колективами провідників і т.ін., - носить у їхній діяльності епізодичний характер.

В даний час здійснюється робота по відновленню громадських формувань з охорони правопорядку на залізничному транспорті. Відтворюються ДНД, у тому числі і спеціалізовані в пасажирських потягах. Планується відродити роботу рад профілактики та товариських судів на підприємствах транспорту. На вузлових станціях організована робота спільних посадочних груп з числа співробітників міліції і залізничників по недопущенню правопорушників у пасажирські потяги.

Для підвищення результативності попереджувальної роботи в сфері пасажирських перевезень необхідно збільшити кількість спеціалізованих ДНД, забезпечити їх приміщеннями і засобами зв'язку, передбачити матеріальне стимулювання діяльності їх бійців. Доцільно забезпечити участь у патрулюванні громадян, що добровільно взяли на себе обов'язок по охороні громадського порядку з оплатою їхньої праці за рахунок грошового утримання співробітників ОВС, посади яких не укомплектовані

Одержала поширення і така форма взаємодії, на ділянках і об'єктах обслуговування ЛУ на Одеській залізниці МВС України на транспорті, як залучення до охорони громадського порядку у рухомому складі додаткових сил та засобів. Там де дозволяє оперативна обстановка, правопорядок у потягах підтримується нарядами супроводу, разом з добровільними дружинами поїзних бригад і охоронними підрозділами залізниці.

Низький рівень участі громадських формувань у охороні громадського порядку сьогодні пояснюється складними умовами соціально-економічного становища країни та Укрзалізниці. Таке положення частково можна пояснити тим, що існуючі форми і методи участі громадян у забезпеченні правопорядку головним чином засновані на традиційних уявленнях, вироблених вітчизняною наукою і практикою правоохоронних органів за радянські часи, без урахування закордонного позитивного досвіду.

У структурі поліції Німеччини мається штатна залізнична поліція і залізнична поліція по сумісництву. Залізничними поліцейськими по сумісництву є службовці залізниць, основний обов'язок яких полягає у

ється число появлень громадян на об'єктах транспорту в п'яному вигляді, що ображає людську гідність і суспільну мораль (72-76%), 12-14% складає дрібне хуліганство, 8-10%-бродяжництво і жебрацтво. При цьому просліджується деяка закономірність: чим більше число затриманих за появу на об'єктах залізничного транспорту в п'яному вигляді, тим менш випадків дрібного хуліганства.

Кількість правопорушень значно підвищується в п'ятницю і суботу, в інші дні тижня їхня частка приблизно однакова. В ранкові години частка правопорушень незначна: протягом дня вона зростає, досягаючи вершини у вечорі - від 16 до 20 години (37.7%); потім знову йде на зниження, залишаючись, однак, досить високою до 24 години. Всього же у вечірній і нічний час вчиняється три чверті всіх правопорушень.

У приміських поїздах приблизно половина грабежів вчиняється з нанесенням тілесних ушкоджень, чверть з погрозою насильства, 18-19% - з подоланням опору потерпілого, 7-8% - грабежів вчинені у спосіб «ривок» (як правило, це відкрите викрадення, дамських сумочок та головних уборів в зимовий час). Більш половини розбійних нападів (55-56%) вчинені з застосуванням холодної зброї, інші - з нанесенням ударів і побоїв.

Кримінально карне хуліганство у більшості випадків (42-43% від загальної кількості) проявляється в винятково цинічній і особливо зухвалій поведінці, що грубо порушує громадський порядок і висловлює явну неповагу до суспільства, майже кожне третє-це брутальні слова і поява в громадському місці в п'яному стані, що ображає людську гідність і суспільну мораль. Майже третина хуліганських дій були скоєні з опором працівникам міліції при виконанні ними обов'язків по охороні порядку. Майже чверть злочинів і кожне п'яте адміністративне правопорушення вчинено групою.

Для чіткої організації роботи нарядів міліції по супроводу поїздів істотне значення має добре поставлена розробка відповідних графіків. Вони складаються з урахуванням оперативної обстановки, наявності наявних сил і засобів, особливостей приміських пасажиропотоків і вимог МВС України про супровід нарядами міліції всіх вечірніх (з 22 годин) і нічних приміських поїздів. В графіках передбачається наскрізний супровід пасажирських поїздів (від станції відправлення до кінцевої) або тільки на певних ділянках шляху або змішаний.

Успішно зарекомендувала себе така організація охорони порядку, як супровід приміських поїздів в поєднанні з несенням служби на станціях. На кожному зупиночному пункті наряд міліції здійснює патрулювання стільки часу, скільки цього вимагає оперативна обстановка, але не менше 20 хв. При цьому оглядаються мало освітлені місця, зали очі-

§2. Особливості охорони громадського порядку та затримання правопорушників в приміських поїздах

Для кращої організації охорони громадського порядку в приміських поїздах працівникам міліції необхідно знати не тільки графік руху поїздів і зміни в ньому, але і особливості приміських пасажиропотоків.

Приміські перевезення відрізняються значними тимчасовими коливаннями пасажиропотоків по сезонам, місяцям, дням тижня і часу доби. Так, на залізничних вузлах, розташованих в великих промислових центрах, восени і взимку пасажиропотоки зменшуються на 10-15%, а влітку збільшуються на 20-30%.

Максимальний обсяг приміських перевезень відзначається в травні-серпні. Велика кількість пасажирів в цей час пояснюється різким збільшенням подорожей громадян в зони відпочинку і на дачі.

Найбільш істотні коливання приміських пасажиропотоків спостерігаються по дням тижня і годинам доби. В п'ятницю, в вихідні, святкові і передсвяткові дні пасажиропоток збільшується в два-три рази за рахунок того, що разом з робітниками, службовцями і учнями, що повертаються додому, багато громадян виїжджають за місто для відпочинку. Особливо інтенсивні перевезення в вечірні години передвихідних і передсвяткових днів.

В будні пасажиропотоки особливо інтенсивні з 7 до 9 години ранку (виїзд в місто на роботу або навчання) і з 16 до 20 годин (повернення додому). Наприклад, в Київ в ранкові години прибуває до 50% добового пасажиропотоку, а в вечірні вибуває з міста, біля 40%. Мінімум кількості приміських пасажирів припадає на період з 11 до 15 годин і в нічний час.

В вихідні дні з 8 до 11 годин максимум кількості пасажирів вирушає приміськими поїздами з міста. Найбільш потужний зворотній пасажиропоток припадає на 18-20 годин.

Пасажиропотоки з міста до місць відпочинку по своєму характеру відрізняються від пасажиропотоків в місто з трудовою і культурно-побутовою метою. Якщо останні зростають більш поступово, по мірі наближення до міста, то перші більш рівномірні по довжині маршруту. Часто напрямки подорожей в зони відпочинку не співпадають з напрямками поїздок, пов'язаних з трудовою метою.

В структурі всіх правопорушень в приміських поїздах домінуюче місце займають адміністративні правопорушення: 40-45% правопорушень припадає на хуліганство; 22-25% - на грабежі; 16-18% - на крадіжки особистого майна.

Серед адміністративних правопорушень щорічно високим залиша-

виконанні технічних функцій і здійсненні контролю за рухом по залізницях. Лише в другу чергу вони зобов'язані виконувати поліцейські функції. До цієї групи залізничних поліцейських відносяться, наприклад, контролери, машиністи локомотивів, начальники потягів, провідники, шляхові сторожі, чергові по залізничних переїздах. Якщо, скажемо, пасажир відмовляється пред'явити провідникові свій квиток, то провідник має право застосувати поліцейські заходи: зажадати пред'явлення посвідчення особи, затримати пасажирів для встановлення особистості і т.ін. Якщо футбольні вболівальники, провозячи із собою прапори, створюють незручності для інших пасажирів, то лінійний контролер має право, прийнявши на себе поліцейські функції, відразу конфіскувати ці прапори. Надання опору таким посадовим особам згідно ст. 113 Кримінального кодексу Німеччини прирівнюється до надання опору судовому виконавцю. Службовці залізничної поліції по сумісництву мають право безпосередньо застосовувати примусові заходи, однак не мають права використовувати вогнепальну або іншу зброю.¹

Існує ще один немаловажна, на наш погляд, проблема - недостатність обсягів владних повноважень міліціонера, що забезпечує правопорядок у супроводжуваному потязі. Він, будучи представником органу дізнання, позбавлений права самостійного накладення відповідного адміністративного стягнення. Володіння таким правом, на нашу думку, дозволило б забезпечити невідворотність покарання, особливо в тих випадках, коли доставлення порушника в орган внутрішніх справ, затриманого за правопорушення часом за десятки кілометрів від найближчого відділення міліції, просто неможливо або недоцільно (як аналогія - право працівника ДПС ДАІ накладати адміністративний штраф на місці). До речі, 82,8% опитаних співробітників міліції вважають розширення компетенції міліціонера в цій частині цілком виправданим.

З огляду на обмежені рамки даного навчального посібника, на жаль неможливо, докладно зупинитися на інших організаційних заходах загального характеру, тому розглянемо коротко організаційно-технічні заходи профілактичної спрямованості.

Раніше вже відзначалася незадовільна організація роботи по відбудові та облаштуванню пасажирських і приміських потягів зв'язком типу «пасажир - машиніст - міліція» і «пасажир - начальник потягу - диспетчер - міліція». Це привело до негативних наслідків. Там, де правопорядок у потягах свого формування не забезпечувався, поїзні бригади відмовлялися працювати в зонах з підвищеною криміногенною обстанов-

¹ Гёрлих У. Железнодорожная полиция - составная часть полиции ФРГ. Пер. с нем. / М.: ВЦП НТЛид. Перевод № А-40579, 1978. с.43.

кою.

У процесі проведеної модернізації парку транспортних засобів МТЗ України заплановано впровадити систему транкового зв'язку між нарядами супроводу потягів і підрозділами транспортної міліції. На першому етапі планується забезпечити оперативний радіозв'язок на ділянках «Київ – Харків», «Київ – Львів», «Київ – Одеса» «Київ – Донецьк». Міністерством внутрішніх справ України необхідно внести подання в МТЗ України про необхідність приведення пасажирських і приміських потягів у технічний стан, що забезпечує особисту і майнову безпеку пасажирів (працююче висвітлення, справні запірні пристрої дверей вагонів, перехідних тамбурів, купе, справні прилади зв'язку з міліцією, що працюють у середині поїзду, радіотрансляційна мережа і т.ін.). Одночасно запропонувати при укладанні двох- і багатобічних договорів з відповідними відомствами держав-учасників СНД врегулювати питання, що стосуються рівня технічного стану пасажирських поїздів, що прямують по території України. З ініціативи групи фахівців транспорту й органів внутрішніх справ був проведений конкурс на кращий технічний винахід захисного пристрою - блокіратора замка купе для запобігання несанкціонованого проникнення в купе сторонніх осіб. Вироби, визнані кращими, пройшли дослідну перевірку і застосовуються в пасажирських потягах. На нашу думку, заслуговує на увагу і такий організаційно-технічний захід превентивного характеру, як здійснення за допомогою інтроскопу огляду вантажів, що здаються пасажирями в багажний вагон, а також ручної поклажі пасажирів.

Продовжуючи характеристику досліджуваної групи профілактичних заходів, що роблять безпосередній вплив на криміногенне середовище, наведемо найбільш діючі з них:

- трансляція у потягах радіогазет профілактичного змісту;
- створення у кожному потязі бібліотечки пасажира з літературою про правила поведінки в потязі;
- розміщення у потягах плакатів з текстами профілактичного характеру;
- обмеження вільного доступу на платформи осіб без проїзних квитків;
- високо ефективна робота посадочних груп;
- забезпечення суворого обліку і збереження спеціальних вагонних ключів;
- неофіційна реєстрація всіх пасажирів, що сідають у потяг без речей, і встановлення за ними спостереження;
- заборона торгівлі спиртними напоями у потягах і на платформах;
- внести до обов'язків помічників машиністів електропоїздів

ного, газета з домашньою адресою і т.ін.);

- опитування попутників, провідників, працівників вагону-ресторану, прийомоздавачів камер схову, багажних відділень і т. ін.

У ході подальшого розслідування злочину приналежність речей визначеному особі з'ясується шляхом аналізу результатів огляду місця події, особистого обшуку, допитів свідків, експертиз, огляду і т.ін. З огляду на зазначені матеріали затримання при допитах обвинувачуваних, а також щоб уникнути необґрунтованих скарг про фальсифікацію матеріалів кримінальної справи.

Контрольні питання:

1. Що розуміється під типовою ситуацією при виконанні завдань з охорони громадського порядку?
2. Які недоліки мають дії працівників транспортної міліції під час несення служби з охорони громадського порядку?
3. Які недоліки мають місце по процесуальному закріпленню доказової бази при проведенні заходів з розкриття злочинів по „гарячих слідах”?

ну вимагають від працівників міліції пильності, рішучості, самовладання, уміння швидко орієнтуватися в мінливій обстановці, суворого дотримання законності.

Затримання бажано розпочинати здійснювати при наближенні потягу до станції, де є ЛВВС чи лінійний пункт міліції. У цьому випадку з'являється можливість відразу доставити затриманого в підрозділ міліції, використовуючи при цьому наряди міліціонерів, що несуть службу на платформах біля вокзалу.

Якщо мається можливість, то документування процесу затримання і вилучення бажано фіксувати за допомогою відеозапису. Це дозволить активніше використовувати матеріали при формуванні доказової бази по кримінальній справі.

Перед затриманням на „гарячому” перевізника наркотиків необхідно заздалегідь підготувати людей, що засвідчать факт виявлення при ньому наркотичних речовин. При їхньому підборі варто віддавати перевагу пасажирам, що проживають у прилеглих населених пунктах для того, щоб згодом уникнути труднощів з їхньою явкою в орган розслідування й до суду.

Членів поїзної бригади у якості понятих запрошувати не рекомендується. Однак начальник потягу, провідник вагона можуть надати допомогу: подати відомості про наповнюваність вагона, указати місце перебування визначених пасажирів, їхнього багажу, посприяти в проведенні огляду місця події (відкрити пасажирське купе, службові приміщення, вантажні люки, допомогти в правильному опису конструкцій і окремих деталей вагону).

Найчастіше особи, що перевозять наркотики, викидають їх при чи затриманні наполягають на своїй непричетності до них. Нерідко вони заявляють, що носильні речі, що знаходяться в купе, (валіза, сумка) їм не належать, що їх залишили невідомі їм особи. Готуючись до такого повороту подій, перевізники наркотиків ще при посадці в потяг намагаються покласти свої речі таким чином, щоб їхня приналежність не була ясна. У цих ситуаціях, якщо відсутні очевидці, зазначених дій підозрюваного, варто збирати непрямі викривні докази. Такими можуть бути:

- залишки ідентичної наркотичної речовини в кишенях одягу і речах;

- наявність у «безгоподарному» багажі предметів, що безперечно вказують на їхню приналежність (документи, що засвідчують особистість, особисте переписування), чи сприяють їх встановленню (книга зі штампом і номером бібліотеки за місцем проживання запідозреного особи, одяг, що може бути упізнаний родичами і знайомими затрима-

обов'язок контролю за збереженням вагонного майна.

Показовий досвід з профілактики і попередження злочинів у пасажирських потягах, який мається в країнах Європи.

В Франції практикуються:

- 1) скасування або відміна зупинок поїзда у криміногенних районах;
- 2) установка ланцюжків на двері купе і визначення потягів, де потрібно вжити попереджувальних заходів у першу чергу;
- 3) постійний контакт зі службовцями залізничних станцій, членами поїзних бригад, пояснення їм завдань та функцій транспортної поліції, забезпечення інформацією, що стосується певних визначених напрямків взаємодії;
- 4) інформування провідників вагонів про присутність у потязі поліції навіть у ході виконання особливих завдань, щоб не лякати пасажирів і персонал;
- 5) установа співробітництва з членами поїзних бригад, з метою одержання при необхідності допомоги;
- 6) вибір потягів і маршрутів, на яких є необхідність проводити щоденні профілактичні заходи;
- 7) негласне спостереження за потягами, що прямують за маршрутами;
- 8) збільшення обсягу попереджувальних заходів та кількості співробітників поліції під час літніх перевезень та у свята;
- 9) постійний захист залізничних вокзалів і потягів від терористичної загрози.

У Австрії проблему попередження злочинів у потягах вирішують шляхом показу і поширення в потягах плакатів типу «Подорожуй у безпеці!», «Зупинимо злочинність!». У плакатах, а також в інших малих поліграфічних формах наочної пропаганди й агітації містяться заклики до пасажирів повідомляти про правопорушників якнайбільше інформації для того, щоб утримати їх від здійснення нових правопорушень. У цій же країні з метою попередження крадіжок при пасажирських перевезеннях, на багаж і ручну поклажу пасажирів наклеюються спеціальні ярлики.¹

Наведені приклади закордонного досвіду запобігання злочинам цілком допускають їхню пряму екстраполяцію на вітчизняну слідчу й оперативно-розшукову практику. Можна припустити, що в поєднанні з заходами, виробленими українськими вченими і практичними праців-

¹ Брюзехабер У., Зиефферт Э. Борьба с преступлениями, совершаемыми при пассажирских перевозках по железной дороге // Форум криминалистики - 1987, № 2. С. 36 - 40.

никами, вони будуть сприяти ефективній превентивної діяльності органів внутрішніх справ на транспорті України.

Контрольні питання:

1. Які завдання має профілактика злочинів у сфері пасажирських перевезень?
2. Назвіть напрямки профілактичної діяльності у сфері пасажирських перевезень?
3. Які суб'єкти здійснюють профілактичну діяльність у сфері пасажирських перевезень?
4. На яких принципах будується взаємодія ОВСТ з громадськими формуваннями з охорони правопорядку у профілактиці правопорушень?

потягу №364/363 сполученням «Одеса-Москва-Одеса» при проведенні ОРЗ у зазначеному потязі приблизно о 22 год. 40 хв. на перегоні між станціями Южноукраїнка - Помічна у вагоні №11 був виявлений пасажир Ч., 1985 р.н., у якого при огляді ручної поклажі у спортивній сумці була виявлена і вилучена пластмасова пляшка ємністю 0,5 літра повністю заповнена рідиною зелено-коричневого кольору з різким запахом маріхуани. При опитуванні затриманого громадянина Ч., звідки в нього екстракт коноплі, він пояснював, що це хтось невідомий поклав до його сумки пляшку з наркотичною речовиною.¹

При виявленні зброї, боєприпасів, вибухівки речовин співробітники міліції, насамперед, зобов'язані вжити заходів до того, щоб злочинці не могли ними скористатися при цьому повинна бути забезпечена безпека пасажирів і обслуговуючого персоналу потягу. Необхідно забезпечити можливість фіксації слідів пальців рук на зброї і тарі, у якій воно перевозилося. Вести пошук доказів які можуть вказати на приналежність їх конкретній особі. Вилучена зброя повинна бути описана, спакована й опечатана в присутності підозрюваного і понятих. Упакування повинне забезпечувати схоронність слідів.

Часто підозрювані роблять заяву про те, що зброя була ними знайдена і вони мали намір здати її в міліцію. Такі показання нерідко приймаються слідчими й оперпрацівниками «на віру» Тим часом кримінальний закон передбачає звільнення від відповідальності осіб тільки при добровільній здачі зброї і боєприпасів, але не за намір це зробити. Дослідженням встановлено, що практично поверхово і незадовільно проводиться робота з виявлення співучасників придбання зброї, боєприпасів і вибухових речовин. З 80,0% вивчених кримінальних справ цієї категорії, розслідування у цьому напрямку обмежувалася одержанням інформації від підозрюваних про те, що зброю і боєприпаси вони знайшли або придбали випадково у незнайомих осіб. Доручення оперативним службам про встановлення зв'язків фігурантів, та джерел придбання зброї слідчими направляються вкрай рідко, ініціатива з боку оперуповноважених також не проявляється.

Якщо підозрюваний викинув зброю, боєприпаси і ВР, варто ретельно обстежувати район викидання, купе, сумки, одяг з метою виявлення слідів змащення, часток присутності зброї, боєприпасів, залишків ВР у кишенях, інших речах. Місце викидання зброї повинне бути ретельно оглянуте.

Дії по затриманню злочинців і осіб, підозрюваних у вчиненні злочи-

¹ Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 2005 р.

6. Упакування, у яку поміщені вилучені наркотики, повинна бути опечатана печаткою підрозділу. На конверті чи пакеті повинні матися підписи понятих і особи, що здійснила вилучення. Це запобіжить можливим скаргам обвинувачуваних, їхніх адвокатів на те, що наркотичні засоби «підкинені» співробітниками міліції.

7. Категорично забороняється нюхати, пробувати на смак виявлені речовини (розчини, порошки і т.ін.), тому що деякі з них у концентрованому виді діють як отрути (суха фракція триметилфентанила, наприклад, по зовнішньому вигляді нагадує порошок какао, а по впливі на організм людини в чотири рази сильніше ціаністого калію).

8. Якщо наркотична речовина суха, то його можна упаковувати в герметичне упакування. Якщо ж вона містить вологу - тільки в паперове упакування (щоб уникнути втрати). При вилученні великої кількості наркотику використовуються два пакети: один, з меншою кількістю наркотичної речовини, направляється на судово-хімічну експертизу, другий здається в камеру схову речовинних доказів і прилучається до кримінальної справи.

