

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

С.В. Продайко, П.М. Білий, С.О. Баранов

**Тактика
діяльності нарядів ППСМ та
оперативних підрозділів транспортних
ОВС у рухомому складі на
залізничному транспорті з
попередження та припинення
правопорушень**

Навчальний посібник

Одеса 2004

Навчально-практичний посібник “Тактика діяльності нарядів ППСМ та оперативних підрозділів транспортних ОВС у рухомому складі на залізничному транспорті з попередження та припинення правопорушень”

Рекомендовано до друку Вченою Радою Одеського юридичного інституту Національного університету внутрішніх справ від “ ” 2005 р. Протокол №

За загальною редакцією: Долженкова О.Ф., доктора юридичних наук, професора, ректора Одеського юридичного інституту Національного університету внутрішніх справ

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

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

Білий П.М. - доцент кафедри тактики і методики попередження та розкриття злочинів на транспорті Одеського юридичного інституту НУВС, кандидат юридичних наук, доцент.

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

Дягілев В.Д. – начальник УМВСУ на Одеській залізниці, генерал-майор міліції.

ПРИЙНЯТІ ВИЗНАЧЕННЯ І СКОРОЧЕННЯ

АКЗ - автоматичні камери зберігання речей у аеровокзалах.

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 ідміністрації залізничного транспорту з питань забезпечення охорони об'єктів та дотримання перепускного режиму на об'єктах "Укрзалізниці".

ВР України - Верховна Рада України.

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

ДАСМ МВС України - Департамент адміністративної служби міліції, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

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

ДПС України - Адміністрація державної прикордонної служби України (Держприкордонслужба).

ДМС України - Державна митна служба України.

ДТМ МВС України - Департамент 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

КОЗП - книга обліку злочинів та пригод, 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.

ЛВ ОВС - лінійний відділ органів внутрішніх справ на транспорті.

ЛНП – лінійний начальник поїзда.

МВС України - Міністерство внутрішніх справ України.

МЗС України - Міністерство закордонних справ України.

МТ України - Міністерство транспорту України.

НСП – наряд супроводу поїзда.

ОВС - органи внутрішніх справ.

ОВСТ - органи внутрішніх справ на транспорті.

ОГБ - охорона громадської безпеки.

ОГП - охорона громадського порядку.

ОПГ - оперативно-пошукова група.

ОРСП - окрема рота супроводу поїздів.

ОРД - оперативно-розшукова діяльність

ОРС - оперативно-розшукова справа

ПКМУ - Постанова Кабінету міністрів України.

ПМГ - пересувна міліцейська група

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

СБУ - Служба безпеки України.

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

УМВСТ - Управління МВС України на транспорті (Управління МВС України на Донецькій залізниці, Управління МВС України на Львівській залізниці, Управління МВС України на Одеській залізниці, Управління МВС України на Південній залізниці, Управління МВС України на Південно-Західній залізниці, Управління МВС України на Придніпровській залізниці).

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5 стр.
ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ВЧИНЯЄМИХ НА ЙОГО ОБЄКТАХ ЗЛОЧИНІВ.....	8 стр.
§1. Особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту.....	8 стр.
§2. Криміналогічна характеристика злочинів, які вчиняються у пасажирських потягах.....	16 стр.
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГАХ.....	35 стр.
§1. Умови, що сприяють здійсненню злочинів у пасажирських потягах.....	35 стр.
§2. Удосконалення роботи щодо попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень в пасажирських потягах	42 стр.
РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЯ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	90 стр.
§1. Організаційно-правові засади роботи нарядів супроводу пасажирських потягів на залізничному транспорті.....	90 стр.
§2. Планування роботи, проведення інструктажів, та організація перевірки роботи нарядів супроводу пасажирських потягів на маршруті.....	... стр.
§3. Діяльність нарядів супроводу пасажирських потягів з охорони громадського порядку в типових ситуаціях.....	стр.
§4. Організація взаємодії нарядів супроводу пасажирських потягів з черговими частинами ЛВВС по маршруту руху, лінійним начальником потягу, членами поїздної бригади, поїздом штабом ДНД з охорони громадського порядку в рухомому складі потягу.....	стр.
§5. Заходи особистої безпеки особового складу нарядів супроводу пасажирських потягів під час виконання службових обов'язків.....	стр.
РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗКРИТТЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	60 стр.
§1. Інформаційне забезпечення щодо розкриття злочинів, які вчиняються в пасажирських потягах.	
§2. Організаційно - тактичні особливості роботи ОПГ в пасажирських поїздах по попередженню та розкриттю злочинів у рухомому складі поїзда.....	79 стр.
ВИСНОВОК.....	стр.
ДОДАТКИ.....	стр.

Вступ

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 ОВСТ- Департамент транспортної міліції МВС України.

Понад 80% обсягів роботи транспортної міліції приходить на залізниці Систему залізничного транспорту України утворюють 6 залізниць – Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська, які входять до складу “Укрзалізниці” 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.інш.). 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.

Залізниці 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 внутріміського 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.

По офіційним даним у транспортній сфері щорічно реєструється близько 2.5 тисяч злочинів, з яких дві третини вчиняються на залізничному транспорті, третя частина тяжкі й особливо тяжкі, затримується близько 300 злочинців, більше 10 тис. порушників законодавства про адміністративну відповідальність, вилучаються десятки одиниць вогнепального і сотні одиниць холодної зброї, тисячі одиниць боєприпасів, 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, згвалтувань, крадіжок і розбійних нападів, реєструємих на об'єктах транспорту. У боротьбі зі злочинними зазіханнями задіяні тисячі співробітників міліції, значна частина з них працює безпосередньо в потягах. Серйозну заклопотаність викликає ефективність цієї діяльності. Розкривання «поїзних» злочинів по лінії карного розшуку нижче розкривання аналогічних діянь, що відбуваються на

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

стаціонарних об'єктах транспорту. При їхньому розкритті і розслідуванні оперативні працівники і слідчі випробують серйозні труднощі 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 діючі попереджувальні заходи.

Існуючі методики розкриття і розслідування злочинів на об'єктах залізничного транспорту поступово заходять у суперечність з реаліями оперативно-розшуковий і слідчий практики і значно обмежують можливість тактичного маневрування з урахуванням криміналістичної своєрідності карних діянь, що відбуваються в потягах.