9. Зважування наркотиків щоб уникнути розбіжностей краще проводити один раз, робити це з відповідною оцінкою в протоколі. І не на місці їхнього виявлення, а після доставки в експертний підрозділ, де з тими ж понятими і при участі фахівця устанавлюється точна вага наркотичних засобів, з оформленням цього протоколом огляду, а не «зважування», як це практикується. Питання про вагу наркотиків на думку експертів ставити не слід. У осіб, запідозрених в незаконному перевезенні наркотиків, необхідно з'ясувати:

- коли, де, у кого, при яких обставинах і для яких цілей отримані наркотики;

- маршрут руху;

- які саме наркотики і в якій тарі перевозилися;

- де зберігалися наркотики і хто їх бачив;

- який їхній зовнішній вигляд і фізичний стан.

Варто мати на увазі, що підозрювані на першому допиті або при дачі первісного пояснення нерідко пояснюють факт збереження при собі наркотичних засобів різними некримінальними причинами: знайшов, незнайомий громадянин попросив передати, хтось підклав у кишеню і т.ін. Для викриття таких осіб, як уже підкреслювалося, добрі результати дають правильна реалізація оперативно-розшукової інформації, пред'явлення предметів, документів, речей приналежних підозрюваному.

12.07.03 року командиром взводу ОРМ по СП при ЛУ на Одеській залізниці МВС України на транспорті разом з нарядом супроводження

§2. Заходи безпосереднього профілактичного впливу на криміногенне середовище у рухомому складі потягів силами оперативно-пошукових груп.

Однією з найефективніших є діяльність оперативно-пошукових груп транспортної міліції (ОПГ) по попередженню, виявленню і розкриттю злочинів. 70,0% виявлених і розкритих злочинів у потягах далекого прямування приходить саме на такі групи. У свою чергу, діяльність ОПГ складається з безлічі конкретних заходів, які у тій чи іншій мірі впливають на стан оперативної обстановки в кожному з потягів, що відпрацьовуються. Ідея створення ОПГ аж ніяк не нова. Однак динаміка, географія, структура сучасної злочинності, а також витончені методи підготовки, здійснення і приховання злочинів вносять свої корективи в роботу цих мобільних формувань. В основі діяльності ОПГ - такий тактичний оперативний прийом, як груповий розшук.

Оперативно-пошукова група, як правило, складається з трьох - чотирьох чоловік. Формується зі співробітників ВКР (30,0% діючих ОПГ) чи зі співробітників ВКР і ВАСМ (34,0%) чи з працівників ВКР, ВБНОН, ВДСБЕЗ, ВКСМН і ВАСМ (34,0%). Кількість оперативних груп, що складаються тільки з працівників ВАСМ, незначна і не перевищує 2,0%.

До складу ОПГ включаються найбільш підготовлені співробітники, які пройшли спеціальну підготовку, у тому числі в навчальних центрах ЛУ УМВСТ. При комплексному відпрацьовуванні потягів групи підсилюються нарядами супроводу поїздів, оперуповноваженими ВКСМН, ВБНОН, інспекторами ВАСМ, працівниками санепідемстанцій, позаштатними співробітниками міліції, контролерами-ревізорами. До оперативної групи доцільно включати співробітників-жінок. Нерідко їм легше, а ніж чоловікам, отримати необхідну інформацію, встановити контакт з особами, що представляють оперативний інтерес. Така група не привертає зайвої уваги, робота її в потязі має більше можливостей залишитися непоміченою.

Робота групи більш ефективна при закріпленні за нею конкретного потягу (групи потягів) певного напрямку або конкретної ділянки дороги. Ще більший ефект досягається при супроводі потягів на всьому шляху прямування, тобто по наскрізному маршруту. Спостереження показують: результативність роботи групи зростає, якщо вона діє у вечірню (з 16 до 24 годин) і нічну (з 24 до 8 годин) зміни.

Необхідно, щоб склад ОПГ був стабільний, працював як правило, в одних і тих же потягах. Це сприяє досягненню ефективності в роботі, високого професіоналізму, устанавленню довірчих відносин із членами

поїзних бригад. Так, одного разу, при обробці потягу до співробітника ОПГ звернулася знайома провідниця і повідомила, що на одній зі станцій у її вагон сів пасажир, речі якого мають специфічний запах. У ході перевірки, інформації, при огляді речей пасажира було вилучено більш 5 кг. макової соломки. Однак у ряді випадків через ризик бути швидко розпізнаними оперативні групи знімаються з маршруту і направляються в потяги інших напрямків.

Підготовка ОПГ починається з проведення з членами групи спеціальних занять. Вивчаються права й обов'язки співробітника міліції, залізничників, способи маскування, спецтехніка, технічні особливості обладнання різних типів вагонів, основи дій по виявленню і закріпленню доказів, способи вчинення злочинів і заходи по припиненню злочинних зазіхань. Перед виходом групи на маршрут проводиться інструктаж: працівники знайомляться з оперативною обстановкою на об'єкті або ділянці, отримують конкретні завдання. Розробляється легенда прикриття і приймається відповідний зовнішній вигляд. Відпрацьовуються дії в типових ситуаціях.

Справа в тому, що у потягах спостереження здійснюється в межах візуальної обмеженості, співробітники міліції найчастіше позбавлені можливості створення додаткових умов для спостереження за об'єктом. Варто також враховувати, що деякі провідники та інші члени поїзної бригади, вступивши в контакт зі злочинцями, інформують їх про перебування в потязі оперативної групи. Тому, не завжди варто розкривати перед обслуговуючим персоналом потягу свою приналежність до правоохоронних органів.

При формуванні ОПГ необхідно забезпечувати розумне поєднання досвідчених і починаючих співробітників, враховувати їхні особистісні якості. Для шифрування може використовуватися така форма прикриття, як посадка в потяг під видом пасажирів із квитками, придбаними за готівку, під видом або у формі залізничників, наприклад, контролера-ревізора, що має при собі «відкритий лист». Кожен співробітник екіпується засобами зв'язку, спецтехнікою (малогабаритним металошукачем з малим радіусом дії «Марс-Д»), набором хімічних реактивів для експрес - аналізу наркомістких речовин), табельною зброєю, вагонними ключами, необхідними службовими документами, знайомиться з дислокацією і часом дії посадочних груп, вивчає орієнтування, записує прикмети або отримує портативний альбом зі фотознімками злочинців - «гастролерів». Оперативні групи можуть бути забезпечені макетами справ про найбільш розповсюджені адміністративні правопорушення.

По закінченні роботи старший групи, як правило, працівник ВКР, складає рапорт за встановленою формою, у якому вказує кількість ви-

орієнтування в наявній ситуації

Співробітники ОВСТ використовують поняття «зона здійснення злочину» під яким розуміється проміжок у часі між моментом, коли, потерпілий і свідки останній раз бачили викрадені речі, і моментом, коли була виявлена їхня пропаша. Звуження зони вчинення злочину - одна з найважливіших задач СОГ, що підсаджується в потяг.

Мають істотні особливості первісні процесуальні дії й ОРЗ по справах про незаконне перевезення наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових речовин, дорівнює при виявленні в потягах вибухових пристроїв

Незалежно від категорії злочину самими відповідальними діями є заходи, що передують затриманню запідозреної особи, саме затримання і документування протиправного факту. Під затриманням тут розуміється не короткочасний примусовий захід, застосовувана до особи, яка підозрюється в вчиненні злочину, так зване адміністративне затримання, а затримання фактичне. Враховуючи конкретні обставини, іноді доцільно робити затримання безпосередньо перед посадкою злочинця в потяг або при виході з нього, коли особисті речі знаходяться в руках пасажира.

Приводом для доставляння затриманого в чергову частину може бути стан наркотичного чи наркологічного сп'яніння особи, відсутність при ньому документів, що засвідчують особистість, проїзного квитка й т. ін. Під час особистого огляду (особистого обшуку), огляду речей доставленого, його опитуванні, а також документального оформлення вилучення наркотичних засобів необхідно дотримувати деяких правил:

1. Забезпечити обов'язкову присутність понять.
2. Зробити тестовий експрес-аналіз вилучених у затриманого речовин.
3. Організувати медичний огляд доставленого громадянина на наявність наркотичного чи наркологічного сп'яніння.
4. У випадках, коли маються дані про те, що наркотичні засоби перебували в руках затриманого, з долонь рук необхідно зробити змиви тампоном, змоченим спиртом або тексаном. Тампон варто висушити, упакувати в конверт (пакет) і направити на дослідження. При необхідності беруться зразки нігтьових зрізів, волосся, почерку і т.ін. Наявні в розпорядженні експертних підрозділів методики і засоби дозволяють визначати наявність таких наркотиків, як кокаїн і героїн у змивах з рук, шиї, нігтьових зрізах, волосся людини, предметах одягу.
5. Коли планується затримання жінки-перевізника наркотиків, необхідно передбачити, щоб до складу СОГ входила жінка-співробітник міліції для вилучення змивів, особистого огляду й огляду одягу запідозреної.

шої країни. Через страх залишитися згодом без квитка відмовляються залишати потяги і наші співвітчизники - потерпілі і свідки. Щоб усунути цю причину, доцільно створити регіональні фонди екстреної допомоги пасажиром, що постраждали від злочинів. 81,6% опитаних співробітників міліції підтримали цю ідею.

Ті хто не підтримав цю тезу мотивували свою незгоду тим, що у випадку створення таких фондів істотно зросте кількість фіктивних і помилкових заяв про злочини.

Своєчасне і якісне реагування має на меті, з одного боку, проведення невідкладних слідчих дій і оперативно-розшукових заходів у самому потязі, з іншого боку - організацію розшуку злочинця за межами потягу

Дуже ефективно вирішується друга частина задачі в ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВСТ. При надходженні повідомлення про злочин старший ОПГ чи наряду супроводу негайно доповідає про це до чергової частини. Інформуючи про обставини здійснення злочину, він повідомляє також про готовність оперативної групи, її якісному складі й екіпіруванні. Якщо виявиться, що група в такому складі і без належного екіпірування не зможе прийняти достатніх і кваліфікованих заходів до документування обставин і розкриттю злочину, співробітник ЧЧ ЛУ УМВСТ дає вказівку в наступний по шляху руху потягу ЛВВС підготувати до посадки в потяг відповідної групи захоплення або СОГ. Одночасно з тим ЧЧ дає орієнтування по маршруті прямування потягу лінійним і територіальній ОВС.

19 жовтня 2003 року при супроводженні пасажирського потягу №59 сполученням "Харків-Одеса" на ділянці станцій Користівка-Знам'янка до старшого наряду міліції М. звернулась пасажирка вагону №11 вказаного потягу громадянка Я. з заявою про крадіжку її особистих речей (мобільного телефону та грошей). При проведенні пошукових заходів "по гарячих слідах" у вагоні №8 вказаного потягу був затриманий громадянин Вірменії Ч. у якого при проведенні особистого обшуку викрадене було вилучено. Затриманий гр.- н. Ч. разом з вилученим та першопочатковими матеріалами був доставлений до чергової частини ЛВ на ст. Знам'янка ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті, де у відношенні затриманого було порушено кримінальну справу за ознаками ч.1 ст.185 КК України (крадіжка чужого майна).¹

Раніше відзначалося, що нерідко в діяльності ОВСТ поняття «місце здійснення злочину» носить характер умовний. І визначається точно лише після затримання і допиту підозрюваного. З метою більш чіткого

явлених, попереджених і розкритих правопорушень, кількість затримок правопорушників. Рапорт може бути доповнений відомостями про виявлені порушення з боку членів поїзної бригади.

Тактика дій ОПГ в основному залежить від спеціалізації по визначеній категорії злочинів: майнові злочини, незаконне перевезення наркотиків, зброї, боєприпасів і т.ін. Приймається рішення про спосіб роботи групи: гласний чи негласний. Старший групи визначає, які вагони вимагають особливого контролю, порядок посадки членів ОПГ у потяг: розосереджено в різні вагони чи в один вагон. При роздільній посадці обговорюються маршрут руху по вагонах кожного члена групи, місцезнаходження старшого, способи зв'язку (іноді з використанням поїзної трансляційної мережі по домовлених фразах). При спільній посадці старший групи представляє членів ОПГ начальнику потягу, знайомиться з обстановкою в потязі, наповнюваністю вагонів пасажиром, графіком роботи вагона-ресторану, кількістю провідників у кожному вагоні, визначає маршрут і графік руху членів групи.

При відкритому способі роботи ОПГ в потязі, співробітники міліції з'ясовують у провідників обстановку у вагонах, уточнюють деякі дані про пасажирів, звертаючи увагу на перебування у вагоні осіб, схожих по прикметам з підобліковим елементом, та громадян, що вживають спиртні напої та безпечно відносяться до схоронності своїх речей, безцільно пересуваються по вагонах.

При роботі пізнім вечором і уночі фіксуються час, номери, вагонів і кількість пасажирів, які виходять на зупинках. Просуваючись по рухомому складу, співробітники міліції виявляють осіб, що представляють оперативний інтерес, порівнюючи їх зовнішній вигляд з описом підозрюваних і розшукуваних злочинців, які містяться в картотеках та орієнтуваннях, по зовнішньому вигляду, манері поведінки (татування, жаргонізм, характерна жестикуляція й т. ін.).

Знайшовши таких осіб, старший групи визначає порядок встановлення негласного спостереження за ними. У певних ситуаціях доцільно удатися до зашифрованої перевірки документів і огляду речей, серед яких особливу увагу необхідно приділити виявленню наркотиків, зброї, боєприпасів, сильнодіючих і психотропних речовин (наприклад, клофеліну), вагонних, ключів, відмичок і т.ін. Приводом для перевірки документів може слугувати порушення громадського порядку, правил проїзду залізничним транспортом і т.ін.

Члени групи можуть зосередитися в сусідніх вагонах, залишивши одного спостерегаючого у вагоні, де знаходиться підозріла особа. Іноді доцільно розосередитися по всьому рухомому складу, якщо мають підстави вважати, що особа, яка знаходиться під спостереженням пла-

¹ Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 2005 р.

нує вчинити злочин не у своєму вагоні. Особливо обговорюється порядок дій на випадок несподіваного виходу об'єкта не на станції, зазначеної в його проїзному документі. Одержавши сигнал про початок злочинних дій, група здійснює затримання злочинців і приступає до процесуального оформлення цього факту, фіксації доказів.

При пошуку наркотичних речовин і осіб, їх що перевозять, члени групи повинні бути добре поінформовані про особливості поведінки перевізників, знати способи маскуванню різних типів наркотиків і вміти знайти у вагоні схованки. Виявлення наркотиків спрощується, якщо в складі ОПГ маєтся фахівець-кінолог зі спеціально підготовленим службовим собакою.

Під час перебування на маршруті співробітники ОПГ, опитавши провідників, встановлюють осіб, що прямують із криміногенних районів (зокрема, місць виростання наркотиковмісних рослин - прекурсорів наркотиків), проводять їхнє зашифроване опитування (з'ясовується знання опитуваним цін на наркотики на «чорному» ринку, володіння термінологією наркоділків і т. ін.). У ході опитування здійснюється оперативний огляд речей пасажирів і його зовнішнього вигляду.

Діючи на напрямках можливого незаконного транспортування зброї, співробітники ОПГ екіпіровані металошукачами, здійснюють перевірку документів і багажу пасажирів, звертаючи увагу на поведінку осіб, що перевіряються. При цьому особливо важливо не допустити застосування злочинцями виявленої зброї та вибухових пристроїв. Включення до складу групи провідника зі спеціально навченим службовим собакою істотно підвищує результативність пошукових заходів. Необхідно встановити, чи не прийняв провідник або інший член поїзної бригади, а також хто-небудь з пасажирів для перевезення від невідомих осіб посилок або передач, без перевірки їхнього вмісту. При обході вагонів потягу варто звертати увагу на безгосподарні речі, ретельно оглядати місця можливої установки вибухових пристроїв і обов'язково перевіряти будь-яку інформацію громадян і посадових осіб про наявність підозрілого предмету.

Не менш показові і такі дані. На питання про те, якими особливими рисами повинні володіти працівники КР у боротьбі зі злочинами в пасажирських потягах, більшість респондентів указали на наступні чинники:

а) наявність міцних професійних знань, високий рівень поінформованості про стан боротьби з відповідним видом (групою) злочинів;

б) вміння швидко аналізувати інформацію, що надходить з різних джерел;

в) знання психології оперативно-розшукової діяльності, вміння

При вилученні з місця події слідів пальців рук, приблизно залишених підозрюваними особами, або предметів, що можливо побували в його руках і з якої-небудь причини залишених їми у вагоні, важливо негайно зробити дактилоскопірування потерпілого і його попутників. При відмовленні від дактилоскопірування, не втрачаючи часу, варто використовувати оперативні методи для одержання слідів пальців рук.

У тих випадках, коли до складу слідчо-оперативної чи оперативно-пошукової групи входить слідчий або працівник органу дізнання (тобто співробітник з числа офіцерського складу), він зобов'язаний скласти протокол огляду місця події. Однак з цього приводу представляється доцільним висловити деякі судження.

У динамічних умовах функціонування транспорту огляд місця події з урахуванням його неповторності і невідтворюваності втрачених речовинних доказів особливо вимагає невідкладності проведення. Як правило, в ОПГ і нарядях супроводу потягів в основному працюють співробітники з числа молодшого начальницького складу, що, власне кажучи, у випадку вчинення злочину здійснюють слідчий огляд, але як підсумковий документ складають рапорт, який як відомо, не відноситься до актів попереднього розслідування.

Такий пробіл, необхідно процесуально владнати з урахуванням дійсних умов роботи транспортної міліції.

Не витримує прискіпливої критики обґрунтування тези про те, що вихід на кожен огляд місця події слідчого (дізнавача) або оперуповноваженого просто фізично неможливий. Однак міліціонер, хоча він і здійснює адміністративні, а не процесуальні функції, усе-таки може вважатися представником органу дізнання. Крім того, використовуючи знання основ кримінально-процесуального права і криміналістики, отриманих на курсах первісної підготовки, він повинний ясно розуміти процесуальний характер своїх дій. Тому при відповідній додатковій підготовці особи молодшого начальницького складу міліції можуть, на наш погляд, мати право самостійно здійснювати огляд місця події, якщо вчинити його силами слідчого або працівника органу дізнання у виниклій ситуації важко.

По-друге, якщо потерпілий-іноземець відмовиться вийти з потягу для подальшого розгляду, у органу транспортної міліції згодом виникнуть значні труднощі з виконанням слідчих дій пов'язаних з виїздом за межі України, оскільки в цій частині з державами ближнього і далекого зарубіжжя усе ще не створено системи стійкої взаємодії. Крім цього виникають проблеми з перереєстрацією проїзних документів іноземців, з їхніми кількома разовими викликами в орган розслідування, із встановленням екстреного зв'язку з посольством або консульством тієї чи ін-

нках та інших предметах, до яких доторкався викрадач, а також на його проїзному квитку. Якщо маютьесь підстави вважати, що злочин вчинений із застосуванням етаміналу натрію, клофеліну, інших сильнодіючих снотворних чи психотропних речовин, виявлені пляшки, склянки й інші посуд підлягають обов'язковому вилученню з метою наступного експертного дослідження.

При наявності підстав огляду піддаються службові приміщення вагону, місця загального користування, тамбури, перехідні площадки, котлові відділення, вугільні і смітєві шухляди, різні технічні люки і ніші вагону. Навіть у випадках, коли підозрюваний відомий або може бути упізнаний потерпілим обов'язково необхідно провести прискількивий огляд місця події, в деяких ЛУ УМВСТ, наприклад, це питання вже пророблене, частина міліціонерів пройшла додатковий курс професійного навчання і багато хто з них одержали «допуск» до виконання зазначеної слідчої дії.

На жаль, маючи всі реквізити протоколу огляду, виконаний, здавалося б, по всіх процесуальних і тактичних правилах огляду підсумковий документ - протокол огляду оформлений міліціонером, залишається за формою все ж таки рапортом.

У подібній ситуації доцільно передбачити делегування органом дізнання своїх повноважень окремим співробітникам, у тому числі, міліціонерам, щоб у максимально зберегти та зафіксувати інформацію, отриману у ході первісних дій по розкриттю крадіжки.

До зупинки поїзда ОПГ або наряд супроводу разом з потерпілим і провідником вагона, при необхідності за участю начальника потягу, повинні обстежувати вагони потягу з метою виявлення підозрюваних злочинців та викрадених речей. У ході пошуку необхідно інформувати членів поїзної бригади про прикмети злочинця, а також викрадених речей. При одержанні додаткової інформації необхідно передавати її черговому по ЛВВС.

В окремих випадках потерпілим та окремим свідкам з метою допиту, пред'явлення для чи упізнання, а також для проведення інших слідчих дій може бути запропоновано залишити потяг. Така необхідність часто виникає у випадку здійснення злочину у відношенні іноземних громадян.

По-перше, на документуванні злочинних дій і розшуку злочинця негативно позначається відсутність у поїзній бригаді і слідчо-оперативній групі перекладача.

Провідникам та іншими пасажирами, не слід зневажати пошуком і вилученням залишених слідів злочинцем, згодом здатних стати важливими речовинними доказами у справі.