У науковій і навчальній літературі дотепер не розглядалися організаційні заходи превентивних властивостей на рівні двох державних систем: МВС і “Укрзалізниці”. На жаль, так привернула увагу дослідників і закордонна практика попередження і розкриття злочинів на пасажирському залізничному транспорті. Підстава для цих тверджень дають результати опитування працівників кримінальної міліції, а також міліції громадської безпеки ОВСТ. 86,0% опитаних заявили, що гостро відчувають недолік відповідних криміналістичні й оперативно-розшукові рекомендації; відчувають потребу в спеціальній літературі (методичних посібниках, пам'ятках і т.ін.). Саме цими розуміннями керувалися автори, приймаючи рішення про підготовку даного навчального посібника. У ньому розкриваються особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту, що повинні враховуватися оперативними і слідчими працівниками в запобіганні і розкритті злочинів досліджуваної групи; показується специфіка криміналістичної характеристики розповсюджених «поїзних» злочинів, закономірні зв'язки між її елементами і шляху їхнього використання в організації розкриття і розслідування злочинних діянь. Розглядаються умови, що сприяли здійсненню злочинів на пасажирському залізничному транспорті, пропонується комплекс організаційних, оперативно-розшукових, процесуальних, інших заходів для їхнього усунення. Автори дають характеристику сучасному стану інформаційного забезпечення діяльності оперативних і адміністративних апаратів ОВСТ по розкриттю і розслідуванню злочинів у потягах, рекомендують нові методи збору, нагромадження, обробки, збереження і використання відповідної інформації. У навчальному посібнику викладаються організаційні, методичні і тактичні рекомендації з виконання невідкладних оперативно-розшукових заходів, а також дій нарядів супроводу поїздів адміністративної служби міліції при розкритті злочинів і правопорушень у специфічних умовах функціонування пасажирського залізничного транспорту.

При підготовці навчального посібника використовувалися результати вивчення по спеціальній програмі 256 карних і адміністративних справ, що містять інформацію про злочини й адмінправопорушеннях, вчинених у пасажирських потягах. Окремі матеріали посібника і висновки авторів засновані

на експертних оцінках - даних опитування 460 співробітників транспортної міліції Управління МВС України на Одеській залізниці, які безпосередньо здійснюють боротьбу зі злочинністю в потягах, 460 працівників залізничного транспорту, а також 800 пасажирів.

ГЛАВА I

ХАРАКТЕРИСТИКА ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ВЧИНЯЄМИХ НА ЙОГО ОБЄКТАХ ЗЛОЧИНІВ.

§1. Особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту.

Залізничний транспорт України є невід'ємливою 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 «Укрзалізниці» у складі МТ України. Кожна залізниця обслуговує визначений регіон країни, що включає, як правило, кілька областей України. Залізниці 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, енергоучастки, 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 дороги, є забезпечення безпеки руху поїздів, а також особистої, майнової безпеки пасажирів і обслуговуючого персоналу. Так, у Правилах перевезень пасажирів і багажу по залізницях говоряться «залізниці 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 зупинними пунктами, відкритими для посадки і висаджування пасажирів

Відкриття і закриття залізничних станцій здійснюється в системі залізничного транспорту (Укрзалізниці) по представленнях залізниць та органів місцевої влади. Прийняті рішення публікуються в збірнику приказів 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 задачами 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;*
- 1) головне, обслуговуюче тільки приміське сполучення;*
- 2) зональні, обслуговуючі на приміських ділянках.*

Шляхи і платформи на пасажирських станціях, що спеціалізуються по видах повідомлень, напрямків і інших ознак. При цьому приймаються в увагу структура пасажиропотоку і пропускна здатність станцій.

Статут «Залізниць України» встановлює наступні виміри до станцій: «залізничні станції, відкриті для здійснення операцій по перевезеннях пасажирів, багажу, вантажобагажу повинні відповідати вимогам, що забезпечують виконання даних операцій. На залізничних станціях споруджуються платформи з вагами і павільйонами, пішохідні тоннелі і переходи, на залізничних вокзалах повинні бути залізничні служби: каси, приміщення для прийому і видачі багажу, камери ручної поклажі, зачі чекання, довідкові бюро, кімнати транзитних пасажирів, кімнати матері і дитину, поштові відділення, буфети, приміщення для культурно-побутового і гігієнічного обслуговування пасажирів у відповідність з вимогами технологічного проектування» .

Пасажир розпочинає поїзду з залізничного вокзалу, станції, платформи з того, що купує квиток, одержує необхідну допомогу в зберіганні і доставці ручної поклажі, а в необхідних випадках пасажир захищений й іншими послугами. Відповідно до цього і організується 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. У зараз на залізницях створені пасажирські служби по обслуговуванню пасажирів у далекому сполученні. Пасажирські служби мають відособлені 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, довідкові бюро, а також посадочні платформи, тоннелі для виходу на платформи чи конкорси.

Вокзал повинний 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 залежати від максимальної кількості пасажирів, що одночасно знаходяться у вокзалі в який-небудь година доби. По цьому показнику усі вокзали можна розділити на групи:

- ▶ малі вокзали з кількістю пасажирів не більш 300;
- ▶ середні вокзал и - від 300 до 1 500 пасажирів;
- ▶ великі вокзали - більше 1 500 пасажирів.

На окремих пасажирських станціях маються пункти стоянки туристсько-екскурсійних потягів смороду створюються в місцях їхнього найбільшого обертання. Отут облаштовуються шляхи для відстою туристських потягів, обладнані водопроводом і електромережею для зарядки акумуляторних батарей і забезпечення освітлення у вагонах під час стоянки. Для обслуговування туристів обладнаються побутові приміщення: туалети, душові кабінки й ін.

Пункти перестановки пасажирських вагонів міжнародних потягів розташовані на прикордонних станціях. На пунктах перестановки здійснюється заміна візків вагонів колії 1520 мм на візки колії 1435 мм.

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

Привокзальні площі повинні бути упорядковані і відповідати вимогам зручного і безпечного пересування пішоходів і міського 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 здійснює обслуговування пасажирів у поїзді, являється пасажирське вагонне депо або вагонна дільниця пасажирської служби з обслуговування пасажирів. Пасажирські вагонні депо роблять 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 і 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 відчіпного 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 потяга.

При прийомі складу перевіряється санітарно-технічний стан вагонів, якість зовнішнього і внутрішнього прибирання. Головним представником пасажирської служби перевезень пасажирів на маршруті є лінійний начальник поїзду. Начальник потяга 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 потяга:

- ▶ організувати роботу з обслуговування пасажирів провідниками вагонів потяга;

- ▶ стежити за ефективним використанням місць у потязі;

- ▶ забезпечувати високий рівень санітарно-технічного стану вагонів;

- ▶ забезпечувати технічне обслуговування поїзного радіопункту;

- ▶ контролювати правильність ведення провідниками обліку заселеності вагонів, своєчасної достовірної передачі інформації про наявність вільних місць у потязі;

- ▶ здійснити 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 приналежностей і продуктів чайної торгівлі;

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

При підготовці поїзду в рейс начальник потягу зобов'язаний:

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

- ▶ перевірити особовий склад поїзної бригади;

- ▶ забезпечити вагони постільними приналежностями, продуктами торгівлі;

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

На напрямку прямування начальник потяга зобов'язаний:

- ▶ вирішувати питання розміщення пасажирів на вільні місця при відсутності в 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 начальник потягу зобов'язаний:

- ▶ дати заявку на усунення в пункті технічного обслуговування (ПТО) виявлених у шляху прямування несправностей вагонів;
- ▶ перевірити якість 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, начальник потягу вимагає їх негайного усунення або відчеплення несправних вагонів від поїзду і причеплення справних вагонів замість відчеплених.

Після приймання вагонів 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 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 вокзалі.

Провідники вагонів повинні бути одягнені у формене обмундирування, мати при собі денні та нічні сигнали. Під час посадки відкриваються тільки ті двері вагона, через які входять пасажирів. У цей час 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 начальник потягу зобов'язаний негайно сповістити про це телеграмою у відповідні адреси. У телеграмі він винний коротко і чітко викласти зміст пригоди та причини, що її викликали.

Начальник пасажирського потягу має право:

- ▶ вибірково перевіряти проїзні документи в пасажирів потягу;
- ▶ оформляти за згодою об'єднаного дорожнього бюро (ОДБ) і лінійно-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 на шляху прямування повинний уживати необхідних заходів до пасажирів, що порушують громадський чи порядок пасажирських перевезень своїм поведінням та заважають іншим громадянам.

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

Відповідно до параграфу 57 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 провідників.

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 залізничного транспорту. Чисельність провідників вагонів у резерві може змінюватися в залежності від обсягу роботи. У великих по чисельності резервах можуть створюватися колони та цехи, що поєднують поїзні бригади, що 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 «Укрзалізниця», керівництва залізниці, відділення дороги, інструктує бригади перед поїздкою, проводити з ними технічні заняття, а також

перевіряє їхню роботу з технічного обслуговування вагонів і рівня обслуговування пасажирів.

При посадці пасажирів, у вагон провідник перевіряє в них наявність і правильність оформлення проїзних документів а, також відповідність установленим нормам ваг 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 година інший провідник, що знаходиться у вагоні, повинний стежити за тим, щоб пасажири укладали свої речі у відведені місця та не запозбавляли 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, пасажири що мають квитки при посадці можуть ввійти 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 установленою формою;
- своєчасно передавати начальнику потягу відомості про наявність вільних місць;
- інформувати начальника потягу про випадки захворювання чи травмування пасажирів.

Під година рухові потягу провідник зобов'язаний стежити за тим, щоб замки бічних двер 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 пасажирам не виходити з вагону. При відправленні потягу провідник винний знаходитися в тамбурі біля зачинених двер доти, поки вагон не проїде посадочну платформу.

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

- перевірити, чи не були забуті пасажирами які-небудь речі;

► оглянути внутрішнє устаткування вагону й у випадку виявлення безгосподарних мов, чи недоліків або несправностей 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.

Розглянемо далі класифікацію видів залізничного сполучення, потягів і вагонів.

З метою найбільш правильного обліку особливостей пасажиропотоку, створення необхідних зручностей, кращого використання транспортних засобів у залежності від обсягу 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 відстані маршруту прямування 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 розумів проїзду пасажирів дальні і місцеві потяги поділяються на швидкісні (з максимальною швидкістю, до 200 км. на час), 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, наприклад: «Дніпро», «Либідь» «Чорноморець», «Каштан», «Чайка», «Біла акація» і т ін. (окремі з таких потягів можуть бути віднесені до швидкісних).

У пасажирських потягів менша маршрутна швидкість через менше число 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 смороду впливають з різними потягами, розклад яких погоджене на вузлових пунктах перечеплення вагонів. На напрямках, де значний обсяг перевезення багажу і пошти, призначають

спеціальні поштово-багажні потяги. У них включають і пасажирські вагони. Кожен пасажирський потяг формується до конкретного числа вагонів визначеного типу, що має назву рухомого складу.

Склади потягів, у залежності від категорій, різні. Конкретне 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 рухові поїздів встановлена певна нумерація потягів. Швидкі потяги мають нумерацію від 1- до 200, пасажирські від 200 - до 800, приміські потяги 800.

Всі вагони далекого, міжобласного та окремі приміські електропоїзди пасажирського сполучення мають нумерацію місць пасажирів. При цьому нижні спальні місця 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.

Такі особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту, що повинні враховуватися оперативними співробітниками та працівниками адміністративної служби міліції при організації попередження і розкриття злочинів, чинених у пасажирських потягах.

§2. Криміналістична характеристика злочинів, вчиняємих у пасажирських потягах

Криміналістична характеристика злочинів розглянутої 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, обстановці його здійснення, безпосередньому об'єкту (предмету) злочинного зазіхання, особистості злочинця, а в необхідних випадках і особистості потерпілого. До структурних утворень меншого обсягу, 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 навчального посібника, неможливо висвітлити криміналістичну характеристику всіх злочинів, що вчиняються в пасажирських потягах. Обмежимося розглядом найбільш розповсюджених злочинів, специфічних для даної галузі карних діянь, методика попередження, виявлення і розкриття яких вусі ще не розроблена або недостатньо досконала. До зазначених злочинів варто віднести крадіжки особистого майна пасажирів, злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків, зброї, боєприпасів 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 вияви, злочини 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 години, 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 собі 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 предмета крадіжки злодіями-професіоналами здійснюється, як правило, по зовнішньому вигляду потерпілого і його багажі.