швидко визначати психологічні особливості громадян, що залучаються до конфіденційного співробітництва ;

г) вміння ефективно організувати взаємодію між співробітниками КР ОВСТ, які ведуть споріднену лінію роботи;

д) постійна робота над підвищенням рівня особистої професійної майстерності.

Контрольні питання:

1. Які завдання стоять перед ОПГ?

2. Які існують методи роботи ОПГ?

3. Які вимоги встановлюються для комплектування ОПГ та організації їх роботи у рухомому складі потягів?

§3. Попередження та виявлення злочинів, які вчиняються злочинцями-гастролерами на залізничному транспорті

Враховуючи той факт, що значну кількість злочинів у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту вчиняють злочинці-гастролери має сенс окремо розглянути діяльність ОБСТ з виявлення цієї категорії злочинців та попередження злочинів, що ними вчиняються.

З метою ефективної боротьби зі злочинцями-гастролерами, у першу чергу, необхідно більш точно конкретизувати ті ознаки, які присутні зазначеній категорії злочинців. Ними можуть бути як особи, що мають постійне місце проживання і прописку, так і без визначеного місця проживання. Можна запропонувати таке їх визначення :

Злочинці-гастролери - це особи, що систематично скоюють навмисні злочини поза районом свого постійного (тимчасового) проживання, (місця роботи), що використовують територіальні переміщення явно та у якості необхідного елемента засобу вчинення злочину і ухилення від відповідальності за вчинене.

Злочинці-гастролери, які мають постійне місце проживання і роботу, виїжджають в іншу місцевість без службової або іншої необхідності саме для вчинення злочинів, що ними готуються з особливою старанністю.

Скоюючи злочини поза місцем свого постійного проживання і роботи (або тимчасового проживання), вони намагаються якнайшвидше покинути ці райони, використовуючи для цих цілей залізничний транспорт

На відміну від них спосіб життя гастролерів, що не мають постійного місця проживання і не працюючих, підпадає під ознаки бродяжництва.

Наявність зазначених груп гастролерів визначає різноманітність тактики їхнього виявлення. Якщо для виявлення гастролерів першої групи (працюючих і маючих постійне місце проживання) необхідні достатньо тривалі контакти з ними агентів і встановлення довірчих відносин, то для виявлення гастролерів другої групи достатньо констатація бродяжництва. Основну ж роль виконують конфіденти, яких використовують для розробки осіб, затриманих у підозрі в бродяжництві.

Досить часто в злочинців-гастролерів у різноманітних містах є спільники - скупники і збувальники майна, добутого злочинним шляхом. Відношення з ними носять замаскований характер. Щоб не викликати підозри у міліції, вони зустрічаються поза місцем свого проживання, або зустрічі відбуваються на залізничних станціях, де буквально протягом декількох хвилин злочинець-гастролер передає майно, одержує гроші і тим же поїздом їде далі.

проханням терміново передати її в чергову частину міліції.

Потім варто встановити й опитати очевидців, свідків, у першу чергу пасажирів, що випивали з потерпілим в одному купе, записати їхні повні установчі дані.

З'ясувати: на якій станції вони сіли в потяг, які місця займали у вагоні, де зберігали речі, коли вперше побачили потерпілого, яке місце він займав, які речі мав при собі і де саме вони зберігалися, чи були проводжаючі, у якому стані знаходився потерпілий.

Одержати інформацію про поведження потерпілого: з ким знайомився, чи розпивав спиртне, чи діставав та чи оглядав свої речі, якщо так - у чийй присутності, чи відлучався з купе вагона і на який час.

Уточнити: коли попутникам стало відомо про крадіжку, кого саме вони підозрюють, хто спочатку повідомив їм про те, що трапилося, який кінцевий пункт їхньої поїздки і який передбачуваний час перебування в ньому.

Далі необхідно з'ясувати дані на провідників вагону, до якого резерву провідників вони відносяться, коли будуть проїжджати по цьому маршруті наступного разу, уточнити - де потерпілий сів у потяг, яке місце зайняв, які речі при собі мав, хто випивав разом з ним у купе, чи виходив хто-небудь з вагона раніш зазначеного в проїзному квитку пункту призначення, якщо виходив, те які його прикмети, які мав при собі речі.

У ході подальшої роботи з розкриття крадіжки перевіряється алібі провідника, включаючи встановлення його місцезнаходження в передбачуваний момент крадіжки, наявність у нього відповідного посвідчення, особистості. Варто звірити прізвища працівників поїзної бригади з рейсовим журналом. Практика свідчить: нерідко серед членів поїзних бригад зустрічаються фіктивні провідники. Найчастіше вони бувають з числа раніше звільнених по негативних мотивах провідників.

Нерідко злочинці, вчинивши крадіжку, не відразу залишають потяг, тому особлива увага повинна бути приділена огляду купе, вагону, у яких була скоєна крадіжка, і обстеженню складу потяга. У процесі огляду встановлюються тип і номер потягу, маршрут прямування, порядковий і заводський номери вагону.

У випадку здійснення крадіжки в купейних вагонах шляхом проникнення в закриті купе огляд рекомендується починати з дослідження замикаючих пристроїв і самих дверей. При цьому звертається увага на внутрішнє ребро заднього обруча обв'язки дверей, пластик перегородки, ручку замка, на яких можуть бути виявлені сліди рук злочинця і знарядь злому (ум'ятини, подряпини, борозни), застосованих для віджимання дверей купе. Сліди рук можуть бути виявлені на пляшках, скля-

Розглянемо одну із самих типових слідчих ситуацій: *заява про крадіжку грошей і речей надійшло від пасажира, наряду супроводу пасажирського потягу що працює в потязі.*

Однією з первісних дій наряду є опитування заявника (у даному випадку - потерпілого).

З'ясовується особистість потерпілого, пункт призначення і мета його поїздки, на якій станції сів у потяг, у якому стані знаходився, чи перевіряв, або викладав у ході поїздки свої речі, де вони знаходилися;

- які речі викрадені, їхні відмітні ознаки;
- чи відлучався потерпілий з купе, на який час, чи залишалися в цей час у купі його попутники, хто саме;
- чи перевіряв він наявність речей після повернення в купе;
- коли і на якій ділянці залізниці потерпілий ліг відпочивати, коли і де встановив відсутність своїх речей, кому заявив про крадіжку, кого підозрює в її здійсненні, докладні прикмети запідозреної особи.

Опитуючи потерпілого про прикмети злочинця, важливо дотримуватися правил опису зовнішності людини по методу словесного портрету.

В даний час при чергових частинах багатьох ОВСТ здійснюється чергування художників-криміналістів, що при необхідності підсаджуються в потяг і зі слів потерпілих і свідків малюють суб'єктивні портрети осіб, які вчинили злочин.

Доцільно пред'являти заявнику для оперативного впізнання фотоальбоми з фотознімками злочинців - «гастролерів» та інших злочинців, які раніше затримувалися за здійснення аналогічних правопорушень у потягах.

Поліцейські в Німеччині, приміром, при опитуванні потерпілого як допоміжний засіб використовують заздалегідь заготовлені фотографії й ескізи вагонів-ресторанів, службових приміщень потягу. Це дозволяє досить точно і наочно визначити місце здійснення крадіжки і тим самим уникнути в записках громіздких описів. З першою ж нагодою варто передати всю зібрану інформацію в чергову частину відповідного ЛВВС для проведення подальших пошукових заходів, координації взаємодії задіяних сил і засобів.¹

Найчастіше це робиться за допомогою поїзного радіозв'язку або по ланцюжку: начальник потягу - машиніст - черговий по станції - міліція. У ряді випадків це може бути зроблене шляхом викидання записки, зверненої до чергового по станції, що зустрічає чи проводить потяг, із

Тривалий час злочинці-гастролери можуть знаходитися поза полем зору міліції. Навіть у тих випадках, коли відомий конкретний злочинець, який ховаючись від відповідальності, роз'їжджає по країні, розшукати і затримати його досить складно.

Як правило, гастролери в злочинних цілях віддають перевагу залізничному транспорту, при цьому вони керуються міркуваннями:

- можливість безкоштовного проїзду;
- для придбання квитків не завжди потрібно документів (приміські поїзди).

Перевага, що віддається гастролерами залізничному транспорту, пояснюється ще і тим, що він не має настільки жорстких правил перевірки і реєстрації пасажирів, як повітряний і морський, більш швидкохідний, чим річковий, дозволяє швидко розчинитися в масі людей.

Подібність між бродягами і гастролерами полягає в тому, що:

1. Бродяги, як правило, не мають постійного місця проживання і прописки, тобто ведуть бездомне існування.

Певна частина злочинців-гастролерів також не має постійного місця проживання. Це не означає, що кожна особа без постійного місця проживання є злочинцем-гастролером. Багато з них, ведучи такий спосіб життя, злочинів не скоюють, здобуваючи засоби для існування випадковими заробітками, звертаючись до допомоги родичів, знайомих, жебракуючи. Щоб виділити серед бродяг „гастролерів”, необхідна їхня ретельна перевірка по всіх обліках, звірення з прикметами розшукуваних злочинців, оперативна розробка.

2. Хоча у своїй більшості бродяги роз'їжджають по країні, ця ознака не є для них обов'язковою, оскільки при констатації бродяжництва одною з ознак є відсутність визначеного місця проживання, тобто відсутність постійної або тимчасової реєстрації, а також тривале проживання не по місцю реєстрації.

Розходження між бродягами і злочинцями-гастролерами складається в тому, що останні свої переміщення по території країни пов'язують із конкретною метою - учиненням злочинів. Бродяги ж, навпроти, можуть роз'їжджати по країні і не чинити злочинів.

Отже, відмітною рисою злочинця-гастролера є переміщення з конкретною метою вчинення навмисних злочинів.

Коло злочинів, що скоюють злочинці-гастролери, дуже велике, але для них найбільш характерні діяння, що зазіхають на особисту власність пасажирів: крадіжки, шахрайства, рідше розбої і пограбування.

Аналіз зазначеної категорії злочинів показує, що майже 76 % із них складають крадіжки (у тому числі 46 % - крадіжки речей, залишених без нагляду), а інші 24 % - пограбування, розбійні напади і шахрайства.

¹ Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте, Пр. пособие - М.: Экзамен, 2003. - 128 с.

Наведені дані, характеризуючи структуру злочинів, самі по собі націлюють на визначення об'єктів, де можлива поява гастролерів. Це - ті об'єкти залізничного транспорту, де складаються сприятливі умови для вчинення крадіжок, шахрайств, пограбувань і розбоїв. Такими є : пасажирські поїзди, зали очікування, касові зали, кімнати відпочинку на залізничних вокзалах, привокзальні площі, перони.

На вокзалах і в поїздах злочинці частіше усього викрадають валізи, торби, гаманці, мобільні телефони, часи, документи й одяг. Досить поширеними є крадіжки, вчинені шляхом використання довіри пасажирів (підсадки).

Перед тим, як вчинити таке діяння, злочинець попередньо знайомиться з пасажиром, повідомляючи про себе вигадані дані, заявляє про те, що їм їхати в одну сторону. Потім лишає йому свої речі і відлучається на якийсь час. Після цього і пасажир нерідко лишає свої речі під нагляд злочинцю, який їх викрадає.

Кишенькові крадіжки відбуваються в основному в чергах у квиткових кас, буфетах, на перонах, при посадці і висадці пасажирів. Для маскування своїх дій злочинці використовують скупчення пасажирів, умисно створюють давку. Такі злочини відбуваються як поодинокі, так і в складі групи. В останньому випадку один із злочинців безпосередньо вчиняє крадіжку і передає викрадене співникам, які відразу зникають з місця злочину.

Пограбування і розбійні напади відбуваються в основному в нічний час доби в безлюдних місцях, таких, як перехідний міст, пішохідний тунель, парки відстою поїздів, смуги відводу, що примикають до вокзалу або станції, а також порожні вагони. Жертвами таких злочинів стають поодинокі або п'яні пасажирів, жінки, що повертаються додому після нічної зміни, і підлітки.

Іноді пограбування і розбійні напади відбуваються в пасажирських поїздах - у тамбурах вагонів та електропоїздах.

У ряді випадків злочинець і потерпілий разом розпивають спиртні напої у вагоні-ресторані, у буфеті або в порожніх вагонах, недобудованих будинках.

Характер злочинних дій „гастролерів” в усіх випадках потребує ретельного підготування : вибору жертви (або об'єкту крадіжки), спостереження за нею, встановлення знайомства. Саме цей період найбільше сприятливий для виявлення гастролера, якщо він раніше не потрапив у поле зору агента або співробітника карного розшуку.

Варто звертати увагу на помітну настороженість злодіїв-гастролерів, нав'язливість грабіжників, шахраїв і «підсадників», несумісність соціального досвіду ймовірних потерпілих (їхня розгубленість у складній

Важливу ілюстративно-пояснювальну функцію виконують *плани і схеми*. Однак на практиці відзначається явна недооцінка значення орієнтовної інформації, що міститься в них. Плани і схеми місця події, зокрема, вагону, купе з указівкою на них точного місця виявлення наркотиків, зброї, інших речовинних доказів склалися лише у половині вивчених випадків.

Більш твердого контролю вимагає організація оперативно-пошукової роботи у потягах та під час їх стоянок на станціях, тому що несумлінні, некваліфіковані дії працівників ОПГ та ОРМ СП по оперативному опрацюванню потягів найчастіше приводять до того, що не своєчасно виявлені і затримані правопорушники продовжували надалі вчиняти злочини користуючись тим, що інформація про виявлений злочин передавалася до ЛВВС зі значним запізненням.

Виявляючи процесуальні й оперативно-розшукові помилки, у процесі розкриття злочинів, автори використовували по тим самим питанням як об'єктивні, так і суб'єктивні оціночні показники. Досить характерно, що результати вивчення кримінальних справ і опитування багатьох в чому збігаються. Таким чином, удалося з'ясувати досить багато причин, по яких злочини не розкриваються по «гарячим» слідах. До них варто віднести:

- 1) несвоєчасне звертання потерпілого в ОБСТ;
- 2) несвоєчасний вихід (виїзд) СОГ на місце події;
- 3) не проведення або спізнале проведення оперативних загороджувальних заходів;
- 4) не складання словесного портрета злочинця.
- 5) неякісний огляд місця події, не залучення до участі в ньому фахівців;
- 6) відсутність у даному потязі нарядів супроводу або ОПГ, професійна некомпетентність співробітників міліції;
- 7) ігнорування, необхідності складання мальованого (композиційного) портрета злочинця;
- 8) незастосування криміналістичної і спеціальної техніки;
- 9) нетривалий час роботи в потязі слідчо-оперативної групи (її залишення потягу до завершення всіх невідкладних слідчих дій та оперативно-розшукових заходів);
- 10) відсутність письмових свідчень очевидців та відмова провідників, пасажирів виступати в якості свідків.

Не затримуючись більше на негативних прикладах незадовільної організації роботи з розкриття злочинів, зосередимося на організаційно-тактичних особливостях здійснення первісних слідчих дій і оперативно-розшукових заходів щодо справ досліджуваної групи.

вин.

Фотографування не застосовувалося в 16,1% вивчених кримінальних справ про крадіжки, у 60,0% справ, зв'язаних з перевезенням наркотиків, у 37,5% справ, порушених по фактах незаконного транспортування зброї. Викликає негативну оцінку той факт, що, незважаючи на вимоги інструкцій і настанов у кожному третьому протоколі про використання фотографічного способу фіксації, фото таблиця в матеріалах справи була відсутня; фактичне застосування фотографії відбувалося не більш ніж у 20,0% випадків.

Дуже показові результати опитування практичних працівників щодо коментування зазначеного явища.

89,2% респондентів пояснили цей факт відсутністю навичок фотографування (знімки не вийшли); 55,7% - недоліком часу для виготовлення фотокарток; 54,9% - прямої фальсифікацією запису про застосування фотозйомки;

47,4% - відсутністю в ЛВВС співробітника, на який були б покладені обов'язки по виготовленню фотографій;

42,6% - не зацікавленістю особи, що робила огляд, в повному обсязі його проводити, бо надалі приймати участь в розкритті і розслідуванні злочину вона не буде.¹

Усе це свідчить про стійку тенденцію до недооцінки науково-технічних засобів при розкритті злочинів працівниками міліції, що вимагає рішучого організаційного її подолання. Єдине пояснення, яке напрошується при аналізі цього явища є те, що на сьогоднішній день більшість діючих оперуповноважених, дізнавачів, слідчих та експертів не має досвіду роботи в практичних органах. Середній вік працівників ОВСТ складає 27 років, а стаж роботи 5-7 років.

Залишає бажати кращого й ефективність застосування технічних засобів фіксації речових доказів та місця події. Необхідно відзначити, що серед фотографій надається перевага знімкам загального виду вагона, купе, тоді як важливі для розслідування висновки можуть бути зроблені тільки на основі фіксації місць таємного провозу заборонених предметів і речовин, залишених злочинцем видимих слідів механічного впливу на замок дверей купе і т.ін.

Варто мати на увазі, що навіть технічно бездоганний знімок, що не містить доказової інформації не зможе виконати в справі ролі джерела доказів, не підніметься вище рівня пересічної «картинки».

¹ Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Дис... канд. юрид. наук. – ХНУВС. – 2005. – 206 с.

обстановці вокзалу) з упевненими, цілеспрямованими діями злочинців.

Все це дає підстави для встановлення негласного спостереження за гастролерами, що з'являються на об'єктах залізничного транспорту, з метою встановлення їхніх намірів і затримання на гарячому.

Характер злочинних дій гастролерів складає ту інформацію, що визначає кількість застосування оперативних сил, у тому числі і негласних, у процесі виявлення гастролерів.

У цей процес повинно бути включене оперативне спостереження за місцями збуту майна, добутого злочинним шляхом. Як свідчать дані дослідження, нерідко ці речі продають відразу на станції або вокзалі, біля буфетів, вокзальних пивних палаток і магазинів. Тому в першу чергу необхідно перекрити конфідентами такі «гарячі точки».

Обставини, які використовують злочинці-гастролери для вчинення злочинів бувають різноманітні. Здійснений у ході дослідження аналіз обставин, використовуваних для вчинення злочинів, дозволяє встановлювати уразливі місця й умови здійснення злочинних намірів.

Об'єкти залізничного транспорту притягують до себе злочинців-гастролерів ще і тим, що там, як вважають багато хто з них, складаються характерні обставини, що полегшують вчинення злочинів і породжують можливість не потрапити в поле зору міліції, їх умовно можна розділити на дві великі групи.

У *першу групу* входять обставини, пов'язані з особливостями залізничного транспорту. До них можна віднести такі:

- а) цілодобова робота залізничного транспорту і торгових точок, що дозволяє злочинцям скоювати злочини в будь-який час доби;
- б) великі швидкості пересування транспортних засобів;
- в) велика кількість зупинок і пересадних пунктів, що ускладнює встановлення місць вчинення злочинів;
- г) вільний доступ, як до засобів пересування, так і до об'єктів залізничного транспорту;
- д) велике скупчення пасажирів, що дозволяє злочинцям-гастролерам тривалий час непомітно знаходитися серед них;
- е) нетривале перебування пасажирів на об'єктах залізничного транспорту.

Другу групу складають обставини, пов'язані з наявністю знаходження біля об'єктів залізничного транспорту населених пунктів, що дозволяє гастролерам швидко зникати з-під спостереження робітників транспортної міліції. Особливо в умовах міст-гігантів, великих і середніх міст.

Готуючись до вчинення злочину, правопорушники враховують місце і час найбільш ретельного патрулювання їх міліцією, тому вони на-

магаються скоювати злочини в той період, коли на їхню думку, це найбільш безпечно. У зв'язку з цілодобовою роботою транспорту вибір найбільш зручного часу для них фактично необмежений.

За статистичними даними, значна кількість крадіжок (50 %) на залізничних вокзалах скоюється з 16 до 24 години.

Для вчинення злочинів злочинці-„гастролери” використовують недовіки в організації постової і патрульної служби міліції. Знаходячись, тривалий час на вокзалі, вони вивчають обстановку, спостерігають за роботою обслуговуючого персоналу і робітників патрульно-постової служби міліції. Вони враховують місцезнаходження пунктів міліції, кількість робітників, що там знаходяться, час зміни, коли фактично всі об'єкти залишаються неприкритими, і використовують це в своїх злочинних цілях. Але й в іншій час доби, особливо вночі, на вокзалах скоюється значне число крадіжок.

Деякі пасажирів звикли тримати багаж при собі. Це і використовують злочинці, викрадаючи речі в нічний час і передранкові часи, після чого відразу зникають з першим пасажирським або вантажним поїздом, а також їдуть до сусідніх населених пунктів. Швидкість пересування сучасного транспорту дозволяє їм у короткі проміжки часу по'явитися на значних відстанях від місця вчинення злочину.

Досить часто викрадені речі збуваються в шляху слідування, або на вокзалі, або станції, куди прибув злочинець.

Наявність на території населених пунктів, що прилягають до транспортних магістралей, об'єктів, де можна знайти тимчасове укриття, також використовується злочинцями. Найбільше досвідчені з них, рецидивісти, у багатьох населених пунктах мають знайомих. Це притонуутримувачі, скупники і збувальники майна, добутого злочинним шляхом, повії. Для разових нічлігів гастролери використовують житлову площу осіб, що здають її за плату, частіше усього поблизу залізничних вокзалів.