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

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 година здійснення крадіжки. У шкірному десятий випадку, перш ніж зробити крадіжку, злодії здійснювали змову 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 собі вигадану інформацію. Найчастіше повідомляються фіктивні дані про своє прізвище, місце проживання, професію, маршрут і мету поїздки.

Найчастіше майбутній жертві показується проїзний квиток, іноді вже використаний. В окремих випадках злодії здобувають чужі або виготовляють підроблені документи для їхнього демонстрації пасажиру - об'єкту 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, часто на невеликі відстані, підбирають одяг тільки для 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. Часто особи, що наміряються вчинити злочин, сідаючи в потяг, мають 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-другу, щоб при, необхідності залишити свої речі на місці крадіжки при відході з місця злочину.

Виявлено чимало випадків завчасної підготовки злодіїв технічних, інших засобів для полегшення здійснення крадіжки. Коли оволодіння чужим майном зв'язано з розкриттям валіз, використовуються підібрані ключі, відмички. Іноді замки просто зламуються. При відсутності в злочинця вагонних ключів двері купе віджимаються стамесками, викрутками, монтуваннями й іншими пристосованими засобами. Відзначено факти крадіжок мов 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, який запасаються заздалегідь. У деяких державах далекого зарубіжжя поїзні злодії для приведення жертви в несвідомий стан використовують в окремих випадках задушливі гази.

У практиці зустрічаються і дуже оригінальні способи підготовки до здійснення крадіжки.

ПРИКЛАД.

Практика свідчить, що злочинці все активніше прагнуть до об'єднання в групи. Вивчення кримінальних справ показало, що 20% обвинувачуваних учинили крадіжки по попередній змові. Дуже примітно, що згаданим випадкам, зокрема, підготовчим діям викрадачів, присутнє відволікання уваги потерпілого, Співучасники заговорюють з потерпілим, різними способами відволікають його увагу, спонукають до того, щоб він запозбавивши свої речі без догляду (наприклад, вийшов у тамбур покурити або проститися з проводжаючими, відвідати чи ресторан звернутися з запитанням до провідника), створюють тисняву в тамбурі та проході вагону. У приміських поїздах, коли буває велике скупчення людей у салонах і тамбурах і пасажири 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. Отут утвориться найбільша кількість слідів, обумовлених прийомами заволодіння особистим майном пасажирів.

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

- а) крадіжки мов з вільним доступом;
- б) крадіжки з проникненням у закриту купе;
- в) крадіжки, чинені комбінованими способами.

У 42,2% випадків крадіжки відбувалися з використанням вільного доступу до речей залишених без догляду, у 32,6% - у сплячих пасажирів. Іноді окремі пасажирів, спокушені 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. Ті 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 в тих пасажирів, що ідуть у ресторан або до сусідніх вагонів, прощаються з проводжаючими і т.ін. Іноді, залишені без догляду речі викрадаються як - би «мимохідь» без попереднього виглядання при проході злочинців по вагонах, особливо по загальним та плацкартним. У цих випадках злодії, заволодівши речами, виходять через інший вагон

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

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

- крадіжки з купе шляхом віджиму двер з застосуванням спеціальних пристосувань.

У першій із зазначених ситуацій злочинці, проходячи по вагоні, відмикають ключами двері купе, а у випадках, якщо пасажирів не сплять, те перепрошують і заявляють, що потрапили до них помилково. Перш ніж узяти чужі речі злочинці переконуються, чи дійсно спіти їхній власник. Для цього смороду голосно називають вигадане ім'я або вимовляють інше звернення і спостерігають за реакцією сплячого. В іншій ситуації злочинці за допомогою різних інструментів частково віджимають двері купе, потім у щілину, що утворилася, уводиться металева лінійка або твердий дріт, за допомогою якої опускається внутрішня засувка двер, що дозволяє проникнути усередину. Подібні дії частіше відбуваються тоді, коли злочинці інформовані про наявність у конкретних пасажирів значної суми грошів, 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, вступі з нею в контакт, здійсненні дій, у результаті яких потерпілий утрачає контроль над своїми мовами, і нарешті, здійсненні крадіжки.

Важливо відзначити, що 17,4% крадіжок зроблено в 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 клофелин, етаминал натрію й інші сильнодіючі снотворні засоби, здатні викликати тяжкі наслідки: хімічне отруєння і навіть летальний результат.

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

24% злочинів зроблені за допомогою зловживання довірою потерпілих - шляхом «підсидки». Сутність способу в тім, що злочинець, імітуючи довірливість, просити попутника доглянути за його мовами на певний година відсутності, наприклад, на годину відвідування вагону - ресторану. Повернувши, злочинець чекає, коли попутник звернеться до нього з аналогічним проханням або сам спонукає його до цього, потім вибравши момент, зникає з чужими речами.

Слід зазначити, що крадіжки майна пасажирів з проникненням у вагон під година стоянки потяга 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 викидали валізи, сумки в пасажирів у момент посадки або висадження. У такий спосіб крадіжки вчиняють 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 деякі дії злочинців по прихованню злочинів, що починаються ними на підготовчій стадії, тому обмежимося розглядом особливостей маскування, до якого прибігають злодії з метою уникнути затримки і відповідальності.

Узагальнення практики показує, що більш половини злочинців після здійснення крадіжки вживає активних заходів 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% 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 собі, 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.

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

ПРИКЛАД

Раніше відзначалося, що після здійснення крадіжок у потягах далекого прямування злочинці намагаються залишити потяг, однак злодії-професіонали в таких випадках застосовують додаткові заходи забезпечення власної безпеки виходячи зі складу відразу ж після крадіжки, вони проходять через два і більш вагони, перекриваючи за собою залізничними ключами двері тамбурів і перехідних площадок. Вихід зі рухомого складу часто здійснюється ними на польову сторону станції, протилежну перону чи платформі.

Важливим елементом криміналістичної характеристики крадіжок є обстановка 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 криміналогічну 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, що 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, запозбавивши 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 грошових і речових цінностей. У сфері приміських перевезень кількість крадіжок зростає в п'ятницю і суботу, коли люди відправляються на дачі й у гості до родичів, що проживають поблизу великих міст.

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

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

Більш половини крадіжок (55,0%) вчинено в пасажирських потягах далекого прямування, 26,2% - у швидких поїздах, 29,2% - у пасажирських потягах місцевого сполучення, 14,6% - в 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 в цьому відношенні місця рухомого складу.

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

► Салон загального вагона 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.

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

► Салон вагона поїзду приміського сполучення характеризується умовами, у яких злочинці мають доступ до чужих речей і можуть змішуватися з потоком пасажирів. Отут, у більшості випадків відсутній контроль провідників за речами пасажирів, що має місце в потягах далекого прямування.

Структурним елементом криміналогічної характеристики крадіжок є дані про предмет злочинного зазіхання: у 44,0% вивчених випадків ними були валізи і сумки з мовами; 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%), працівникам 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 зайняти. 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 суджені, з яких 3,3% - за злочини вчинені на об'єктах залізничного транспорту. 4,1% обвинувачуваних були на обліку в ОВСТ, 4,9% - у Горрайвідділах ОВС, 2,4% - у КМСН ЛВ ОВСТ, 11,3% - у наркологічному диспансері. 1,2% злочинців знаходилися в розшуку за раніше вчинені злочини.

У 22,3% випадків злочинці знаходилися 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.

У Голландії, наприклад, жінки і чоловіки, виявляються потерпілими в рівних частках. У Німеччині жертвами крадіжок найчастіше стають особи, які проводжають, або пасажирів, що вивчають розклад рухові потягів.²

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

Розглянемо далі особливості криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним, збереженням і перевезенням пасажирськими потягами наркотичних речовин.

Результати вивчення слідчої й оперативно-розшукової практики ОВДТ показують, що в 66,0% випадків наркотики перевозяться в пасажирських потягах далекого прямування, з яких швидкі - 36,5%, а 63,5% - пасажирські.

У кожному п'ятому випадку наркотики виявлялися при їх перевезенні в електропоїздах, у 13,0% - 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 (38,8%), у 27, 2% - у купейних, у 18,4% - вагонах електропоїзда, у 8,2% - у загальних. Виявлено кілька фактів незаконного провозу наркотиків у вагонах-ресторанах, поштово-багажних і вагонах «СВ», а також у кабіні машиніста. 88,4% злочинів досліджуваної категорії відбувається з заздалегідь обміркованим наміром, 11,6% - з раптово виниклим наміром.

У 62,6% 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 їхній 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 (36,8%), закривають 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.ін.

У 25,6% фактів перевезення наркотиків злочинцями, вони виявлялися в одязі, що знаходиться в чи валізах сумках. У 6% випадків останні були з подвійним дном. Виявлено 11,1%. фактів укріплення наркотиків у потайних кишнях одягу.

Необхідно підкреслити, що способи маскування наркотиків важко піддаються класифікації. Встановлено випадки, коли наркотики містилися в дитячих

іграшках, у порожнині кавунів, динь і буханців хліба, рукавичках, панчохах, у нижній білизні, підкладках, шапках, за комірами одягу, у взутті, тюбиках з-під зубної пасти і крему, каністрах, балончиках дезодорантів, шухлядах із фруктами й овочами, зашивалися в подушки, підв'язувалася в панчохах і поясах до тіла, у т.ч. до полових органів, ховалися в коробках з книгами, у згорнутих у рулон матрацах, каблуках 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.

ПРИКЛАД

Приведемо кілька прикладів. У пасажирському потязі в ході перевірки документів і огляду мов громадянки П. співробітники оперативно-пошукової групи (ОПГ) звернули увагу на дитячу м'яку, іграшку - собаку, ваги якого явно перевершував її інші параметри. Усередині іграшки були виявлені два целофанових пакети з 3 кг. опію.

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

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, 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 котли опалення, вугільні шухляди, акумуляторні відсіки, електроштити в службовому купе провідників, ніші для постільної білизни й ін.

Щоб уникнути затримання на гарячому, попередньо вивчаються місця посадки і висадження, 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 полуплатформах; нерідко на підйомах і поворотах, коли потяг сповільнює хід, вистрибують з чи вагону викидають наркотики з вікна, а потім підбирають їх.

Там, де встановлені пункти митного огляду, перевізники трохи змінюють тактику. Смороду 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 й ін.

Для перевезення наркотиків нерідко використовуються особи, яких важко запідозрити в злочині: вагітні жінки, люди похилого віку, інваліди, діти. Відомий випадок, коли працівники транспортної міліції затримали з наркотиками в потязі

12-літню дівчинку. Використовуючи як перевізників наркотиків сторонніх осіб, злочинці через посередників дають їм як задаток приблизно від 4% до 10% від суми вартості партії наркотиків. Вік осіб, затриманих за перевезення наркотиків складає: 18-24 років - 31,3%; 25-29 - 30,7%; 30-49 - 31,3%; 50 років і більше - 2,7%.

60,0% підозрюваних у своїх показаннях затверджують, що придбали наркотики в невідомих їм осіб, 35,4% - у місцях виростання, посівів, 32,0% - в оптових чи роздрібних продавців, 4,1% - безпосередньо в потязі. Багато злочинців, щоб уникнути відповідальності, заявляють, що знайшли наркотики.

Слід зазначити, що зараз досить значних розмірів набули незаконні перевезення пасажирськими потягами вогнепальної зброї, боєприпасів, а також вибухових пристроїв і вибухових речовин. 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 весь багаж, ручна поклажа і самі пасажирів проходять перевірку через інтроскоп (спеціальні 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 криміналогічні 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.

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 технічних відсіках 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 в поїздах, вказує на переважну більшість серед їх наркотиків рослинного походження. З загальної кількості затриманих наркотичних речовин - 59,4% складає макова соломка, 37,5% - маріхуана. Відзначається збільшення в незаконному обігу опію (19,7%). 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 запаєним у спеціальні контейнери (капсули). 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 замовленням, 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 на транспорті; 12,0% злочинців були на обліку в Горрайоганах МВС, 6,0% - в ОВДТ, 9,3% - у наркологічному диспансері в 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% .