У процесі постійного спілкування з пасажирями у злочинців виробилися навички швидко встановлювати контакт із незнайомими людьми і розташовувати їх до себе.

Виявляючи злочинців, необхідно аналізувати зовнішні ознаки їхньої поведінки, як у цілому, так і окремі їх дії. До таких ознак можна віднести:

- а) загальну лінію поведінки;
- б) характерні риси;
- в) зовнішній вигляд;
- г) зовнішнє вираження різноманітних психічних станів.

При виявленні „гастролерів” по зовнішньому вигляду варто мати на

кази піддаються пошкодженню, утрачаються, знищуються зацікавленими особами, з ними контактують сторонні і т.ін. Цілодобова робота залізничного транспорту дозволяє особам, що замишляють вчинення злочинів, вибрати найбільше сприятливий час для їх здійснення. Велике скупчення пасажирів, їх постійне переміщення утруднюють встановлення свідків та очевидців. Сама обстановка у потязі, де в близькому сусідстві виявляються незнайомі один одному люди, дає можливість злочинцям маскуватися під пасажирів.

У боротьбі з «поїзною» злочинністю працівники транспортної міліції в більшості випадків мають справу з людьми, які можна сказати є сторонніми для транспорту. Тому ранні ознаки, що свідчать про те, що людина може вчинити злочин, найчастіше не попадають у поле їхнього зору.

Становлять інтерес фактори, що визначають специфіку розкриття і розслідування незаконного перевезення на залізничному транспорті заборонених речовин і предметів: наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових, сильнодіючих, отрутих і інших речовин. Поряд, із вже розглянутими, до них можна віднести:

- 1) загальнодоступність і велику протяжність залізничних магістралей, наявність на них значної кількості станцій, вокзалів і зупиночних пунктів;
- 2) порівняно невисоку вартість проїзду та провозу багажу;
- 3) нерівномірну інтенсивність пасажирських перевезень у літній і зимовий періоди;
- 4) обмежену (кліматичну) залежність від метеорологічних і інших факторів.

Неодмінною умовою швидкого розкриття злочину, вчиненого на залізничному транспорті, особливо в потязі, є *невідкладне реагування на заяву або повідомлення про нього*. Це полегшує і прискорює встановлення місця здійснення злочину у шляху прямування.

Результати вивчення кримінальних справ свідчать: по справах про крадіжки огляд місця події проводився лише в 48,7% випадків, по справах про незаконне перевезення наркотиків - у 59,4%, по справах, зв'язаних із транспортуванням зброї і боєприпасів, - у 47,0%.

При огляді, незалежно від категорії злочину, допускаються приблизно однакові помилки і недоробки. Самі розповсюджені з них:

- а) не застосовування фотографування;
- б) не складання планів і схем;
- в) неповне вилучення слідів злочину;
- г) ігнорування необхідності огляду місць найбільш ймовірного укриття викраденого, наркотиків, зброї, боєприпасів і вибухових речовин.

Від тактично грамотних дій нарядів супроводу поїздів, інших працівників міліції в типових ситуаціях залежить не тільки швидкість припинення правопорушення, затримання правопорушника, збереження речових доказів, але й дотримання умов законності, особиста безпека.

Варто мати на увазі: якщо злочин виявлений, розкриття його залежить, насамперед, від своєчасності порушення кримінальної справи і негайного проведення необхідних слідчих дій і оперативно-розшукових заходів. Тому в діяльності оперативних апаратів, чергових частин ОВСТ і слідчих підрозділів, ОРМ СП велике значення варто приділяти удосконалюванню роботи на початковому етапі розкриття злочину.

Необхідно організовувати цілодобове чергування слідчо-оперативних груп для виїздів на місця подій. Це дає можливість слідчим самим порушувати більшість кримінальних справ і підключатися до розкриття злочину негайно.

Аналіз показує, слідчими порушується:

- 86,0% - справ про крадіжки речей у пасажирів у потягах;
- 97,0% - про незаконне перевезення наркотиків,
- 92,1% - про протиправне транспортування зброї, боєприпасів і вибухових речовин

На жаль, багато злочинів залишаються нерозкритими саме через грубі помилки і недогляди, що допускаються співробітниками ОВСТ на першому етапі фіксації слідів злочину та проведення розслідування.

Так, до наряду супроводу звернулися пасажир потягу №60 „Одеса-Харків” Р. і Б. із заявою про крадіжку в них особистих речей і грошей. Наряд супроводу, який знаходився у потязі, обмежився прийомом заяви від потерпілих, опитуванням провідників і окремих пасажирів вагону, у якому була вчинена крадіжка. Унаслідок поверхово проведеного огляду місця події слідів і інших речовинних доказів виявлено не було. Оперативно-пошукові заходи щодо розшуку злочинців і викраденого в потязі не здійснювалися. Злочин залишився нерозкритим.

Опергрупа в складі відповідального по ЛВВС, оперуповноваженого ВКР і міліціонерів ОРМ СП продовжила роботу по розшуку злочинців та розслідуванню злочину. У зв'язку з тим, що група не була екіпірована необхідними техніко-криміналістичними засобами, огляд місця події належних результатів не дав. Розшукова робота у потязі здійснювалася усього протягом однієї години. Злочин так і залишився нерозкритим.

Найчастіше місце здійснення злочину не збігається з місцем його виявлення, і встановити, де був вчинений злочин, являє певні труднощі, тому що між здійсненням і виявленням діяння нерідко буває великий розрив у часі. Злочинці, користуючись цим, зникають з місця вчинення злочину і залишаються невстановленими. Сліди і речовинні до-

увазі особливості їхнього психічного стану. Вчинення злочинів викликає певні зміни у свідомості і поведінці людини. Як би ні був холодно-кровний злочинець, він постійно відчуває стан тривоги, занепокоєння, страху пов'язаного з чеканням можливості викриття і покарання за скоєний, злочин.

Щоб розпізнавати осіб, що скоюють злочини, необхідно вивчати їхні поведки і хитрощі, до яких вони вдаються для того, щоб уникнути викриття, вміти аналізувати й оцінювати замічені особливості тієї або іншої особи - швидкий огляд залів на залізничних вокзалах і станціях, пасажирів, концентрація уваги на речах, реакція на появу робітників міліції у формі, швидке зміна місць, перехід від одного залу в інший, удаваність (спить, щось читає, не ослаблюючи уваги до навколишнього оточення, подача сигналів спільникам - от деякі типові ознаки поводження „гастролерів” на вокзалах.

Виявлення по прикметах надає докладне ознайомлення оперативних робітників з орієнтуваннями, що надходять, із наявними фотографіями на злочинців-„гастролерів”.

Способи вчинення крадіжок злочинцями-гастролерами на пасажирському залізничному транспорті мають значну різноманітність.

В час літніх відпусток, коли збільшується кількість бажаючих виїхати на відпочинок до різних курортів, а то й просто подорожувати. На жаль, іноді такий відпочинок згадується, як жахливий сон, завдяки, так званим, «майданникам», жертвами яких стають безпечні пасажир.

«Майданники» або крадії, що діють в поїздах, виникли майже одночасно із становленням залізниці. Ці злочинці, як і будь-які інші представники кримінального середовища, розподіляються на окремі категорії - спеціалізації. Є, наприклад поміж них такі, які орудують переважно на залізничних вокзалах під час посадки на потяги, їх основною живою стають валізи, сумки, баули тощо. Користуються вони нехитрим правилом: чим більше речей у пасажира, тим важче йому за ними пильнувати. Тому, як правило, жертвами у таких випадках частіше стають, так звані, «човники» та інші торгівці, в яких з собою завжди багато багажу. Те саме можна сказати й про тих, хто від'їжджає до курортів. Трапляється й таке, що відсутність якихось речей виявляється пасажирами лише після прибуття до місця призначення.

Злочинці крадуть речі по-різному. Один з надійніших та найпоширеніших способів, який ще вважається і найбільш стародавнім, є «дуплет». Цей спосіб передбачає використання фальшивої валізи, спеціально виготовленої, котра представляє собою каркас, обтягнутий шкірою або дерматином. Тільки-но обрана жертва опустить свій багаж на землю, щоб перепочити, і легковажно відвернеться в другий бік, крадій

миттєво накриває чужу валізу своєю фальшивою і спокійно відносить свою здобич практично на очах розгубленого простака-пасажира. Ефект, погодьтеся, просто приголомшуючий... Що й казати, валіза тільки-но була тут, ще й ногою її відчував, і раптом - «випарилась».

Ще один спосіб крадіжки речей у пасажирів. Так, особа, що наміряється скоїти крадіжку особистих речей у пасажирів, що очікують відправлення поїзда, тривалий час ходить по залу очікування на станції (вокзалі), часто оглядається, уважно придивляється до п'яних або заснулих пасажирів, обережно стежить за ними, коли вони лишають свої речі без нагляду. Обравши зручний момент, злочинець забирає речі заснулого, п'яного або безтурботного пасажира і швидко уходить. Вчиняючи подібні крадіжки, злочинці часто мають спільників, що знаходяться в залі очікування. Їхня роль зводиться до того, щоб під різноманітними приводами відвернути увагу робітників міліції, що несуть службу в залі.

Інакше поводить себе особа, що планує вчинити крадіжку шляхом використання довіри. Частіше всього злочинець, як показує практика, заздалегідь намічає собі пасажира, у якого він має намір вчинити крадіжку. До майбутньої «жертви» злочинець підсаджується поруч, маючи при собі особистий «багаж». Розговорившись з сусідом й увійшовши до нього в довіру, злочинець через 10-15 хвилин просить сусіда-пасажира доглянути якийсь час за його речами. Повернувшись, він знову вступає в активну розмову з сусідом і тепер уже чекає випадку, коли той, у свою чергу, бажаючи відлучитися, попросить його постерегти свої речі. Як тільки пасажир відійде на достатню відстань, злочинець забирає його речі і зникає.

До другої, не менш поширеної категорії крадіг відносяться «щипачі» Ювеліри у своїй справі, вони, як правило, професіонали найвищого класу. Мова йде про злочинців, що спеціалізуються на кишенькових крадіжках. Їх злочинна діяльність здійснюється у великому натовпі - на вокзалах і станціях. Прийоми такого злочинця всі бачили у знаменитому фільмі «Місце зустрічі змінити не можна». Пам'ятаєте віртуозного кишенькового крадія, орудуємого у трамваї, котрого не так просто було вислідити і спіймати на «гарячому»? «Щипачі» мають спільників, котрі штучно створюють щільність і натиск у натовпі, відволікають увагу пасажирів, щоб його товариш спокійно «досліджував» кишені та торбинки нічого не підозрюючих пасажирів. Доречно було б акцентувати увагу на тому, що не слід ловити гав у ситуаціях, схожих на описані вище і подібні їм.

З метою виявлення кишенькових крадіг («щипачів») на залізничних вокзалах та у рухомому складі потягів оперативні працівники карного

РОЗДІЛ 6. ДІЯЛЬНІСТЬ НАРЯДІВ СУПРОВОДУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ У ТИПОВИХ СИТУАЦІЯХ НА ОБ'ЄКТАХ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

§1. Організаційно-тактичні особливості проведення нарядами супроводу невідкладних процесуальних і оперативно-розшукових заходів в умовах функціонування пасажирського залізничного транспорту

Діяльність ОБСТ по розкриттю злочинів у пасажирських потягах відрізняється особливою складністю, обумовленою *специфічними умовами функціонування пасажирського залізничного транспорту*. Більшість таких умов «працює» на злочинців, притягуючи їх до потягів. У потягах мається порівняно легкий доступ до майна пасажирів - валізам, сумкам, до одягу. Потерпілі і правопорушники знаходяться на залізничному транспорті порівняно короткий період часу і, залишаючи його, як правило, не з'являються в тих же місцях. Постійний рух потягів дає правопорушникам можливість швидко зникнути з місця кримінальної події. Швидке переміщення рухомого складу затрудняє встановлення місць, де злочинці вчинили злочин. Знаючи, де він був вчинений, оперативний працівник, наряд супроводу або слідчий можуть ефективніше працювати над виявленням і викриттям злочинців.

Типова ситуація - це характерна обстановка, яка повторюється; сукупність обставин (ознак, явищ), дій, з якими дуже часто доводиться зустрічатися співробітникам міліції в повсякденній діяльності по ОГП і боротьбі зі злочинністю. Вона характерна для повідомлень про дрібне хуліганство, шахрайство, про крадіжку, грабіж, вбивство і т. ін.

При діях у типових ситуаціях наряди супроводу, інші працівники міліції використовують різноманітні методи і прийоми. При цьому здебільшого ефективність дій залежить від уміння здійснювати взаємовідносини з громадянами, від точного і неухильного виконання чинних законів і рішень органів державної влади і управління, відомчих наказів, статутів, настанов і інструкцій, а також від знання свого посту, маршруту, від рівня професійної підготовки, майстерності працівників міліції.

Статути, настанови, інструкції в багатьох випадках визначають тактику дій нарядів супроводу, інших працівників міліції в типових ситуаціях. Ця тактика підкріплюється і вдосконалюється з урахуванням досвіду, навичок і практики діяльності ОБСТ.

ти в вагон, в якому відбулося правопорушення, і в залежності від обставин прийняти передбачені законом дії;

- поїзний диспетчер (черговий по станції), прийнявши інформацію про вчинене правопорушення, повинен негайно передати її в чергову частину найближчого лінійного відділу (відділення) внутрішніх справ на транспорті, відповідальні особи якого зобов'язані негайно прийняти необхідні заходи по організації затримання правопорушника.

Використання названої системи сприяє підвищенню ефективності застосування мір по реагуванню на повідомлення про пригоди в пасажирських поїздах.

Контрольні питання:

1. В яких формах здійснюється взаємодія між нарядами супроводу та оперативними підрозділами ОВСТ?

2. Яким чином здійснюється взаємодія між нарядами супроводу та оперативними черговими лінійними відділами на маршруті прямування поїзду?

3. В яких формах здійснюється взаємодія між нарядами супроводу та адміністраціями транспортних підприємств, поїзною бригадою, а також поїзними ДНД?

розшуку, охорони громадського порядку повинні знати засоби, викрути, хитрощі, характерні риси їхньої поведінки. Як свідчить аналіз, є ряд відмітних ознак, основні з яких зводяться до того, що дана категорія злочинців зовнішньо намагається нічим не виділятися з загалу пасажирів. Слід зазначити і своєрідну для кишенькових крадіїв позу в момент вчинення крадіжки з кишень або ручної поклажі пасажирів. При цьому плечі кишенькових крадіїв, як правило, перекошуються і він як би абстрактно, байдуже дивиться убік своєї жертви, намагаючись зробити це непомітно для навколишніх.

Іноді кишенькові крадії діють у групі, із заздалегідь підготовленим розподілом обов'язків і ролей. Обравши жертву, злочинець наближається до неї і, використовуючи товкотнечу пасажирів, скоює крадіжку з кишень або ручної поклажі. Після цього злодій намагається якнайшвидше розчинитися в юрбі або відразу ж позбутися від викраденого, непомітно передаючи його спільнику, який поруч знаходиться.

Для заволодіння особистим майном пасажирів в поїздах злочинці використовують різноманітні способи. Найбільш розповсюджені з них, це крадіжки майна «з ходу», коли злочинець використовуючи безпечність пасажирів, які ненадовго відлучаються по своїм потребам, залишають свої речі без догляду.

Часто, в нічний час, поїзні крадії проникають в пасажирські вагони між гумовим обладнанням, після чого блокують тамбурні двері між вагонами і під видом пошуку незайнятого місця або своїх знайомих, вишукують «багатих» пасажирів, у яких скоюють крадіжки особистого майна, після чого виходять на наступній станції через неробочі тамбури або гумове обладнання вагонів.

Інший спосіб - крадіжки з використанням довіри пасажирів. З метою скоєння крадіжки, шляхом «підсадки», злочинець знайомиться з пасажиром, повідомляючи про себе вигадані дані. Під час розмови він з'ясовує куди їде співрозмовник і заявляє, що їм їхати в одну сторону. Після цього він демонструє свою довіру пасажиру залишаючи на деякий час свої речі. Після цього і пасажир нерідко залишає йому свої речі. Використовуючи дані обставини, злочинець викрадає найбільш цінні речі пасажира (гроші, дорогоцінні прикраси, мобільні телефони, та інше) після чого виходить з поїзда на наступній станції.

Злочинець-„гастролер” з метою заволодіння особистим майном пасажирів, які знаходяться разом з ним в купе, пригощає їх спиртними напоями або чаєм, підсипавши туди сильнодіючі снодійні засоби. Заволодівши майном пасажирів, злочинець покидає вагон.

Поїзні злочинці-гастролери в більшості випадках крадуть гроші та цінні речі (золоті вироби, фото, аудіо- та відеотехніку, мобільні теле-

фони, та інші речі) тому що їх легко сховати, а потім збути.

Розкрити такі злочини завжди важко, бо потерпілий не може повідомити час, місце та обставини зникнення речей. Навіть якщо вдається затримати особу, що підозрюється у злочині, важко інкримінувати йому вину, бо на той час злочинець вже позбавився від речей, доказів, передавши крадене своїм співникам.

Тактика розкриття крадіжок, які вчиняють злочинці-гастролери на пасажирському залізничному транспорті має першочергове значення для попередження вчинених злочинів.

Для розкриття крадіжок підрозділи карного розшуку на залізничному транспорті здійснюють першочергові та послідовні оперативно-розшукові заходи. Отримавши повідомлення про злочин (по телефону або безпосередньо від потерпілого), черговий по лінійному відділу доповідає про це начальнику та приймає заходи до невідкладного виїзду на місце пригоди слідчо-оперативної групи.

Особливе значення при розкритті крадіжок відводиться здійсненню першочергових заходів. Останнім, відмінно від територіальних ОВС, властива своя специфіка. При реалізації вказаних заходів необхідно не тільки встановити свідків та очевидців, але й встигнути, до від'їзду, зафіксувати їх свідчення, які мають важливе значення не тільки для розкриття злочинів, але й для послідовної доказової бази.

На місце пригоди прибувають оперативні співробітники, у складі слідчо-оперативної групи, яка здійснює першочергові заходи, в тому числі, розшук злочинців по "гарячих слідах". Оперативні працівники, спільно зі слідчими, ретельно оглядають місце пригоди (вагон, купе, територію станції, тощо), фіксують та вилучають сліди злочинів, аналізують оточуючу обстановку та інше. Але, наряду з цим, вони проводять й розвідувально-пошукову роботу, під час якої збирають дані про факт крадіжки, прикметах злочинців, напрямку, в якому вони зникли з місця пригоди, про очевидців злочину. Потерпілому для перегляду надається фотоальбом, заведений на деякі категорії раніше затриманих злочинців та осіб, що знаходяться на обліку і заслуговують оперативний інтерес. На станціях (вокзалах) опитуються чергові, прибиральниці, носильщики, робітники ресторанів, буфетів, кафе, камер схову та інші, в вагоні поїзда - провідники та пасажирів, а також інші особи, що знаходилися поблизу від місця пригоди.

Виходячи з огляду місця пригоди, опитування потерпілих та очевидців, наявних даних про прикмети зовнішності злочинців та викрадених речей, оперативні співробітники вживають невідкладні заходи по оперативному перекриттю та спостереженню за місцями можливого відходу і появи злочинців, зберігання або збуту майна добутого

організацій є комплексні плани забезпечення громадського порядку на маршрутах конкретних пасажирських поїздів, а також плани організації шефства над окремими приміськими поїздами. Позитивний досвід в цьому направленні накопичений на Львівській залізниці. Там місцеві підприємства і установи, робітники і службовці яких проживають в приміській зоні і постійно користуються приміськими поїздами, закріплюють за конкретними поїздами або вагонами цехи (відділи). Останні по погодженню з міліцією графіку виділяють групи робітників і службовців для супроводу поїздів. В групу, як правило, входять 3-5 чоловік. Супроводжуючі стежать за порядком при посадці і висадці пасажирів, не допускають в вагони осіб в п'яному вигляді, що ображає людську гідність і громадську мораль, наглядають за станом громадського порядку, проводять роз'яснювальні бесіди на правові теми з пасажирями. Працівники міліції надають постійну допомогу підприємствам, над якими шефствують: навчають формам і засобам боротьби з правопорушеннями, постійно проводять із ними інструктажі і бесіди, навчають їх прийомам припинення правопорушень.

Однією з умов успішної діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з охорони правопорядку в пасажирських поїздах є активне використання технічних засобів. В нинішній час всім нарядам міліції, працюючим в поїздах приміського сполучення, надаються портативні радіостанції. На пасажирських поїздах дальнього слідування, особливо фірмових, міжнародних і туристичних, для передачі інформації про вчинені злочини, використовується апаратура поїзного міжвагонного радіозв'язку «Тракт», що дозволяє нарядам міліції швидше і значно ефективніше боротися з правопорушеннями.