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, короткоствольна 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, в основному це бойові патрони. Смороду вилучалися в шкідливий інший вивченому випадку. 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, тротиллові шашки, бікфордові шнури, саморобні вибухові пристрої, у т.ч. радиоуправляемые), 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».

ПРИКЛАДИ

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

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

У більшості випадків злочинці упаковують зброю у валізи і сумки, алі досить часто прибігають і до хитрих прийомів його маскуваннн. Зброя нерідко розбирається і перевозитися 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 в потязі.

Практиці відомі випадки, коли окремі особи заволодівають зброєю в 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 в них так називані «гарячі крапки», 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, алі 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 один місяць затримано сім громадян Молдови, пытавшихся незаконно завезти в Україну 35 пістолетів ПМ, 43 пістолета ТТ, інша зброя і велика кількість боеприпасів. Ця спроба була припинена, однак значна частина зброї все-таки проникає в Україну й осідає в злочинному середовищі. На молдово-українському кордоні виник навіть самостійний різновид кримінального бізнесу - контрабандне переправляння дрібних партій зброї.

Великий простір для контрабандистської вигадки відкривається при використанні в цих цілях залізничного транспорту: зброя провозитися в технічних відсіках вагонів і електровозів. Силами прикордонників і митників практично неможливо за нетривалий час стоянки ретельно 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, чохли, 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 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.

Вусі частіше злочинці як кур'єрів для доставки зброї використовують дітей. Так, наприклад, у потязі в що учиться 11 класу однієї з московських шкіл у коробках 3-під взуття виявлене і вилучено два пістолети ТТ 1946 і 1939 років випуску і патрони до них. Дівчинка пояснила, що коробки їй передавши на станції Москва-Казанська невідомий чоловік для перевезення до станції Инза Куйбишевської залізниці. Там її повинні були зустріти.

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 «наварюється» 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.

ПРИКЛАДИ

У ході проведення оперативно-пошукових заходів у потязі в пасажирів К. було виявлено м вилучене радиоуправляемое вибуховий пристрій, що складається з двох пластикових циліндрів, начинених тринітротолуолом загальною вагою близько 1 кг 700 гр., і пристосування для його монтажу на місці вибуху.

Розслідуванням встановлено: К. віз вибуховий пристрій з Євпаторії в одне з міст Уралу. За місцем проживання К. виявлене і вилучене велика кількість боєприпасів.

У практиці зустрічаються випадки виявлення і знешкодження вже змонтованих і підготовлених до вибуху пристроїв. Так, при проведенні заходів щодо запобігання терористичних актів опергруппой ЛОВД на станції у вагоні пасажирського потяга в туалетній кімнаті неробочого тамбура, у стельовому люку воздухопровода був виявлено і знешкоджений саморобний вибуховий пристрій. Пристрій розміщався в бляшаній банці імпорного виробництва з-під соєвої олії. Виявилось, що сила заряду відповідає ваг 1,2 кг тротиліві еквіваленти. ВУ мало годинний механізм, виготовлений із кварцового будильника «Слава», поставленого двома електронними взривателями і двома батарейками «Крона».

Протиправні факти транспортування зброї пасажирським залізничним транспортом нерідко волочуть зазагибель людей, інші тяжкі наслідки.

Улітку 1996 долі недалеко від станції Новочеркаськ Північно-Кавказької залізниці у вагоні робочого потяга, що знаходився в парення відстою, роздався вибух. Залізничники, що збіглися, побачили двох машиністів, що лежали в крові. Один вигин відразу, іншого госпіталізували у важкому стані. Як з'ясувалося, хоробро відбулася через необережне звертання з гранатою РГД-5. Обоє машиніста були п'яні. Прибулі оперработники знайшли більш ста патронів, деталі пістолета, сигнальні ракети і більш 1,5 кг пороху.

«Баловство» з боєприпасами в цьому регіоні, на шкода, стає нормою. У цей же день співробітниками міліції був затриманий москвич, що вирішив випробувати частку в Чечні як контрактника і заробити гроші. Алі коли

приїхав, зненацька почалося перемир'я. Запозбавивши «без фронту робіт», він роздобув п'ять гранат. На станції Моздок його здали у військову комендатуру, де він і зізнався, що виміняв гранати на двох пляшок горілки.

На цій же станції в 1995 році в тамбурі пасажирського потяга посварилися двоє чоловіків. Один висмикнув чеку з гранати, другий черід гранату віднімати. У підсумку зривши убивши обох.

Іноді незаконне збереження і перевезення в пасажирському потязі зброї супроводжується захопленням чи заручників переростає в нього.

Оперативно-пошуковою групою оброблявся один з потягів. У шляху проходження членуї групи одержали інформацію про ті, що підірвати її, взявши в заручниці робітницю ресторану. Завдяки рішучим і професійно грамотним діям співробітників міліції заручниця була звільнена, а злочинець знешкоджений.

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 в 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 мовами, допомогти перенести багаж і т.д.);

2) вручення покупцю свідомо фальсифікованого товару - «речової ляльки» (продажів пасажирам фальсифікованих вино-горілчаних виробів, що кустарно пошив одягу з імпортними етикетками й ін.);

3) виготовлення і збут підроблених проїзних документів (квитків і посадкових талонів);

4) обманні дії в різних азартних іграх, переважливо в карти.

(Обманні дії в різних азартних іграх у потягах відбуваються, як правило, добрі організованими групами шахраїв, що діють по заздалегідь розробленому й відрепетированому сценарії з чітким розподілом ролей шкідливого 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»);

б) побори серед пасажирів під видом погорільців, мнимих 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. Звичайно група шахраїв складається з 2-3 чоловік, один із яких - безпосередній виконавець, а двоє здійснюють його підстрахування.

Останнім часом отримали поширення такі шахрайські дії, як збір злочинцями під видом провідників проїзних квитків і грошів за постільні принадлежності з пасажирів потягів, що відправляються. Користаючись зайнятістю провідників, шахраї проникають у вагони під видом проводжаючих 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 мнимого 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 ті, 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 зброї. Зазначені особливості найбільш характерні для прикордонних регіонів України.