Перспективним є використання системи зв'язку «пасажир - поїзна бригада-міліція», суть якої полягає в тому, що з допомогою спеціальних приладів, встановлених в вагонах електропоїздів, забезпечується швидка передача інформації про правопорушення від пасажирів або наряду міліції до провідника замикаючого вагону або машиніста поїзду, після цього - поїзному диспетчеру (черговому по станції), потім в чергову частину органу внутрішніх справ. Там, де застосовується означена система, діють наступні правила:

- машиніст локомотиву або його помічник, отримавши від пасажирів або провідника замикаючого вагону повідомлення про правопорушення, зобов'язаний в екстреному порядку по провідному зв'язку викликати наряд міліції в конкретний вагон і водночас повідомити про прийняту інформацію диспетчеру або черговому найближчій станції для виклику додаткового наряду міліції;

- наряд супроводу, отримавши виклик, зобов'язаний негайно прибу-

§4. Організаційні форми погодженості дій між працівниками міліції громадської безпеки і кримінального розшуку

Використання в охороні порядку на маршрутах руху пасажирських поїздів сил і засобів різноманітних служб і підрозділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті припускає забезпечення погодженості дій між ними і передусім між апаратами адміністративної служби міліції і кримінального розшуку. Суттєвість такої погодженості зумовлена передусім спорідненістю задач, що стоять перед ними, і висловлюється в системі дій, направлених на спільне виконання певних заходів. До них можна віднести:

- спільне планування і проведення заходів по охороні громадського порядку і боротьбі зі злочинністю;
- регулярний обмін інформацією про особливості оперативної обстановки, що склалася;
- взаємний обмін відомостями про заплановані і вчинені злочини, про осіб, які становлять оперативний інтерес;
- спільне проведення заходів по попередженню, виявленню і припиненню злочинів.

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті вирішують покладені на них задачі по охороні порядку і боротьбі зі злочинністю в тісній взаємодії з територіальними органами внутрішніх справ, прокуратурою, судами, трудовими колективами, адміністрацією підприємств і організації залізничного транспорту, а також з радами профілактики і іншими громадськими організаціями.

Так, 04.03.03 року міліціонер окремої роти міліції по супроводженню потягів при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті повертаючись після роботи до дому в електропоїзді №816 сполученням "Одеса - Балта" між ст. Перше Травня та ст. Перекрестово Одеській залізниці Фрунзівського району помітив двох молодих чоловіків котрі знімали дріт з електромережі та тягнули його до лісосмуги. Він негайно передзвонив у Фрунзівський РВ УМВС України в Одеській області та розповів про побачене.

Начальником ВКР Фрунзівського РВ УМВС України в Одеській області та оперуповноваженим ВКР того ж райвідділку були прийняті негайні заходи по виїзду на місце злочину, де були затримані підозрювані громадяни з викраденим. При обшуку по місцю проживання громадян у них були вилучені речові докази крадіжок дроту електромереж ще по чотирьом епізодам.

Організаційною основою взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з адміністрацією і громадськістю підприємств і

злочинним шляхом. На розшук злочинців негайно орієнтуються сусідні ЛВ та територіальні ОВС, а також негласний апарат.

З метою розкриття крадіжки необхідно своєчасно забезпечити:

- отримання інформації про факт скоєння злочину в можливо короткі строки;
- фіксації слідів крадіжки, встановлення обставин її скоєння та прикмет злочинців;
- висування слідчих версій та швидку їх перевірку.

При отриманні повідомлення про крадіжку оперативні працівники організують заходи для розкриття злочину по "гарячих слідах". До них відноситься кваліфікований огляд місця пригоди, встановлення способів скоєння крадіжки, встановлення свідків або інших осіб, які можуть, що не будь повідомити про скоєний злочин та злочинця, своєчасне орієнтування нарядів міліції про крадіжку, прикметах викраденого та осіб, що скоїли злочин, встановлення та опитування осіб, які підозрюються в скоєнні злочину, неперервне спостереження за особами, що знаходяться на оперативному обліку, орієнтування негласних джерел на виявлення злочинців та викраденого.

Тактика виявлення злочинців-гастролерів на об'єктах обслуговування. В першу чергу, необхідно чітко з'ясувати для себе задачі боротьби зі злочинцями-гастролерами, а саме:

- оперативно орієнтувати негласний апарат на їхнє виявлення по прикметах і інших ознаках;
- організувати оперативні заслони на шляху їхнього слідування;
- здійснити оперативно-пошукові заходи в місцях, де вони переходять, а також збуту майна, добутого злочинним шляхом.

При вивченні оперативної обстановки, що обслуговується, з метою виявлення злочинців-гастролерів оцінці підлягає:

- а) географічне розташування;
- б) динаміка злочинності в цілому і «гастролерів» зокрема.

Оцінка географічного положення міста, залізничного вокзалу та станції дозволяє передбачати коливання пасажирських потоків, «напливу» значної кількості пасажирів, що приваблює злочинців-«гастролерів». Зміна таких потоків визначає зміни в організації сил і засобів, що використовується транспортною міліцією для виявлення «гастролерів».

Істотне місце в аналізі оперативної обстановки приділяється вивченню маршрутів пересування злочинців-«гастролерів».

Знання маршрутів дозволяє :

- по-перше, заздалегідь спланувати заходи щодо розстановки нарядів міліції та негласного апарату, націленого на виявлення гастролерів,

- по-друге, предметно здійснювати розшук злочинців, орієнтуючи на їх затримку конкретні органи транспортної міліції.

Результат аналізу місць найбільше частоті появи злочинців-«гастролерів» і скоєних ними злочинів дозволяє розподілити сили і засоби транспортної міліції. В органах транспортної міліції оперативно-пошукова робота з виявлення злочинців-«гастролерів» характеризується, насамперед, широким застосуванням особистого пошуку в поїздах, на вокзалах і більш широким, чим в умовах територіальних органів внутрішніх справ, застосуванням негласного апарату. Частіше усього ці заходи призводять до затримки «гастролерів» при замаху на злочини або на «гарячому».

Особистий пошук на залізничному транспорті здійснюється з урахуванням деяких особливостей:

1.) Обмеженість території (вагони пасажирських поїздів, залізничні станції в межах їх рейкових границь);

2.) Можливість цілодобового використання особистого пошуку, так як режим роботи залізничного транспорту дозволяє особам, що готують скоєння злочинів, а також особам, що втекли з місць позбавлення волі або тих, що переховуються від суду та слідства, з'явитися в поїздах, на станціях (вокзалах) під виглядом пасажирів у будь-який час доби;

3.) Безперервна зміна пасажирів в поїздах, на станціях (вокзалах), поспіх пасажирів при посадці в вагони, їх послаблена увага до збереження особистого майна та інше.

Організація по можливості постійного негласного спостереження за місцями ймовірної появи кримінальних елементів і збуту майна, добутого злочинним шляхом, своєчасне орієнтування негласного апарату і довірених осіб про прикмети злочинців-«гастролерів», або осіб, підозрюваних у вчиненні злочинів, і невідкладна перевірка оперативної інформації сприяє виявленню злочинців-«гастролерів» і розкриттю злочинів, що ними скоюється.

Ведучи боротьбу зі злочинцями-«гастролерами», лінійні відділи транспортної міліції повинні підтримувати тісний контакт із територіальними підрозділами внутрішніх справ, необхідність у який диктується такими обставинами :

- а) пересуванням злочинних елементів;
- б) збутом викрадених цінностей як на об'єктах транспорту, так і на території населених пунктів;
- в) виникненню у різних органах інформації, що заслуговує уваги як для територіальних органів внутрішніх справ, так і для транспортної міліції.

Необхідно організувати роботу так, щоб інформація, що заслуговує

Контрольні питання:

1. Які є основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування?

2. Які особливості функціонування залізничного транспорту впливають на хід несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування?

3. Які дії повинен виконати наряд супроводу при виявленні ознак злочину?

4. Які дії наряд супроводу повинен виконати під час надзвичайних подій (пожежа, аварія)?

- організувати охорону майна, винесеного з палаючого вагону, а також з інших вагонів, які знаходяться під загрозою займання;
- якщо є підозра на підпал - прийняти заходи до розшуку і затримання злочинця;
- з прибуттям пожежної команди сприяти їй в ліквідації пожежі і виявленні винуватців її виникнення;
- про пригоду і прийняті заходи доповісти письмовим рапортом начальнику ОРМ СП чи ЛВВС.

При дорожньо-транспортній пригоді (наїзд на людей, зіткнення поїзду з іншим поїздом або іншим рухомим засобом) наряд супроводу необхідно:

- доповісти про пригоду оперативному черговому по лінійному відділу;
- якщо є постраждалі, прийняти заходи по наданню їм до лікарської допомоги і, при необхідності, відправити їх в лікувальну установу;
- стисло опитати очевидців, машиніста, його помічника, інших учасників про пригоду що трапилася;
- за наявності трупу зафіксувати його положення на місці пригоди з допомогою стійкого барвника або крейди;
- прийняти заходи до відбуксирування з залізничної колії пошкоджених автотransпортних засобів, відзначивши їх розташування і поставивши перед ними аварійний знак;
- організувати охорону місця пригоди;
- якщо в пригоді брали участь водії автотransпортних засобів, то затримати їх, вилучити у них документи;
- по прибутті слідчо-оперативної групи доповісти старшому групи про обставини пригоди, передати йому документи, вилучені у водіїв транспортних засобів, після чого діяти по його вказівці;
- про пригоду і прийняті заходи доповісти письмовим рапортом начальнику ОРМ СП.

При зупинці поїзду у шляху слідування з технічних причин наряд супроводу повинен:

- з'ясувати у членів поїзної бригади причини зупинки;
- припинити паніку і порушення громадського порядку;
- сприяти залізничникам в ліквідації причин зупинки;
- доповісти оперативному черговому по лінійному відділу обстановку, яка склалась і прийняти заходи, а після цього письмовим рапортом начальнику ОРМ СП.¹

уваги, не осідала в якомусь одному органі, а передавалася тим, хто в ній зацікавлений, кому вона може допомогти попередити та розкрити злочини.

Територіальні органи внутрішніх справ часто мають інформацію про злочинців, що мешкають на їхній території і тяжіють до об'єктів транспорту, де, як правило, зосереджена велика кількість матеріальних цінностей. Але, на жаль, бувають випадки, коли така інформація або зовсім не передається в органи транспортної міліції, або передається з запізненням і не в повному обсязі.

Нерідко лінійні відділи транспортної міліції і територіальні органи внутрішніх справ втрачають багато часу на вивчення тих або інших осіб, що заслуговують оперативний інтерес.

Для ефективного розкриття злочинів, необхідно забезпечити постійну взаємодію між територіальними органами внутрішніх справ і транспортною міліцією, а саме:

1. Спільний аналіз оперативної обстановки.
 2. Обмін інформацією про виявлені злочинні елементи і місця їхньої концентрації.
 3. Обмін негласними джерелами для цільових оперативних розробок.
 4. Обмін оперативними групами для цільового виявлення і затримання злочинців.
 5. Рівнобічна оперативна розробка «гастролерів» і скупників (збувальників) краденого.
 6. Спільне проведення оперативно-пошукових заходів і рейдів для виявлення бродяг і злочинців-«гастролерів».
- З метою недопущення скоєння крадіжок на залізничних вокзалах та в потягах, пасажирам необхідно дотримуватись заходів особистої та майнової безпеки. На вокзалах постійно оголошуються по радіо ці правила, а саме:
1. Недовіряти стороннім особам свої речі, під час знаходження на залізничному вокзалі, або при слідуванні в поїзді;
 2. Не розпивати спиртні, а також інші напої з незнайомими особами під час слідування в поїзді;
 3. Під час поїздки не показувати незнайомим особам великі суми грошей, а також місця, де знаходяться гаманці та цінні речі.
 4. В нічний час зачиняти купе, з метою недопущення проникнення в них сторонніх осіб, які можуть скоїти крадіжки майна під час відпочинку пасажирів.

¹ Грохольський В.Л., Білий П.М. Тактика і методика затримання правопорушників на об'єктах залізничного транспорту. - Одеса, 1999. - С. 50-51.

Контрольні питання:

1. Які завдання покладені по попередженню і припиненню злочинів у рухомому складі на пошукові оперативні групи?
2. Які форми і методи з попередження та припинення правопорушень використовують співробітники пошукових оперативних груп?
3. В яких формах здійснюється взаємодія співробітників пошукових оперативних груп з нарядами супроводу та поїзною бригадою?
4. Що на вашу думку необхідно зробити щоб покращити ефективність роботи пошукових оперативних груп?
5. Які тактичні дії використовують ОВСТ для виявлення і припинення злочинів, що вчиняють злочинці - «гастролери» у пасажирському залізничному транспорті?

отримані відомості про крадіжку. На першій же станції текст телеграми в пакеті з написом: «Терміново передати в міліцію» слід скинути черговому по станції.

Телеграма повинна бути приблизно такого змісту:

«Терміново передати в міліцію.

В поїзді №5 на ділянці Київ-Козятин пасажир Володиміров заявив про крадіжку кожаної валізи чорного кольору з двома замками жовтого металу, в ній: документи на дане ім'я, сірий вовняний костюм, білий синтетичний светр, мобільний телефон „Самсунг”Д-600 чорного кольору і інші речі. Підозрюється молодий хлопець, на вид років 17-21, в світлому спортивному костюмі з надписом на спині „АДДІДАС”, зі-йшов у Козятині. Старший наряду, сержант Чуб».

Повідомивши про крадіжку в лінійний відділ, необхідно розпочати розшук злочинця і викраденого в поїзді. Оскільки потерпілий добре знає свої речі, можна чемно попросити його допомогти в їх розшуку. В ході пошуку потрібно перевірити службові приміщення і місця загального користування, інформувати членів поїзної бригади про ознаки викрадених речей і прикмети особи, що підозрюється. В усіх випадках отримання нової істотної інформації про крадіжку потрібно повідомляти її оперативному черговому по лінійному відділу.

При отриманні повідомлення про щойно заподіяне шахрайство потрібно опитати потерпілого (заявника), звернувши особливу увагу на з'ясування часу, засобу вчинення злочину (шляхом обману, зловживання довірою і т. ін.), прикмети злочинця. Слід встановити, які речі стали об'єктом шахрайства і їх прикмети; чи є очевидці злочину. Потрібно також опитати провідника вагону про відомі йому обставини вчинення шахрайства.

Якщо отримані відомості дадуть підставу вважати про можливість затримання злочинця по „гарячих слідах”, то негайно почати пошук злочинця в

поїзді шляхом обходу вагонів.

При виявленні пожежі у вагоні, наряд міліції повинен:

- негайно повідомити про це машиніста і через нього чергового по лінійному відділу;
- прийняти заходи до евакуації пасажирів з вагону і припиненню паники та порушення громадського порядку;
- за наявності постраждалих надати їм до лікарську допомогу і, при необхідності, прийняти заходи до відправлення їх в лікувальну установу;
- особисто брати участь в гасінні пожежі і залучити до цієї роботи членів поїзної бригади та пасажирів;

Міліціонер ОРМ СП ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ в одному з поїздів дальнього слідування звернув увагу на молодого чоловіка „кавказької національності”, що двічі проходив по потягу, і придивлявся до пасажирів. В коридорі купейного вагону він затримався, став дивитися у вікно. На станції Котовськ, де поїзд стоїть 20 хвилин, деякі пасажирі вийшли з вагону. Невідомий швидко увійшов у порожнє купе. Незабаром він вийшов з валізою і поліетиленовим пакетом, яких раніше у нього не було. При виході з вагону міліціонер наряду супроводу затримав невідомого. При перевірці виявилось, що виявлені при ньому речі належали іншому пасажиру.

Наряду міліції, що несе службу у пасажирському поїзді місцевого сполучення або дальнього слідування, приходиться зустрічатися з різноманітними правопорушеннями: крадіжка речей у пасажирів, шахрайство, азартні ігри і т.ін. Тому від швидких і правильних дій наряду залежить як припинення злочину так та і його розкриття по „гарячих слідах”.

При отриманні повідомлення про крадіжку речей в поїзді працівником міліції слід з'ясувати у потерпілого:

- які речі викрадені, їх помітні прикмети;
- час (по можливості години і хвилини), коли виявлена крадіжка;
- місце, де знаходились речі перед пропажею;
- хто був поруч з потерпілим перед крадіжкою, де вони зараз;
- прикмети пасажирів, зненацька залишивших вагон, хто з них підозрюється в крадіжці;
- чи називала особа, яка підозрюється, станцію або (місцевість), до якої вона мала намір їхати;
- коли і де вийшла з поїзду особа, що підозрюється. Якщо речі викрали під час сну потерпілого, те потрібне з'ясувати: чи пам'ятає він осіб, що знаходились поруч з ним до того моменту, коли він заснув. Хто вони, їх прикмети.

У провідника вагону потрібно з'ясувати:

- прикмети пасажирів, що виходили з вагону з речами, схожими на вкрадені;
- коли і де особи, що підозрюються могли покинути поїзд. До зупинки поїзду треба спільно з провідником і потерпілим оглянути вагон і з'ясувати, чи немає в ньому речей, що зникли. Прізвища, імена, по батькові і адреси пасажирів, що повідомили відомості, які заслуговують уваги, слід записати. Відомості про крадіжку і прийняті заходи необхідно негайно повідомити черговому через машиніста. Якщо не вдалося скористуватися радіозв'язком, а поїзд не зупиняється на найближчій станції, треба скласти стислий текст телеграми, в якій викласти

РОЗДІЛ 4

ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗКРИТТЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

§1. Інформаційне забезпечення розкриття злочинів, які вчиняються в пасажирських потягах.

Перейдемо тепер до розгляду питань інформаційного забезпечення розкриття злочинів у пасажирських потягах і організаційно-тактичних особливостях здійснення невідкладних слідчих дій (дізнання) і оперативно-розшукових заходів.

Діяльність по розкриттю злочинів у пасажирських потягах може бути успішною лише при її належному інформаційному забезпеченні. Під інформаційним забезпеченням розкриття злочинів слід розуміти інформаційні процеси й операції по збору, реєстрації, обробці, збереженню і передачі офіційної, гласної, і оперативно-розшукової, негласної інформації про вчинені злочини, або що відбуваються, і причетних до цих злочинних зазіхань осіб. Ефективність розкриття злочинів у пасажирських потягах помітно знижується через істотний дефіцит або втрату інформації на різних етапах діяльності по забезпеченню громадського порядку й оперативно-розшукової діяльності: при одержанні інформації від потерпілих від злочинів, пасажирів, працівників поїзних бригад і з інших джерел, у момент її фіксації й оцінки, при передачі зацікавленим ОВСТ, оперативними працівниками чи співробітникам ППС міліції. Інформаційне забезпечення, як елемент організації управління, припускає насамперед дбайливе опрацювання інформації, усунення стихійності у виникненні інформаційних процесів та їхнє упорядкування.

Структура інформаційного забезпечення діяльності по розкриттю злочинів у пасажирських потягах охоплює багато складових елементів. До основних з них можна віднести:

- 1) зведення про оперативну обстановку в потягах, систему спостереження за її змінами і своєчасним надходженням інформації про вчинені злочини;
- 2) криміналістичні, оперативно-розшукові й інші обліки, а також систематизовані банки даних про злочини і злочинців;
- 3) обмін оперативно-розшуковою інформацією про злочинців і їхні злочинні наміри між органами внутрішніх справ (як між транспортними, так і територіальними),
- 4) оповіщення, зацікавлених ОВС, негласного апарата, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння, які були вчинені у потягах, і т.ін.

Вживання ефективних заходів по розкриттю злочинів вимагає від працівників ВКР, що спеціалізуються на боротьбі зі злочинністю в потягах, глибокого знання оперативної обстановки, що складається на об'єктах, що обслуговуються.

Під оперативною обстановкою розуміється стан охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю на території функціонування органу внутрішніх справ, що обумовлюється і характеризується сукупністю визначених елементів, умов і факторів.

Оперативна обстановка містить у собі такі елементи (частини), як територія функціонування органу внутрішніх справ, стан громадського порядку і злочинності, сили і засоби органу, результати діяльності, кожний з яких має свій зміст.

Вивчаючи територію, по якій курсують пасажирські потяги, оперативному працівнику необхідно в першу чергу скласти докладну план-схему ділянки обслуговування з зазначенням усіх зупинних і прилягаючих до них населених пунктів. На схемі повинно бути, позначено на яких зупинних пунктах і в який час зупиняються ті чи інші потяги, тривалість їхньої стоянки.

До схеми як додаток повинний бути сформований інформаційний блок: а) по кожному зупинному пункту - номери телефонів підрозділів транспортної міліції (якщо вони там маютьсся), чергового по станції, блокпосту, найближчого підрозділу територіальної міліції, інші необхідні відомості;

б) по прилягаючим до станцій населеним пунктам - види і номери маршрутів громадського транспорту, розклад руху автобусів, маршрутних таксі й т. ін., номери телефонів і місця дислокації нарядів ППСМ територіальних органів внутрішніх справ.

Збираючи інформацію про курсуючі по ділянці обслуговування потяги далекого і приміського сполучення, у першу чергу необхідно за допомогою проведення порівняльного аналізу за часом перебування на криміногенній ділянці конкретного потягу і кількості здійснення там злочинів, виявити потяги та маршрути, які найбільш уражені злочинністю. Потім зібрати відомості про технічний стан вагонного парку потягів далекого прямування, які обслуговують конкретні маршрути.

Тут слід звернути увагу на стан внутрішньо поїзної трансляційної мережі, освітлення; запірних пристроїв дверей вагонів і купе. Ці дані доцільно концентрувати в спеціальних паспортах на «неблагополучні» потяги далекого сполучення та маршрути приміських потягів.