Необхідно зупинитися на криміналістичних особливостях злочинів, чинених 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 на 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 приналежності, використовуються кримінальним середовищем у злочинних цілях. Ці й інші обставини впливають на стан оперативної обстановки на об'єктах транспорту.

За даними ІЦ МВС України (якими ми володіємо в період підготовки даного видання), тільки в 2003 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.

ПРИКЛАД

Членами однієї з банд, що складалася і тероризувала своїх співгромадян у потягах повідомленням «Одеса-Варшава», на території Польщі також відбувалися убивства, грабежі і розбої. У зв'язку з цим злочинці були передані правоохоронним органам Польщі.

Криміногенна обстановка склалася й у потягах молдавського формування. Тільки за рік у потязі повідомленням «Кишенев-Москва» виявлене більш злочинів, з яких біля половини - спроби увозу в Україну контрабанди товарів і наркотиків.

У міжнародних потягах східного напрямку придбала широкий розмах продажів 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 934 осіб, виявлених за здійснення злочинів, майже 100 чоловік залізничники. _

ПРИКЛАД

У 1994 - 1998 роках різко загострилася обстановка в міжнародних потягах. Збільшилася кількість злочинів у відношенні іноземців. Особливо складної в цьому відношенні є криміногенна обстановка на Варшавському і Московському напрямках, де вчиняється 26,5% такого роду злочинів від загального числа зареєстрованих на ж/д транспорті України.

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

ДТМ МВС України спільно МВС Польщі, Росії і Молдови ліквідували кілька бандитських угруповань, що діяли в потягах, що прямують у Підльщу, Росію, Молдову.

ПРИКЛАДИ

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.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГАХ

§1. Умови, що сприяють здійсненню 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) недогляду 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 чи наркотиків 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 неповної без опису порушень, що допускаються членами поїзних бригад, що приводять до того, що зроблені злочини залишаються нерозкритими. Це, у свою чергу, породжує в злочинців безкарність і спонукує їх робити нові злочини. До найбільш розповсюджених порушень такого роду можна віднести:

- 1) не встановлення прізвища, імені, по батькові і місця проживання потерпілих, свідків що відбувся;
- 2) неприйняття мір до збереження обстановки, слідів злочину;
- 3) неповідомлення про злочини і порушення суспільного порядку начальнику чи потяга поряд міліції;
- 4) ненадання необхідної допомоги нарядом міліції у виконанні ними задач по охороні правопорядка (відмовлення провідників пред'являти за вимогою працівників міліції для перевірки необхідні документи, протидія співробітникам міліції у вільному доступі в службові приміщення потягу і т.ін.)

ВИПРАВЛЕННЯ

Названі і багато інших порушень, зловживання є результатом ігнорування вимог Тимчасової інструкції з організації роботи наоядів міліції і членів поїзних бригад у потягах далекого і місцевого повідомлення № ЦЛ-74/1/3682, затвердженої “Укрзалізницею” і МВС Укоаїни 1 вересня 1992 року. «Про організацію роботи нарядів міліції і членів поїзних бригад».

Слід, однак, мати на увазі, що половина винуватців виявлених порушень з числа членів поїзних бригад указала як причину своєї бездіяльності на 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 деякі пункти зазначеної інструкції, а майже 10,0% не ризкували 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 потяга, 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 здійснює контроль за громадським порядком і виконанням вимог діючих правил користування залізничним транспортом, допускають до посадки у вагони осіб у п'яному виді, не припиняють вживання спиртних напоїв у шляху прямування, а також безцільне вештання громадян по вагонах, особливо в 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 в шляху проходження своїх речей 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 в 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 пасажирів в документі, який посвідчує особистість і зазначеному в 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 припиняти правопорушення в потязі багато працівників транспорту. При цьому вони посиляються на відсутність співробітників міліції в потягах (68,7%), на великі 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 служать умовами, що полегшують здійснення злочинів. Несправність замикаючих пристроїв дверей купе, вагонів і перехідних тамбурів також виступають 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 поведження пасажирів. До факторів неправильного поведження потенційних жертв злочинів можна віднести:

1) залишення особистих речей без догляду або під наглядом малознайомих людей;

2) користування послугами незнайомих осіб у перенесенні речей;

3) розміщення речей не в рундуки і на багажних полицях, а залишення їх у проходах, під столиками купе а також в інших легкодоступних 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) покупка в незнайомих осіб речей чи 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 здійснення 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, боєприпасів 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 великі потоки осіб, що, використовуючи пасажирські потяги, незаконно перевозять зброю, боєприпаси і вибухові речовини до місця чи подій назад з метою їхньої наступного чи застосування 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 пасажирам провозити у вагоні речовини і предмети, що можуть заподіяти шкода здоров'ю пасажирів і обслуговуючого персоналу, а також безпеки 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

ПРИКЛАД

3. Ненгаризди в діяльності ОВДТ.

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

З 12 тисяч респондентів 80,9% оцінюють його як гарний, рідше — задовільний. Біля половини вважають, що в останні роки порядку на залізничному транспорті стало більше.

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

На питання «чи почуваєте 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: не знають, як зв'язатися з міліцією в разі потреби чи не сподіваються, що міліціонери можуть чимось допомогти. Дійсно, питання устаткування пасажирських і приміських потягів екстремним зв'язком «пасажир - машиніст - міліція» і зв'язком «провідник - начальник потяга - диспетчер - міліція» зважуються на місцях украй 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 чи відсутність неналежна робота таких пристроїв зв'язку негативно впливають на результативність роботи нарядів супроводу міліції в потягах.

Провідники вагонів за визначену грошову компенсацію погоджуються передавати посилки, не маючи представлення, 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 структур, посилення протиріч в економічній, політичній і соціальній сферах, значна кількість іноземних громадян прибуває в Україну без відповідних документів, безконтрольно пересуваючи по країні. Таке положення чревате серйозною погрозою безпеки 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 нарядами міліції беруться під супровід потягу не уражені правопорушеннями і, навпроти, оставляються без уваги неблагополучні, криміногенні потяги. Залишається невисокої щільність нарядів у потягах, це обумовлене більшістю випадків не комплектом особового складу, а також іншими причинами як об'єктивного так і суб'єктивного характеру.