Вивчаючи структуру і динаміку злочинів у пасажирських потягах, оперативний співробітник повинний прагнути до одержання можливо більшого обсягу початкових відомостей для проведення якісного аналі-

- цікавитися причиною переходу пасажирів з вагону в вагон з речами;

- підтримувати постійний діловий зв'язок з членами поїзної бригади, особливо з начальником поїзду, провідниками вагонів і черговими на посадочних платформах, уміти правильно вести спостереження.

Перед відправленням поїзду наряд міліції, як правило, розміщується вздовж краю платформи, спостерігає за посадкою, попереджає пасажирів про обережність, звертає особливу увагу на осіб, що виявляють інтерес до речей, залишених без нагляду.

В процесі спостереження наряду супроводу потрібно підтримувати постійний зв'язок з членами оперативно-пошукової групи. Останні, виявивши осіб, які замислюють або підготовляють злочин, або які вже скоїли його, можуть звернутися до міліціонера з проханням про надання допомоги в затриманні підозрюваного. Працівник наряду супроводу міліції зобов'язаний негайно виконати їх прохання.

Після відправлення поїзду наряд міліції проходить по вагонах з метою виявлення злочинців, бродяг, жебраків або інших антигромадських елементів.

В подальшому ефективність спостереження буде в більшості залежати від правильного визначення тактики несення служби нарядом супроводу, що вибирається в залежності від розміщення в вагонах осіб, які становлять оперативний інтерес для міліції. В своїй роботі наряд постійно повинен використовувати оперативну і іншу інформацію, отриману на інструктажах, а також відомості про правопорушення і підозрілих осіб, повідомлені робітниками поїзних бригад.

Наряди міліції по супроводу пасажирських поїздів дальнього слідування і місцевого сполучення, під час стоянок обмінюються оперативною інформацією з працівниками органів внутрішніх справ на залізничному транспорті станцій на маршруті руху потягу, інструктують членів поїзних бригад і робітників вагонів-ресторанів про прикмети злочинців і скоєні ними злочини. При цьому слід дотримуватися обережності, бо окремі члени поїзних бригад, а також робітники вагонів-ресторанів можуть діяти в змові з злочинцями, або самі займатися протиправними діями.

За особами, поведінка яких представляє оперативний інтерес для міліції, потрібно встановлювати спостереження з тим, щоб вчасно припинити вчинення задуманих ними злочинів. Здійснюють припинення, як правило, працівники міліції у цивільному одязі. Вони не повинні виділятися своїм видом і поведінкою і залучати до себе увагу. Дуже важливо вибрати таке місце спостереження в поїзді, щоб підозріла особа постійно знаходилася в полі зору наряду.

всьому шляху слідування. Така система широко застосовується на міжнародних, курортних і деяких інших напрямках.

Для наряду супроводу складається маршрутний лист, в якому вказується:

- персональний склад групи;
- мета супроводу поїзду, його номер;
- шлях слідування з вказівкою пунктів відправлення і призначення, а також станцій, де наряд супроводу повинен доповісти черговому про прибуття на станцію і про результати супроводу.

Головною задачею нарядів супроводу в поїздах місцевого сполучення і дальнього слідування є забезпечення охорони порядку в вагонах, попередження і припинення злочинів, затримання злочинців, виявлення і доставляння в міліцію бездоглядних підлітків, осіб, що займаються бродяжництвом або жебрацтвом, а також осіб, проголошених в місцевий або в регіональний розшук. З метою виконання цієї задачі наряд міліції, супроводжуючи пасажирський поїзд місцевого повідомлення або дальнього слідування, зобов'язаний:

- припиняти будь-які протиправні дії громадян, приймати міри по затриманню правопорушників і доставляння їх в міліцію;
- сприяти поїзній бригаді в забезпеченні встановленого порядку у вагонах;
- спільно з провідниками не припускати посадку в вагони пасажирів у п'яному вигляді, що ображає людську гідність і суспільну мораль;
- не допускати проїзду дітей віком до 10 років без супроводу дорослих, при виявленні таких «пасажирів» доставляти їх в КМСН, або в чергову частину для наступної передачі батькам або особам, що їх замінюють;
- стежити за тим, щоб пасажирів не їздили на підніжках і дахах вагонів;
- звертати особливу увагу на пасажирів, які недбало ставляться до збереження своїх речей;
- попереджати громадян про те, щоб вони не залишали свої речі без нагляду, при відлучці і на час сну замикали двері купе;
- виявляти осіб, що грають в азартні ігри, а також без видимої причини цікавляться чужими речами;
- перевіряти тамбури вагонів;
- уважно нести службу в будь-який час доби;
- не залишати поїзд без нагляду;
- не заводити випадкових знайомих;
- уважно наглядати за пасажирами, що їдуть у поїзді, без речей, особливо до тих, що мають проїзні квитки на коротку відстань;

зу. Не варто обмежуватися тільки даними статистики про злочини, які реєструються по лінії карного розшуку. Узагальнення результатів перевірки заяв громадян у сукупності з оперативними матеріалами, отриманими шляхом особистого пошуку та від конфідентів, можуть істотно доповнити, а іноді і серйозно змінити результати статистичного аналізу.

Такий аналіз, проведений за часом та способами вчинення злочинів, диференційований по конкретним потягам (певним бригадам провідників), по перегону, зупинному пункту, буде слугувати надалі інформаційною базою для здійснення необхідних оперативно-розшукових заходів. Включивши такий аналіз, свого роду криміналістичну чи оперативно-тактичну характеристику, у інформаційний блок (наприклад, у рекомендовані паспорти) по конкретному криміногенному потягу далекого прямування, маршруту приміського сполучення (чи їхній групі), оперативний працівник може отримувати більш чітку й об'єктивну картину оперативної обстановки на закріпленій за ним території обслуговування. Однак ця картина буде неповною без збору і вивчення відомостей про осіб, що представляють оперативний інтерес.

Систематизація такої інформації може здійснюватися різними способами. Пропонується проста, але досить ефективна, на наш погляд, диференціація даних про осіб зазначеної категорії, що може бути без особливих труднощів доповнена, поліпшена чи розподілена на більш детальні складові за обліком регіональних чи інших особливостей.

У першому блоці зведень накопичується інформація про працівників залізничного транспорту. Це, у першу чергу, провідники потягів далекого прямування, поїзні електромонтери, працівники вагонів-ресторанів. Установчі дані на них можна одержати в резервах провідників станцій формування поїздів, у кримінальних справах, поданнях слідчих, а також у перевірочних матеріалах (у тому числі, які зберігаються в ревізорській службі) та в результаті особистої бесіди.

Оперативну інформацію одержують шляхом запитів у відповідні служби й органи МВС України, методами особистого розшуку, шляхом вивчення оперативних матеріалів, з бесід із членами оперативно-пошукових груп і нарядів супроводу потягів.

Крім формування банку даних, вивчення отриманих зведень може допомогти в організації роботи спеціалізованої ДНД у даній поїзній бригаді, розширенні кола конфіденційних джерел або дати підставу до заведення справ оперативного обліку.

Вивчення особи машиністів приміських потягів, їхніх помічників (установчі дані на них можна одержати в локомотивному - і електропоїзному депо) дозволить установити необхідні контакти з людьми, що

володіють інформацією про обстановку у потягах на конкретному перегоні або платформі і здатними надати конкретну допомогу наряду міліції, що знаходиться на маршруті, чи у випадках вчинення злочину у поїзді.

Працівники парку формування й екіпірування пасажирських потягів становлять оперативний інтерес головним чином як люди, що володіють інформацією про обстановку в конкретній бригаді провідників. Однак не слід забувати, що вагони, що знаходяться у парку відстою в очікуванні перед виходом поїзду на маршрут чи підготовки до ремонту, нерідко стають нічліжками для осіб так званих «бомжів» і злочинців. Тому вивчення працівників парку відстою потягів, що можуть стати співучасниками або посібниками злочинців, необхідно.

Відбірка даних про осіб, що представляють оперативний інтерес і не являються працівників транспорту, може формуватися на різних принципах. Підставами класифікації можуть служити злочинна спеціалізація фігуранта (злодій на довірі, нічний злодій, злочинець, що застосовував клофелін та інші препарати снотворної дії, і т. ін.), спеціалізація по окремих ділянках руху або потягах і т.ін. Інформація про цих осіб збирається з орієнтувань про вчинені злочини або розшук злочинців, що переховуються після порушення кримінальних справ, інформацію про затриманих громадян за адміністративні правопорушення, оперативних матеріалів, результатів роботи особистим розшуком оперативних працівників, членів ОПГ. В окремих ОВСТ встановлений порядок, при якому міліціонер наряду супроводу у рапорті про виконану за зміну роботу інформує не тільки про кількість доставлених порушників, але й подає відомості інформаційно-пошукового характеру про осіб, що викликали його службовий інтерес. Рапорти обов'язково аналізуються співробітниками кримінальної міліції після чого по них приймаються необхідні заходи.

Інформація, зібрана в процесі вивчення оперативної обстановки, концентрується на різних носіях. Це можуть бути плани-схеми з текстовими додатками, літерні справи, картотеки, паспорти на окремі об'єкти, магнітні носії інформації і т.ін. Дуже важливо, щоб при цьому дотримувалися деякі вимоги.

По-перше, зберігатися повинна тільки перевірена, дійсно необхідна оперативна інформація.

По-друге, на одному носії повинна зберігатися інформація одного типу.

І, по-третє, ця інформація повинна працювати, використовуватись у практичній діяльності підрозділів ОВСТ.

Раніше вже приводилася коротка характеристика сил і засобів

та різні документи на його ім'я, що мають для його велику цінність. Одержавши інформацію про предмети, які знаходилися у викраденій сумці, нарядом супроводу були негайно прийняті заходи для її розшуку, а також осіб вчинивших її крадіжку. Про крадіжку були орієнтовані начальник потягу і члени поїзної бригади. У ході перевірки поїзного складу, перевіряючи кожне пасажирське купе, а також осіб підозрюваних у здійсненні крадіжки сумки, нарядом супроводу по «гарячих слідах» у вагоні №5 купе №8 були замічені двоє невідомих чоловіків, які перекладали з чорної сумки з написом «Мальборо» речі в іншу сумку. У купе вагону також знаходилися двоє пасажирів – чоловік і жінка, що спостерігали за тим що відбувається.

Потерпілий громадянин Б. впізнав свою сумку, яка знаходилася в невідомих осіб, і свої особисті речі. Двоє цих невідомих чоловіків нарядом супроводу були затримані. У ході з'ясування обставин було встановлено, що особами вчинившими крадіжку сумки виявилися громадянин Росії К. і громадянин України І., які зізналися, що дану сумку вони викрали з вагона №8 купе №2 і принесли неї у своє купе, де відразу ж стали перекладати викрадені речі до своєї сумки. Через начальника потягу по поїзному радіозв'язку була викликана слідчо – оперативна група ЛВ на ст. Казатин ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВСТ, якій ібули передані затримані та викрадене майно, для подальшого розгляду і збору матеріалів по факту крадіжки. По даній події була порушена кримінальна справа по ознаках ст. 185 ч.2 КК України.

Особи, які бажають проникнути в поїзд для вчинення злочину, намагаються шляхом особистого спостереження, або через провідників і своїх співучасників з'ясувати, чи є там наряд міліції. Характерно, що вони не беруть з собою у дорогу великих і важких речей, а користуються лише невеликою валізою, торбою або портфелем.

На пероні перед відправленням поїзду такі особи вже виглядають пасажирів, у яких багато дорогих речей. Безпосередньо у поїзді злочинці, неодноразово проходячи по потягу, особливу увагу звертають на осіб, що бажають зіграти в карти, видивляючи найбільш цінні речі, місця зберігання грошей, портмоне, мобільних телефонів і вибирають зручний момент для вчинення крадіжки.

Наряди міліції, як правило, супроводжують пасажирські поїзди в межах обслуговуваної залізниці. По вказівці керівників лінійного управління, відділу (відділення) внутрішніх справ на залізничному транспорті межі супроводу можуть бути звужені до певної ділянки. В таких випадках звичайно здійснюється змішаний супровід поїздів. Пасажирські поїзди, де найбільш часто вчиняються крадіжки речей у пасажирів, шахрайства і інші злочини, наряди міліції можуть супроводжувати на

§3. Основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування.

Особливості несення служби нарядами міліції з поїздах місцевого сполучення та дальнього слідування зумовлені своєрідним характером правопорушень, великою довжиною маршрутів поїздів і значними змінами пасажиропотоків, які залежать від графіка руху поїздів та певними місяцями року.

Крадіжки речей у пасажирів в поїздах місцевого сполучення і дальнього слідування вчиняються при посадці в вагон, у шляху слідування і при виході з вагону. В момент посадки, коли від'їжджаючи заносять речі в купе, а після цього виходять на перон, злочинці під видом осіб, що проводжають входять у вагон, викрадають залишені без нагляду речі, переходять із ними в інший вагон або через вікно передають співучасником, які знаходяться з протилежної сторони від входу в вагон.

Деякі злочинці спеціалізуються на скоєні крадіжок у пасажирів на шляху слідування поїзду. В нього вони проникають, як правило, без проїзного квитка в результаті злочинного зв'язку з членами поїзних бригад або використовують недбале відношення до роботи провідників. Звичайно, не маючи при собі жодних речей, злочинці сідають в поїзд під час його відходу як пасажир, які запізнилися. Відомі випадки, коли злочинці заходили у вагон і через двері неробочого тамбуру. Для їх відкриття, а також для швидкого і безперешкодного переміщення по потягу і проникнення в купе вони виробляють або придбають у провідників ключі від дверей пасажирських вагонів. Нерідко злочинці купують залізничні проїзні квитки на короткі відстані до станцій, до яких поїзд підходить в вечірній або нічний час. Особливо кваліфіковані поїзні злодії – „гастролери” для того, щоб увійти в довіру до пасажирів і таким засобом вчинити крадіжку, купують квитки в купейні вагони на більші відстані.

2 лютого 2003 року після відправлення пасажирського потягу №23 сполученням «Москва – Одеса» зі ст. Київ – Пасажирський у 09 годин 22 хв., наряд супроводу потягу у складі міліціонерів окремої роти міліції по супроводу потягів ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ несли службу по охороні громадського порядку, попередженню і припиненню здійснення злочинів у шляху проходження пасажирського потягу.

На перегоні між станціями Київ – Пасажирський – Казатин Південно-Західної залізниці близько 10 години 50 хв. до наряду супроводу звернувся пасажир вагону №8 громадянин Б. З заяврю про те, що в нього з купе при невідомих йому обставинах була викрадена чорна дорожня сумка з написом «Мальборо», у якій знаходилися його особисті речі

ОВСТ, задіяних у попередженні, виявленні і розкритті злочинів у пасажирських потягах. У забезпеченні громадського порядку в потягах в однаковій мірі повинні брати участь як кримінальна міліція, так і міліція громадської безпеки. При спільності завдань вони виконують різні функції, обумовлені специфікою їхньої діяльності.

Нагадаємо, що ці сили і засоби складають:

- спеціальні стройові підрозділи по супроводу пасажирських потягів;
- оперативно-пошукові групи, оперативні наряди супроводу, посадочні групи;
- оперативні заслони міліції;
- спільні спеціалізовані групи міліції і воєнізованої охорони;
- позаштатні співробітники міліції, добровільні народні дружини, охоронні підрозділи залізниць, конфіденти і т.ін.

Оперативне управління перерахованими формуваннями і співробітниками різних категорій здійснюють чергові частини органів внутрішніх справ (ЛВВС, ЛУ на залізницях УМВСТ, УМВСТ, МВС України.

Одержав досить широке поширення досвід інформаційного забезпечення і підвищення результативності розкриття злочинів у потягах по «гарячих» слідах, накопичений у ЛУ Південно-Західній залізниці УМВС України на транспорті, Аналіз показав, що багато заяв про злочини надходять у ЛВВС поштою через 2-3 тижні після вчинення, у ряді лінійних підрозділів з метою зміцнення обліково-реєстраційної дисципліни і підвищення довіри громадян до транспортної міліції кожний, що надійшов в управління чи в лінорган поштою лист або заява про злочин, вчинений у потязі, ретельно перевіряється. Зокрема з'ясовується, з яких причин пасажир не зміг звернутися по допомогу безпосередньо в шляху прямування. При виявленні порушень, допущених нарядами супроводу і черговими частинами по реагуванню на заяви і повідомлення про злочини, до винних приймаються відповідні заходи дисциплінарного характеру. Більш оперативні заходи приймаються у випадках, коли потерпілі або члени поїзних бригад звертаються безпосередньо в чергову частину міліції, але і при цьому з моменту здійснення злочину до звертання в міліцію проходить теж досить значний час. У залежності від місця здійснення злочину неоднаково здійснюється і реагування на нього.

У випадках, коли злочин відбувається за межами ділянки обслуговування, первинний матеріал збирається, як правило формально, найчастіше з єдиною метою - переслати його в сусідній ЛВВС. При вчиненні злочину на своїй ділянці пошукові заходи проводяться активніше, але в основному силами одного підрозділу. У вищій орган інформація про

злочин надходить по довгому ланцюжку, і як правило, до оперативної чергової частини ЛУ УМВСТ доходить лише через 40-50 хвилин.

На перший план висунуте завдання вилучення потенційних правопорушників (потерпілих) на підходах до об'єктів транспорту. У випадках пропуску або несвоєчасного вилучення правопорушника з об'єкта транспорту проводиться негайний аналіз ситуації та прийняття відповідних заходів. При наявності провини в цьому, конкретних співробітників їх діям або бездіяльності дається принципова оцінка керівниками ОВСТ. Наладжений й увесь час систематично підтримується зв'язок з нарядами супроводу пасажирських і приміських потягів, що обов'язково виходять на в'язок з оперативними черговими з усіх оборотних пунктів, доповідають про виконану роботу, одержують від чергового інформацію по орієнтуваннях й інші завдання. Протягом зміни черговий веде активний пошук інформації про правопорушення і події, систематично зв'язується з резервами провідників, черговими по станціях, по посадці, лінійними підрозділами для того, щоб у разі потреби організувати негайне реагування на такі повідомлення. Черговий інформує працівників залізничного транспорту про прикмети злочинців і викраденого майна.

Така організація справи дозволила, наприклад, лінійним органам ЛУ на Південній залізниці УМВС України на транспорті набагато поліпшити розкривання крадіжок особистого майна громадян по «гарячих слідах».

Важливою передумовою підвищення ефективності розкриття злочинів у пасажирському залізничному транспорті є наявність необхідної інформації в потрібний момент часу. Її збирання, а також оцінка пов'язані із широким використанням ЕОМ. У комплексі заходів по удосконалюванню діяльності транспортної міліції велике місце приділяється задачі забезпечення оперативних апаратів інформацією різної направленості: оперативно-розшукової, довідкової, виробничо-економічної, управлінської, експертно-аналітичної.

АПС «Гастролер» призначена для збору й обробки зведень про осіб, що представляють оперативний інтерес, їхніх зв'язках; про нерозкриті злочини, а також про викрадені на транспорті речі і майно, не розшуканих або добровільно зданих речах, що мають індивідуальні номери чи характерні риси. Проведено дослідну експлуатацію розроблених АПС у складі локальних обчислювальних мереж, а також у режимі обмеженого доступу. В даний час, детально розроблене інформаційне і програмне забезпечення інформаційної системи ОВСТ у повному обсязі. Нажаль, реалізацію цих планів стримує недостатнє фінансування проведених робіт та відсутність коштів на їх впровадження дія-

рядку в пасажирських поїздах?

4. Які сили і засоби використовуються для охорони громадського порядку у ході пасажирських перевезень?

оповіщення. Розстановка сил здійснюється з урахуванням оперативної обстановки, що склалася і реальних умов та можливостей кожного конкретного підрозділу.

Лінійні управління, відділи (відділення) внутрішніх справ на залізничних станціях, виходячи з оперативної обстановки, розробляють маршрути супроводу поїздів, раціонально розподіляють сили по місцю і часу, максимально використовують міліціонерів в патрульно-постовій службі, перекривають нарядами міліції ті поїзди, в яких з найбільшою імовірністю можуть бути вчинені правопорушення.

При загостренні оперативної обстановки на тих або інших об'єктах і ділянках транспорту, а також при проведенні масових політичних, спортивних і спеціальних заходів в розстановку сил вносяться відповідні корективи. Наприклад, для спеціальних заходів, які проводяться на залізницях, можуть привертатися середній і старший начальницький склад ЛУ УМВСТ, лінійних і територіальних відділень внутрішніх справ, курсанти міліції, сили внутрішніх військ і спеціальних моторизованих частин міліції.

Підвищення оперативної готовності підрозділів і служб органів внутрішніх справ на транспорті тісно зв'язане з веденням планування діяльності нарядів міліції по охороні громадського порядку, попередженню, припиненню і розкриттю злочинів в пасажирських поїздах. Змістом такого планування є розробка типових варіантів дій чергового і нарядів міліції на випадок вчинення злочину. Кожний з таких варіантів повинен, з урахуванням реально існуючої обстановки на даному маршруті руху поїздів, забезпечувати швидку локалізацію і ліквідацію правопорушень, сприяти викриттю і затриманню правопорушників на об'єктах залізничного транспорту в найкоротший час.

В чергових частинах застосовуються типові плани (схеми) використання сил і засобів при розкритті злочинів по „гарячих слідах” в пасажирських поїздах. В планах на основі вивчення місць, часу, засобів вчинення злочинів, місць можливого укриття злочинців та збуту ними викраденого майна, визначаються розстановка сил, засоби зв'язку, комбінації різноманітних заходів по оперативному перекриттю пасажирських поїздів з метою затримання злочинців.

Контрольні питання:

1. Які завдання стоять перед органами транспортної міліції з охорони громадського порядку в пасажирських поїздах?
2. Що розуміється під тактикою охорони громадського порядку в пасажирських поїздах?
3. Яким чином здійснюється планування охорони громадського по-

льність транспортної міліції.

В даний час у дуже актуально стоїть питання впровадження на рівні МВС України та Управління МВС на транспорті державної інформаційної системи “Гастролер”. Є пропозиції щодо впровадження цієї або подібних систем з обов'язковим наповненням їх оперативними відомостями як транспортними, так і територіальними ОВС про осіб, які готують або скоїли крадіжки приватного майна та інші корисливі злочини на пасажирському залізничному транспорті. В подальшому це підвищить ефективність боротьби зі злочинністю і використання цієї інформації для вирішення інших питань.

Крім цього, було б доцільним вивчити та узагальнити позитивний закордонний та вітчизняний досвід роботи ОВС на транспорті для підвищення ефективності оперативно-службової та попереджувальної діяльності.¹

Так, наприклад, з 1998 р. в Московському УВСТ МВС Російської Федерації діє комп'ютерна система “Розшук-магістраль”, яка підключена до системи продажу квитків залізниці. За допомогою цієї системи протягом п'яти хвилин через віддалений доступ до інших комп'ютерних мереж можна встановити точне переміщення конкретної особи залізничним транспортом із визначенням номерів потягів, вагонів, дат і станцій відправлення та призначення.

При відповідному запиті працівників ОВС на конкретного громадянина, який розшукується, вказана система видає відомості зразу, як тільки ця особа намагатиметься придбати залізничний квиток (у тому числі, заздалегідь). Крім того, за допомогою цієї ж системи можна відслідковувати і осіб, які пересуваються залізничним транспортом за викраденими або втраченими паспортами. До речі, через вказану інформаційну систему необхідну інформацію про відповідну категорію громадян можна отримати по всім залізницям Росії.²

Мета цієї системи та програми – швидке встановлення маршруту переміщення особи залізничним транспортом, проведення невідкладних скоординованих заходів щодо розшуку та встановленню місця знаходження зниклих громадян (у тому числі дітей), виявлення і затримання осіб, що ухиляються від суду та слідства, а також злочинців-гастролерів, які перебувають на обліках в ОВС.

Упровадження програмних комплексів зараз самостійно займають-

¹

² Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. - Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте, Пр. пособие - М.: Издательство "Экзамен", 2003, - 79 с.

ся ряд УВСТ за рахунок коштів залізниць. Однак, незважаючи на те, що практично скрізь виникають ті ж самі проблеми і існують спільні задачі, кожне управління розробляє свої види документів, що відрізняються за структурою і змістом, при цьому використовуються різні мови програмування та пакети прикладних програм. Надалі, на наш погляд, було б доцільним ЛІУ МВС на залізницях, попередньо погоджувати з УМВС України на транспорті та ІЦ МВС України типи розроблювальних програм і моделі програмних засобів, автоматизованих робочих місць, інформаційних систем, що дозволить забезпечити можливість їхнього поетапного включення в локальні і регіональні мережі в рамках загальної концепції створення інформаційної системи ОВСТ, виключити нераціональне дублювання розробок, неефективну витрату сил і засобів.

Ефективним інформаційним джерелом і інструментом протидії незаконному обороту зброї служить автоматизована система «Зброя». Накопичений досвід створення й експлуатації автоматизованих систем оперативно-розшукового призначення, вивчення практики інформаційного забезпечення кримінальної поліції держав-членів Інтерполу дозволив ІЦ МВС України наприкінці 80-х років перейти до автоматизованого ведення обліків втраченої, вилученої, знайденої вогнепальної зброї. У рамках програми «АБД-центр» була створена підсистема «Зброя». В даний час вона реалізована у вигляді АІПС із персональним комп'ютером, що дозволяє використовувати її як автономно, так і в комплексі з базовою ЕОМ, що має загальнодержавний банк даних. Обсяг бази даних підсистеми в даний час складає близько 30 тисяч документів і продовжує поповнюватися швидкими темпами. Обліку підлягає втрачене (викрадене, загублене) і виявлене (вилучене, знайдене, добровільно здане) озброєння наступних видів:

- бойова, мисливська і спортивна нарізна вогнепальна (стрілецька) зброя всіх моделей;
- гранатомети;
- вогнемети;
- портативні ствольні і реактивні артилерійські системи;
- вибухові пристрої дистанційного, електромеханічного і ручного керування.

Озброєння, що здається підприємствами, установами й окремими громадянами, що знаходився в їхньому розпорядженні на законних підставах, на облік не ставиться.

Однак результати проведеного авторами опитування працівників карного розшуку, командирів стройових підрозділів ППС міліції, начальників лінійних пунктів міліції і слідчих показали: використання на-

Наряду міліції надане право вимагати від громадян і обслуговуючого персоналу поїзду дотримання умов встановленого громадського порядку і правил користування залізничним транспортом. При невиконанні ними цих вимог рекомендується складати у передбачених законом випадках адміністративні протоколи. Працівники міліції можуть накладати і стягувати штраф на місці в встановленому розмірі за самочинну без необхідності зупинку поїзду, за недодержання правил перевезення ручної поклажі, вибухонебезпечних і легкозаймистих речовин, за посадку в вагони і висадку з них на ходу поїзда, за проїзд на підніжках і дахах вагонів і т.ін.

Штраф не накладається на військовослужбовців, а також на осіб рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ, що несуть відповідальність за адміністративні правопорушення за дисциплінарними статутами.

Нарядом міліції супроводу поїзда надане право вимагати надання документів, що посвідчують особистість, від пасажирів, громадян, що підозрюються у вчиненні злочинів, або що порушили громадський порядок, входити в будь-який час в купе і службові приміщення поїзду при переслідуванні осіб, що підозрюються в вчиненні злочинів, для припинення правопорушень, які загрожують безпеці пасажирів і обслуговуючого персоналу поїзду.

Працівникам міліції, здійснюючим охорону громадського порядку в пасажирських поїздах, забороняється без потреби знаходитися в купе вагону, а також залишати поїзд.

Наряд міліції може залишити поїзд тільки по вказівці безпосереднього начальника або чергового, а також в випадках:

- припинення злочину або порушення громадського порядку на зупиночному пункті або на перегоні, а також в зустрічних поїздах, якщо місцеві робітники міліції і залізничного транспорту не в стані відновити порядок без додаткової допомоги;
- переслідування і затримання злочинця;
- охорони місця пригоди;
- надання до лікарняної допомоги потерпілим або доставляння їх в медичну установу.

Про залишення поїзду старший наряду при першій же можливості повинен доповісти начальнику або оперативному черговому. Поїзди особливої норми залишати заборонено.

Оперативна готовність підрозділів і служб органів внутрішніх справ на транспорті забезпечується передусім вмілою розстановкою сил патрульно-постової служби, чітким розпорядком роботи нарядів міліції по змінам, а також розробленої в кожному підрозділі системою зв'язку і

ними в організованому масовому порядку, наряду міліції дається особливе завдання. В завданні вказуються:

- маршрут супроводу поїзду;
- порядок несення служби і мета супроводу,
- об'єкти, що вимагають особливої уваги;
- порядок взаємодії і підтримання зв'язку з відповідальними особами поїзду;
- конкретні дії наряду супроводу: по попередженню, і припиненню правопорушень.

При отриманні відомостей про злочин, що готується наряд міліції повинен ретельно перевірити їх і прийняти заходи по його упередженню. При надходженні повідомлення про вчинений злочин наряд супроводу негайно доповідає черговому (по радіостанції, телефону, через машиніста, робітників станції або іншим засобом), прибуває на місце пригоди, встановлює потерпілих і очевидців, опитує їх, приймає заходи з надання допомоги потерпілим, затримання злочинця, збереження слідів, знарядь злочину і предметів, що можуть бути речовими доказами. Про виконану роботу старший наряду пише рапорт на ім'я начальника відділу (відділення) органу внутрішніх справ на залізничному транспорті.

На кінцевому пункті після висадки пасажирів робітники міліції зобов'язані оглянути вагони і прийняти міри до вилучення громадян, що залишалися в них. В випадку знаходження в порожньому вагоні будь-яких речей, цінностей або документів наряд міліції негайно доповідає про це черговому.

При виявленні в поїзді, на вокзалі або платформі п'яного з травмами та тілесними ушкодженнями, або який знаходиться у несвідомому стані, слід викликати швидку медичну допомогу. В цьому випадку рішення про те, як поступити з ним - доставити в лікувальну установу чи передати родині - приймає лікар.

Слід утриматись від зняття п'яної особи з маршруту та доставлення у орган внутрішніх справ, якщо він знаходиться в вагоні пасажирського поїзду у колі знайомих або родичів, що в змозі надати йому допомогу і довести його до кінцевого пункту. В цьому випадку потрібно з'ясувати шляхом бесіди або перевірки документів, чи не супроводжують п'яного сторонні особи з метою вчинення злочину. Не треба вилучати п'яного з купе вагону, якщо він заспокоївся, заснув і не заважає пасажирам. Якщо працівник міліції зробить висновок, що за станом сп'яніння і з урахуванням навколишньої обстановки п'яний потребує вилучення з купе, то це потрібно зробити за допомогою провідника вагону, забезпечивши цілість речей цього пасажира.

явних обліків украй не ефективно.

Найбільш насторожує той факт, що досить значна кількість працівників різних підрозділів транспортної міліції украй рідко користується послугами відомчої інформаційно-пошукової системи.

За допомогою анкетування з'ясовано, що повне уявлення про усі види обліків має тільки кожен третій. Систему цих обліків знає не більше половини співробітників.

Одна третина, не має ніяких пізнань про кримінальну реєстрацію. Не дивно, що активно використовують реєстраційну інформацію тільки 30,0% респондентів, зрідка роблять це 50,0%, а зовсім не використовують - 20,0%.

Грунтуючись на власному досвіді звертання до криміналістичних і інших обліків, опитані так оцінили їхню результативність. Відповідь, що обліки приносять користь у всіх випадках звертання до них, дали 24,8% опитаних; що вони корисні в окремих випадках, по окремих категоріях злочинів - 61,7%; що ніякої користі обліки не приносять, заявили - 13,5% про анкетованих. В обґрунтування своїх суджень останні послалися на неконкретність отриманих по запитах відповідей, наявність у реєстраційних масивах застарілих даних, тривалі терміни перевірок.

Слід зауважити, що більш половини опитаних працівників міліції проробили в займаній посаді понад три роки, що робить їхню думку достатньо вагомою. Це змушує подумати про необхідність як поглиблення пізнань співробітників ОВСТ у використанні обліків, так і удосконалювання роботи та змісту останніх.

Успіх розкриття вчиненого в потязі злочину багато в чому залежить від правильно організованої *взаємодії з іншими правоохоронними органами та їх підрозділами*, обміну між ними інформацією про злочинців, їхніх злочинних намірах, своєчасного оповіщення зацікавлених ОВС, конфідентів, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння, вчинених у пасажирському залізничному транспорті.

З кінця минулого століття на всій мережі залізниць України впроваджена і достатньо ефективно використовується система ідентифікації в пасажиропотоці розшукуваних злочинців, що дозволяє по зазначеним у перевізних документах даним про пасажирів установлювати серед них злочинців, оголошених у загально - державний, місцевий і міждержавний розшук.

З огляду на те, що комп'ютеризація процесу інформаційного забезпечення розкриття злочинів у потягах ще мало торкнулася основної ланки системи ОВСТ - лінійних підрозділів, - не можна залишити без уваги традиційні методи збору і використання інформації про злочини і

злочинців: довідкові, оперативно-довідкові, криміналістичні й оперативно-розшукові картотеки, фототеки (фотоальбоми) і т.ін.

Для одержання інформації, що сприяє розкриттю злочинів аналізованої групи, переважно використовуються джерела і методи карної реєстрації загального використання:

- 1) алфавітні картотеки;
- 2) дактилоскопічні картотеки;
- 3) картотеки осіб, що пропали без звістки, невідомих психічно хворих і невпізнаних трупів;
- 4) картотеки і колекції втраченої та виявленої вогнепальної нарізної зброї;
- 5) картотеки і колекції викрадених та вилучених номерних речей, а також предметів, що мають індивідуальні особливості;
- 6) картотеки викрадених та втрачених паспортів і паспортів злочинців, що переховуються;
- 7) слідотеки;
- 8) кулегільзотеки;
- 9) картотеки підроблених грошових знаків;
- 10) картотеки підроблених документів, виготовлених типографським способом;
- 11) обліки на осіб, що споживають наркотики, і т.ін.

У багатьох ЛУ МВСТ активно напрацьовується досвід взаємного інформування і взаємодії з органами СБУ, прокуратури, митної і прикордонної служб.

На ділянці обслуговування ЛУ на Одеській залізниці МВС України на транспорті у потязі оперативно-пошуковою групою були встановлені троє жителів Молдови, що у Придністров'ї придбали цілий арсенал зброї і боєприпасів - 5 автоматів, 7 пістолетів Макарова і 28 бойових гранат. Своєчасне інформування УСБУ по Одеській області і подальша спільна оперативна розробка затриманих дозволили виявити стійку злочинну групу бандитів у м. Тирасполі та Донецьку, який і призначалася зброя.

На ст. Котовськ Одеській залізниці в серпні 2003 р. під час зупинки потягу пасажир К., який знаходився у стані алкогольного сп'яніння при купівлі продуктів харчування у привокзальному кіоску посварився з продавцем і в якості аргументу застосував пістолет ТТ. Нарядом супроводу пасажирського потягу №5 «Одеса-Київ» ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ, громадянин К. був затриманий, у нього при обшуку крім пістолету ще була вилучена граната РГД-5. При проведенні затримання міліціонери проявили високий рівень професіоналізму і оперативної смекалки.

їзді у цивільному одязі.

Для супроводу поїзду особливої норми, туристського поїзду, поїзду з призовниками або з групами, що демобілізувалися, робітників і студентів, що прямують на збирання врожаю та інші роботи або повертаються з них, а також поїзди з великими групами осіб, що їдуть, з місць позбавлення волі, виділяється посилений наряд супроводу. Такі поїзди можуть супроводжуватися до кінцевого пункту слідування або в межах ділянки обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті.

При передаванні потягу іншому наряду супроводу міліції старший наряду інформує заступаючий наряд про стан громадського порядку в поїзді, про підозрілих осіб, за якими велосся спостереження, про наявність громадських помічників міліції з складу поїзної бригади.

Робота нарядів по супроводу поїздів здійснюється по графіку, що розробляється на тиждень. В ньому вказуються:

- перелік поїздів, що підлягають супроводу;
- час початку і закінчення роботи;
- місце і час пересадки на інші поїзди.

У лінійних підрозділах внутрішніх справ на залізничному транспорті практикується укладання карток маршруту супроводу. В них вказуються:

- точні межі маршруту супроводу з найменуванням станції відправлення, проміжних зупиночних і кінцевих пунктів або передачі поїзду іншому наряду міліції;
- час початку і закінчення супроводу;
- порядок несення служби і режим роботи наряду;
- особливі обов'язки;
- періодичність і засоби зв'язку з підрозділами міліції попутних станцій і черговим по органу внутрішніх справ на транспорті.

Особливі обов'язки нарядам визначаються з урахуванням оперативної обстановки на кожному маршруті. В особливих обов'язках звичайно вказуються:

- де і в який час слідє нести службу в поїзді і на зупиночних пунктах;
- на що звертати особливу увагу і як діяти при попередженні і припиненні злочинів і порушень громадського порядку, а також при отриманні повідомлення про них;
- порядок пересадки з одного поїзду на другий, тактика несення служби;
- система взаємодії з членами поїзної бригади, засоби підтримання зв'язку з підрозділами внутрішніх справ попутних станцій і черговим.

При супроводі поїзду особливої норми, а також з особами, залуче-

України.

Під організацією охорони громадського порядку розуміється система заходів, що забезпечують високу оперативну готовність особистого складу, ефективне використання сил і засобів підрозділів органів внутрішніх справ, активне притягнення громадських формувань, що беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

Тактика охорони громадського порядку - це доцільна лінія поведінки осіб, здійснюючих охорону громадського порядку, система найбільш раціональних і ефективних засобів виконання окремих дій, направлених на підтримання належного порядку в пасажирських поїздах, на вчасне попередження і припинення правопорушень, встановлення осіб, що вчинили злочини.¹

Безпосереднім організатором охорони громадського порядку в пасажирських поїздах є лінійні управління на залізницях МВС України на транспорті, в частковості, відділення – сектори міліції громадської безпеки.

Лінійні управління на залізницях МВС України на транспорті здійснюють організацію і керівництво охороною громадського порядку в пасажирських поїздах безпосередньо і через лінійні управління (відділи) внутрішніх справ на транспорті, що виступають, з одного боку, в якості керівного центру нижчих відділів (відділень) внутрішніх справ, а з іншої - як апарат, безпосередньо здійснюючий боротьбу зі злочинністю і охорону громадського порядку своїми силами і засобами.

Підтримують громадський порядок, попереджують і припиняють злочини в пасажирських поїздах наряди міліції супроводу поїздів. Склад нарядів визначається начальником управління внутрішніх справ на транспорті і начальником лінійного відділу (відділення) внутрішніх справ. Наряд, складається з двох і більше осіб, який очолює старший наряду. Приміські поїзди і поїзди місцевого сполучення можуть супроводжуватися в різний час по всьому маршруту слідування (наскрізний супровід) або тільки на певній ділянці. Кожний міліціонер при супроводженні пасажирського поїзду несе службу одягнутий у форму і при собі повинен мати: службове посвідчення, службову книжку, олівець, індивідуальний пакет (аптечку), пістолет з 16 патронами, ключі від дверей залізничного вагону, кишеньковий електричний ліхтар (в темний час доби), бланки протоколів про адміністративні правопорушення, квитанції про сплату штрафів. У випадках необхідності міліціонери по вказівці свого безпосереднього начальника можуть нести службу в по-

Завершуючи цю важливу, на наш погляд, частину монографічного дослідження, відзначимо: проблема раціоналізації процесу збору, обробки, збереження і використання інформації про злочини і злочинців прямо зв'язана з виробленням ефективних заходів реагування на заяви і повідомлення про злочини у потягах. У динамічних умовах залізничного транспорту, де розкриття і розслідування злочинів у пасажирському транспорті має істотну специфіку, від того, наскільки повно і всебічно оперативний працівник або слідчий мають потрібні відомості, нерідко залежить успіх усієї справи.

Оперативне управління вище наведеними формуваннями і співробітниками різних категорій здійснюють чергові частини органів внутрішніх справ (ЛВВС, ЛУВС, ЛУ УМВСТ на залізницях, УМВСТ, МВС України).

У цьому дослідженні не представляється можливим детально розглянути особливості розкриття усіх категорій злочинів, що відбуваються в пасажирських потягах, обумовлених специфікою діяльності пасажирського залізничного транспорту. Однак зазначимо: у вивченні практики розкриття і розслідування діянь такого роду, а також у спільних зусиллях органів, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, слідчих підрозділів, апаратів міліції громадської безпеки й адміністрації залізничного транспорту міститься великий резерв для підвищення ефективності боротьби з досліджуваними видами злочинних зазіхань.

Контрольні питання:

1. Що собою уявляє інформаційне забезпечення попередження та розкриття злочинів на транспорті?
2. Які складові входять у структуру інформаційного забезпечення попередження та розкриття злочинів на транспорті?
3. Що розуміється під оперативною обстановкою на ділянках обслуговування?
4. Які існують оперативні обліки, що застосовуються при розкритті злочинів у ході пасажирських перевезень?
5. В яких формах здійснюється обмін оперативною інформацією між правоохоронними органами на залізничному транспорті про злочинців та їхньої підготовки до вчинення злочинів?

¹ Баранов Н.И. „Охрана общественного порядка в пассажирских поездах” - М.,-1983.

РОЗДІЛ 5

ОРГАНІЗАЦІЯ СУПРОВОДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГІВ НАРЯДАМИ МІЛІЦІЇ

§1 Поняття, структура і штати окремої роти міліції по супроводженню пасажирських потягів .

Забезпечення громадського порядку та супроводження поїздів – це діяльність нарядів міліції по охороні громадського порядку і боротьби з правопорушеннями на транспортних магістралях, у пасажирських і приміських поїздах, а також під час проведення масових заходів.

Правовою основою діяльності підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів ЛУ на залізниці УМВС на транспорті, лінійного відділу, лінійного управління є Конституція України та Закон України “Про міліцію”, а також діючі законодавчі акти, Закони України "Про державну таємницю", "Про звернення громадян", "Про боротьбу з корупцією", Укази Президента України від 13 серпня 2002 року №700/ 2002 "Про додаткові заходи щодо забезпечення реалізації громадянами конституційного права на звернення", від 18 листопада 2002 року № 143 "Про заходи щодо дальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян", від 3.02.03 року №66 "Про Спеціальну програму антитерористичних заходів", від 6.02.03 року №84 "Про невідкладні додаткові заходи щодо посилення боротьби зорганізованою злочинністю і корупцією", від 20.12.00 року "Комплексної програми профілактики злочинності на 2001-2005 роки", Розпорядження Президента України від 26.03.02 року №53 "Про заходи щодо зміцнення дисципліни працівників та вдосконалення кадрової роботи у правоохоронних органах", Кримінального кодексу України, Кримінально-процесуального кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Постанови КМ України від 26.12.03 року N 2029 „Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки”, Накази МВС України від 27.02.04 р. № 213 “Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України” , від 30.11.05 р. № 1210 „Про затвердження Положення про лінійне управління МВС України на транспорті”, від 10.10.05 р. № 868 „Положення про Департамент громадської безпеки МВС України.” Рішення Колегії МВС України №1КМ/1 від 15.05.01 року "Про стан дисципліни і законності в діяльності органів внутрішніх справ та заходи щодо їх зміцнення", рішень розширеної наради керівного складу ОВС за участю Міністра внутрішніх справ України від 26. 09.03 року №10560/Бл, №10561/Бл, №10562/Бл, іншої нормативно-правової бази чинного зако-

§2. Завдання органів транспортної міліції з охорони громадського порядку в пасажирських поїздах.

Охорона громадського порядку в пасажирських поїздах направлена на підтримання громадського спокою, належної дисципліни, організованості і дотримання умов культури поведінки громадян. Вона здійснюється з метою нормального функціонування залізничного транспорту і використання його громадянами, а також цілості рухомого складу, станційного і вагонного обладнання, засобів сигналізації і зв'язку, особистого і державного майна.

В охороні громадського порядку беруть участь всі служби органів внутрішніх справ на транспорті. Підрозділи міліції, зокрема оперативні служби, служби охорони громадського порядку, в першу чергу ведуть боротьбу зі злочинністю взагалі й у кожному конкретному її прояві - інциденті. Розвиток, видозміна, жорстокість злочинності, як в окремих регіонах, так і в цілому в країні, посилюють соціальну напруженість. У таких ситуаціях сильної психічної та фізичної напруги працівникам міліції доводиться майже щодня виконувати свої багатофункціональні обов'язки з охорони громадського порядку, інтересів і прав громадян, з припинення й розкриття злочинів. Тому перед оперативними працівниками, співробітниками зовнішніх служб громадської безпеки часто постає проблема вибору адекватних заходів, які пов'язані з ризиком.

У сучасних умовах діяльності органів внутрішніх справ України проблема запобігання травматизму та загибелі співробітників ОВСТ, профілактики порушень законності потребує негайного вирішення. Про необхідність системних заходів із боку керівників ОВСТ різних рівнів для усунення об'єктивних та суб'єктивних причин надзвичайних подій серед особового складу, підвищення професійного рівня працівників ОВС йдеться в Указі Президента України від 18.02.02 р. №143/2002 «Про заходи щодо дальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян», розпорядженні Президента України від 26.03.02 р. №53/2002-рп «Про заходи щодо зміцнення дисципліни працівників та вдосконалення кадрової роботи у правоохоронних органах», рішеннях колегій МВС України від 21.10.00 р. №7Км/9 «Про стан професійної підготовки та безпеки особового складу ОВС України та заходи щодо їх вдосконалення відповідно до завдань Президента України з питань забезпечення належного громадського порядку та протидії злочинності в державі», від 15.05.01 р. №1Км/1 «Про стан дисципліни і законності в діяльності органів внутрішніх справ та заходи щодо їх зміцнення», від 09.01.02 р. №1Км/1 «Про підсумки діяльності органів внутрішніх справ України у 2001 році та завдання на 2002 рік» та в ряді наказів МВС

стягнуто штрафів на суму 12 828 гривень, за минулий рік оштрафовано 555 порушників на загальну суму 12 715 гривень. За порушення антиалкогольного законодавства притягнуто 2257 осіб (у минулому році - 3176), дрібне хуліганство - 55 (у минулому році - 59), порушення залізничних правил - 1053 (у м.р.-1770), порушення правил перевезення багажу та ручної поклажі - 43 (у минулому році - 77), порушення правил торгівлі - 40 (у минулому році - 27), злісна непокоря працівнику міліції - 0 (у минулому році - 1). У всіх підпорядкованих до ЛВ підрозділах по супроводу потягів у порівнянні з минулим роком майже на 30 відсотків знизилися показники притягнутих до адміністративної відповідальності. Не приділяється відповідна увага пріоритетним напрямкам роботи, таким як, виявлення правопорушників ст. 44 КУпАП (наркотики у невеликих розмірах), ст. 160 КУпАП (незаконна торгівля), ст. 173 КУпАП (дрібне хуліганство) та ст. 203 КУпАП (порушення міграційних правил).

Контрольні питання:

- 1. Що розуміється під охороною громадського порядку та громадської безпеки у рухомому складі на залізничному транспорті?*
- 2. Яка нормативна база забезпечує охорону громадського порядку та громадської безпеки ОБСТ у рухомому складі на залізничному транспорті?*
- 3. Які права і обов'язки нарядів супроводу пасажирських поїздів по забезпеченню охорони громадського порядку та громадської безпеки у рухомому складі на залізничному транспорті?*

нодавства відомих нормативних актів з цих питань.

При ЛУ на залізницях УМВС України на транспорті створюються окремі батальйони, роти (взводи), а у структурі лінійного відділу (управління) можуть створюватись роти, взводи, відділення, які входять до штату зазначених органів і підпорядковуються безпосередньо начальникам. Штатна численність підрозділів, визначена наказом МВС України від 8.12.98 року № 238 "Про затвердження типових штатів строювих підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, лінійного управління".

До виконання завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю в пасажирських і приміських поїздах можуть залучатися інші працівники органів внутрішніх справ на транспорті, члени громадських формувань.

Режим роботи особового складу встановлюється за помісячним графіком, який затверджується начальником ліноргану ЛУ на залізниці УМВС України на транспорті. Тривалість службового часу не повинна перевищувати норми встановленої законодавством.

Особовий склад для несення служби використовується в будь-який час доби, виходячи із розкладу руху поїздів, що супроводжуються. У необхідних випадках особи рядового та начальницького складу несуть службу понад встановлену тривалість робочого часу, а також у вихідні та святкові дні, причому тривалість службового часу протягом місяця не повинна перевищувати встановленої норми. Вихідні надаються за графіком, при цьому раз на місяць два вихідні повинні припадати на суботу та неділю.

Оплата праці в позаурочний, нічний час, у святкові та вихідні дні проводиться відповідно до чинного законодавства (у подвійному розмірі).

Працівники органів внутрішніх справ несуть службу у встановленій формі одягу. Під час виконання спеціальних завдань їм може бути дозволено несення служби в цивільному одязі.

Обов'язки начальників ЛУ УМВСТ, керівників відділень (секторів) служби охорони громадського порядку лінійних управлінь УМВС України на транспорті, лінійних органів внутрішніх справ, інспекторського складу служби охорони громадського порядку, командирів строювих підрозділів та оперативних чергових лінвідділу (управління) щодо організації та керівництва нарядами супроводження регламентовані Статутом патрульно-постової служби міліції України (наказ МВС України від 28 липня 1994 р. № 404).

Окрема рота міліції по супроводженню пасажирських потягів є

складною частиною міліції громадської безпеки Управління МВС України на транспорті.

Основними завданнями нарядів по супроводженню поїздів є:

-забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів;

-запобігання правопорушенням та їх припинення;

-виявлення, запобігання, припинення та розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили;

-захист власності від злочинних посягань;

-забезпечення безпеки осіб, що охороняються;

-розшук осіб, які переховуються від суду та слідства, безвісти зниклих.

Права і обов'язки нарядів міліції по супроводженню поїздів визначені в керівних документах МВС України. Особи, які призначені у склад наряду ППСМ для супроводу поїзду, мають знати:

- характеристику ділянок дороги і прилеглої території, а також напрямки пасажиропотоків;

- інтенсивність пасажирських і вантажних перевезень, графіки руху поїздів;

- правила перевезення пасажирів і багажу, види проїзних документів;

- особливості вчинення правопорушень на об'єктах транспорту;

- основні посадові обов'язки працівників транспорту;

-порядок вирішення конфліктних ситуацій, що виникають між пасажиром та між пасажиром і працівниками транспорту.

До головних обов'язків осіб нарядів супроводу пасажирських поїздів відносяться виконання наступних дій:

-особисто та за допомогою поїзних бригад вживати заходів для підтримання належного правопорядку в поїздах;

-перед відправленням поїзда встановити контакт з персоналом, посадовими особами (бригадиром, машиністом, провідниками) та забезпечити охорону громадського порядку під час посадки пасажирів і відправки поїзда, під час руху поїзда підтримувати з ними постійний зв'язок;

-надавати поїзній бригаді необхідну допомогу у випадках, коли громадяни відмовляються виконувати її законні вимоги;

-запобігати та припиняти факти псування вагонного обладнання, паління у невстановлених місцях, викидання із вагонів різних предметів;

- виявляти осіб, які намагаються увійти у довіру до пасажирів з метою вчинення крадіжок або інших злочинів, організувати спостережен-

- ст. 309 (незаконне транспортування наркотиків) -5,

- ст. 296 (хуліганство) -1,

- ст. 358 (використання підробних документів) -14,

- відмовлено в порушенні кримінальної справи - 4.

З кількості розкритих злочинів розкрито ротою при ЛУ- 5 (проти 3 у минулому році),ЛВ на ст. Знам'янка - 2 (проти 1 у минулому році.), ЛВ на ст. Христинівка - 2 (проти 4 у минулому році), ЛВ на ст. Шевченко – 10 (проти 1 у минулому році), ЛВ на ст. Миколаїв - 2 (минулому році).¹

Керівним складом ОРМ по СП згідно до вимог указів Президента України, наказів та розпоряджень МВС України здійснюється ряд організаційних і практичних заходів щодо оздоровлення оперативної обстановки в пасажирських та приміських потягах, удосконалення роботи нарядів супроводження потягів, підвищення їхньої майстерності та результативності в попередженні і розкритті злочинів.

Щомісячно складаються графіки гласних та негласних перевірок несення служби нарядами ОРМ по СП, які здійснюються керівним складом лінійних підрозділів, оперативним та керівним складом МГБ. Так, за 8-місяців 2005 року керівництвом роти було проведено 256 негласних перевірок в ході яких було виявлено ряд недоліків, таких як, порушення правил носіння форменого одягу встановленого зразку, відсутність спецзасобів, неохайний зовнішній вигляд. Результати перевірок та виявлені недоліки розглядаються на оперативних нарадах. Аналізуючи діяльність нарядів супроводження щодо безпосереднього розкриття злочинів, слід відмітити, низьку ефективність роботи по цьому напрямку, деяких лінійних підрозділів, де не розкрито жодного злочину. Основною причиною являється відсутність організації відповідної роботи та контролю з боку керівництва та інспекторського складу МГБ лінійних підрозділів - інструктажі нарядів проводяться формально, особовий склад підрозділів супроводження не націлюється на виявлення осіб незаконно транспортуваних наркотичні засоби, зброю та предмети контрабанди, розшук злочинців. З боку керівництва ЛВ, інспекторського складу МГБ у разі розкриття злочинів нарядами супроводження не відслідковується їх показник при виставленні карток форми №4, які виставляються або на оперативні служби або на слідство.

Незадовільна організація роботи нарядів по супроводженню потягів по лінії адміністративно-штрафної практики. За звітний період нарядами супроводження потягів виявлено та затримано 3511 адмінправопорушників (у минулому році - 5156). З 622 осіб за різні порушення було

¹ Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 9-ть місяців 2005 р.

В лінійному управлінні в наявності 8 підрозділів по супроводженню потягів: рота при ЛУ штатною чисельністю - 80 некомплект складає-17, 4 взводи в ЛВ на станціях Шевченко-27 некомплект-16; Знаменка - 22 некомплект - 6; Херсон - 22 некомплект-13; Миколаїв - 21 некомплект - 15; 2 відділення Котовськ - 8, Христинівка-8 некомплект - 1 та 1 група Роздільна-2 некомплект - 2. З початку 2005 року не має ніяких позитивних зрушень в зазначених ліввідділах щодо комплектації вакантних посад міліціонерів, що в свою чергу відображається на якості роботи зазначених підрозділів, допускаються пропуски супроводження та не-супровід пасажирських потягів відповідно до умов угоди. Наприклад в ЛВ на ст. Миколаїв на протязі звітного періоду щомісяця не супроводжувались два потяги, а два інші супроводжуються з пропусками; в ЛВ на ст. Роздільна останніх два місяці майже не супроводжувався закріплений за відділом потяг.

Для порівняння, за 2003 р. було супроводжено 13664 пасажирських потягів (у -2002 році - 11694), на супроводження яких щомісячно було задіяно 140 співробітників ОРМ по СП, якими особисто було розкрито 25 злочинів на території обслуговування Управління (2003 рік - 26) та 2 розкритих злочини за ознаками ст.185 ч.2, ст.307 ч.2 КК України передані до ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВСТ.

Нарядами по супроводженню пасажирських поїздів притягнуто до адміністративної відповідальності 7583 правопорушників (за 12 місяців 2004 року - 7607), по яких складені адміністративні протоколи, із них 1143 адміністративні матеріали передані в інші УМВСТ, в тому числі до ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВС України на транспорті - 593 особи (ст.44 - 2, ст. 110 - 135, ст. 173 -32, ст. 178 - 424 КУпАП), в ЛУ на Придніпровській залізниці УМВС України на транспорті - 245 осіб (ст. 110 - 52, ст. 173 -9, ст. 178 - 184 КУпАП) та в ЛУ на Львівській залізниці УМВС України на транспорті - 305 осіб (ст.110- 46, ст.173 - 16, ст.178 - 243 КУпАП). За порушення антиалкогольного законодавства притягнуто 4510 правопорушників, дрібне хуліганство - 95 порушення залізничних правил - 2729, незаконний обіг наркотичних засобів (ст.44 КУпАП) - 9. Всього оштрафовано 943 особи (12 місяців 2003 - 689 осіб) на загальну суму 21540 грн. (12 місяців 2004 року - 15968 грн.).¹

За 8-м місяців 2005 року нарядами супроводження виявлено 25 фактів, з яких по 21-му (проти 10 у 2004 році) порушено кримінальні справи за статтями КК України :

- ст. 185 (крадіжка) -1,

ня за ними, попередити пасажирів про те, щоб вони не залишали свої речі без нагляду, вживати інших заходів щодо запобігання злочинам;

- не допускати посадку, висадку пасажирів під час руху поїзда, або з протилежного від перону боку, перебування громадян у невстановлених місцях;

- не допускати проїзду громадян на підніжках і дахах вагонів, накладання сторонніх речей на рейки, пошкодження засобів сигналізації та зв'язку;

- виявляти осіб, які перебувають у розшуку та обґрунтовано підозрюються у вчиненні злочинів, безпритульних дітей, бродяг, активно припиняти факти адміністративних правопорушень, нелегальної міграції. Виявлених правопорушників передавати в органи внутрішніх справ на шляху руху поїзда;

- виявляти факти вчинення злочинів з боку членів поїзних бригад (перевезення безквиткових пасажирів, забороненого до перевезення вантажу і т.ін.) вживати заходів для притягнення винних до відповідальності згідно з чинним законодавством;

- сприяти у межах своїх повноважень народним депутатам, іншим посадовим особам при виконанні ними своїх обов'язків, якщо окремі громадяни чинять опір їх законним вимогам;

- після прибуття поїзда на кінцеву станцію, висадки пасажирів разом з поїзною бригадою (машиністом, помічником машиніста) оглянути вагони та вжити заходів щодо вилучення з них сторонніх осіб, виявлення залишених речей і багажу та їх подальшого збереження.

Нарядам супроводження забороняється:

- відхилятися від маршруту супроводження без потреби;
- заводити знайомства та вступати в контакти, не пов'язані з виконанням службових обов'язків з іноземними громадянами;
- спати та відпочивати на шляху прямування потягу;
- з метою особистої безпеки наряду супроводження забороняється проводити перевірку особи громадян та розбирання з підозрюваними в тамбурах та перехідних площадках, для цієї мети використовувати службове купе провідників та начальника поїзду;
- категорично забороняється застосовувати зброю в пасажирських поїздах, так як від цього можуть постраждати сторонні особи.

Значну роль у діяльності ОРМ СП займає правильно організоване управління та контроль за діяльністю особового складу підрозділів. Обов'язки керівництва ОРМ СП.

Організація роботи ОРМ СП, забезпечення якісного та ефективного виконання накладених на ОРМ СП завдань, по супроводженню пасажирських потягів, відповідальність за її діяльність покладається на ке-

¹ Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 2004 р.

рівників відділень (секторів) громадської безпеки ЛУ УМВСТ на залізницях, оперативних чергових та на безпосередніх командирів цих підрозділів.

До завдань, які покладені на командирів ОРМ СП відносяться:

- організація підготовки проектів наказів, розпоряджень та вказівок керівництва ЛУ УМВСТ на залізниці з питань діяльності ОРМ СП;
- організація взаємодії ОРМ СП з МГБ та іншими службами ЛУ УМВСТ на залізниці, лінійними відділами, адміністрацією залізниці з питань, які знаходяться в їх компетенції;
- здійснення підбору, розстановки, навчання і виховання особового складу ОРМ СП. Забезпечення дотримання ними дисципліни і законності;
- вирішення інших питань за дорученням керівництва ЛУ УМВСТ на залізниці та МГБ Управління.

Права керівництва ОРМ СП:

- внесення пропозицій керівництву Управління до видання наказів, розпоряджень, вказівок з питань роботи ОРМ СП;
- заохочення, притягнення до дисциплінарної відповідальності осіб рядового, молодшого та середнього складу ОРМ СП, про призначення та звільнення працівників ОРМ СП з ОВСТ;
- проведення атестування працівників ОРМ СП, направлення керівництву Управління подань на присвоєння їм спеціальних звань;
- проведення нарад, занять та семінарів з особовим складом ОРМ СП та виконання ними функціональних обов'язків і поставлених перед ними завдань;
- проведення інструктажів перед заступленням нарядів на службу.

Опитування серед особового складу підрозділів супроводу показало, 43% з опитаних, стверджували, що ефективність несення служби багато в чому залежить від якісно проведеного інструктажу перед поїздом, повноти наданої оперативної інформації.

Інструктаж наряду перед заступленням на службу проводять відповідальний від керівництва ОРМ СП та залучені особи.

Інструктуючий зобов'язаний:

- а) засвідчитись у готовності особового складу до несення служби та вживати заходів щодо усунення виявлених недоліків;
- б) перевірити знання нарядів своїх прав і обов'язків, окремих положень нормативних актів, правил застосування зброї та спеціальних засобів, прикмет розшукуваних злочинців і викраденого майна;
- в) роз'яснити оперативну обстановку, поставити нарядам конкретні завдання на весь період несення служби та визначити порядок їх виконання;

г) нагадати міліціонерам про необхідність дотримання законності, а також про чемне і уважне ставлення до громадян.

Аналіз діяльності ОВСТ з супроводження пасажирських поїздів нарядами міліції дозволяє зробити висновок, що на таких маршрутах значно скорочується кількість, вчинених злочинів та адміністративних правопорушень.

Результати роботи окремих рот міліції супроводу поїздів при ЛУ на залізницях УМВС України на транспорті можна проілюструвати на прикладі діяльності такого підрозділу при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті.

З метою підтримання належного громадського порядку в пасажирських та приміських потягах формування Одеської залізниці, попередження і профілактики злочинів та правопорушень, забезпечення безпечного проїзду пасажирів і обслуговуючого персоналу та збереження багажу, між Управлінням Одеської залізниці та лінійним управлінням на Одеській залізниці укладено угоду №ОД/НФ-02-1513-НЮ від 11.11.02 р. щодо супроводження пасажирських потягів формування Одеської залізниці, яке здійснюється особовим складом окремої роти міліції по супроводженню потягів.

Супроводження пасажирських потягів здійснюється щоденно співробітниками окремої роти міліції супроводу поїздів при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті в тісній взаємодії з працівниками залізничного транспорту, лінійними підрозділами ЛУ УМВС України на залізниці, лінійними підрозділами інших ЛУ УМВСТ, та територіальними ОВС.

Керівництво окремої роти міліції супроводу поїздів а також старший наряду здійснює організацію і контроль несення служби при супроводженні поїздів в дорозі слідування, а також при посадці та висадці пасажирів. Робота нарядів супроводу забезпечує не тільки високі результати роботи але й саме головне спокій і безпеку пасажирів під час поїздки.

ОРМ по СП середньомісячно супроводжується 26 пар (50) складів пасажирських потягів Одеської залізниці, з них 18 - тільки по території України, 5 - міждержавного сполучення, по території обслуговування - 3. По території оперативного обслуговування щодобово курсує 123 потяги формування Одеської залізниці, з них пасажирських - 41 (супроводжуються -100%), приміських - 82 (з яких супроводжується 20 - співробітниками спецпідрозділом "СК" та 8 - нарядами по СП), на супровід яких задіюється 140 міліціонерів. За 8-м місяців 2005 року підрозділами по СП було супроводжено 9562 потяги, з них 315 приміських.