По-перше, в останні роки в чисельності старшого, середнього і молодшого начальницького складу міліції склався визначений 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, поодинці, 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 ППС 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 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 в співробітників вищого чи середнього спеціального юридичної освіти. Однак при опитуванні з'ясувалося, що таку освіту мають лише 44,0% респондентів.

Низький рівень практичного досвіду роботи у більшості працівників міліції. Більш половини опитаних (51,3%) ще не проробили в органах транспортної міліції і 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 тім, чому діяльність міліції по попередженню і розкриттю 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 в навчанні, а також спеціальної літератури для самоосвіти. Тут доречно підкреслити, що зі скасуванням Могилевської середньої спеціальної школи транспортної міліції (Білорусія) на довгий час була припинена фундаментальна підготовка офіцерських кадрів для органів внутрішніх справ на транспорті. Крім того, фахівцями замічено, що навчання міліціонерів лінійних підрозділів міліції в навчальних центрах територіальних ОВС неефективно і не дає спеціальних знань. Створені навчальні центри при ОВСТ поки ще слабкі і діють ще не у всіх управліннях. Через відсутність фінансових коштів на командировочні витрати не забезпечується наповнюваність навчальних центрів ОВСТ і вони не завжди повністю укомплектовані слухачами.

В 1998 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 2002 році був здійснений перший випуск офіцерів для транспортної міліції. Що стосується спеціальної літератури, то її дійсно ще недостатньо, особливо коли мова йде про сучасні наукові дослідження. Даний навчальний посібник призначений частково заповнити цю прогалину.

Більшість опитаних послалося на нестачу часу для виконання безпосередніх функцій по наведенню порядку в 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 в прямому зв'язку зі станом правопорядка 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

належньому рівні знаходиться, також питання застосування службового собаківництва в діяльності ОВСТ. 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, поїзними бригадами і суспільними формуваннями, там обстановка в потягах нестабільна і напружена.

Це підтверджують і дані опитування. Так, 42,0% 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 лінорганов з територіальними ОВС у частині виявлення осіб, що збувають украдене в потягах майно в прилегаючій до залізниці місцевості.

Низьку оцінку надали працівники міліції і рівню взаємодії з громадськістю і працівниками транспорту в 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 мірами правового характеру. І тим більше засобами адміністративної чи кримінальної репресії. На наш погляд, це - щоденна кропітка, комплексна робота двох відомств: МВС і МТ України, що включає в себе економічні, організаційні, адміністративні, технологічні, правові, соціальні та інші заходи по усуненню причин та умов, що сприяють вчиненню злочинів. Перейдемо до їх розгляду.

§2. Удосконалення попередження вчинення злочинів і адміністративних правопорушень органами внутрішніх справ на транспорті в пасажирських потягах.

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, підрозділу й окремих співробітників по 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 апарата і чергової частини лінійного органа. Начальник штабу ОВСТ разом з інспекторським складом і співробітниками чергової частини повинний 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 чи завдань повідомлень для інших підрозділів органів внутрішніх справ і організацій залізничного транспорту в залежності від виконуваних ними функцій і компетенції;

- прийняття передбачених законом мір до осіб, доставлених у чергові частини за здійснення злочинів і порушень громадського порядку в потягах;

- організацію керування унарядами ППС міліції й інших сил, що беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного пасажирського транспорту, і т.д. 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, уражених злочинними проявами, але і виявленню криміногенних факторів, що сприяють здійсненню злочинів і виявленню кола обличчя, у відношенні яких необхідне вживання профілактичних заходів, організації взаємодії з нарядами ППС 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 суспільного харчування, а також виявленню і припиненню торгівлі фальсифікованими спиртними напоями. Профілактичній діяльності підрозділів ДСБЕЗ у сфері пасажирських перевезень повинне приділятися велика увага, тому що викликають тривогу громадськості і породжують справедливі дорікання пасажирів численні факти продажу в 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 органа. 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 в пасажирських потягах. Показники, що характеризують стан боротьби зі злочинністю в пасажирських потягах, повинні враховуватися в їхньому взаємному зв'язку шляхом 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 в пунктах спеціального плану попередження злочинів у пасажирських потягах.

Вивчення практики показує, у лінійних ОВС нерідко складається кілька планів по профілактиці злочинів, як правило на рівні підрозділів та служб, у більшості з яких заходи щодо організації попередження злочинів плануються формально, профілактичні заходи в діяльності оперативних співробітників КР застосовуються відносно рідко. З 200 опитаних лише 8,2% відзначили регулярно проводять роботу з виявлення осіб, що 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 указали, 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 посадах і маршрутах перешкоджають вживанню спиртних напоїв пасажирами (що часто є приводом для знайомства злочинця і його потенційної жертви), видаляють з потягів п'яних (можливих жертв злочинів), патрулюють вагони на маршруті руху, виявляючи осіб, що підготовлюють злочини або знаходяться в розшуку.

Підрозділи по попередженню правопорушень неповнолітніх повинні чітко відробити порядок виявлення й обліку підлітків, схильних до безцільного перебування на об'єктах транспорту (у тому числі катанню в потягах), організувати взаємодію з адміністрацією 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 в 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 можливість» і т.ін.

Для рівня 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 органа внутрішніх справ*. Розділ формується з урахуванням пропозицій галузових служб, а деталізація задач здійснюється *в кварталних планах кожної служби*. Заходи плану роботи лінійного органа 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 чи часу на якому-небудь чи об'єкті ділянці магістралі, повинні складатися *спеціальні плани*, у яких указуються час дії плану, конкретний розрахунок сил і засобів, завдання кожній службі, чи підрозділу 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 удосконалювання 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 ОВСТ 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 «круглим столом» і т.д.

Як приклад результативності таких форм роботи з громадськими організаціями можна привести підписання Протоколу узгодження спільних заходів УВДТ на Одеській залізниці й Іркутському козакому війську по охороні суспільного порядку на об'єктах залізничного транспорту в зоні обслуговування ВР УВДТ і Договір про охорону козаками вартами пасажирських потягів між

Іркутським козачим військом і керівництвом вагонного депо станції Іркутськ-Пасажирський. У листопаді 1995 року губернатором Іркутської області підписана постанова № 157 «Про козачу дружину по охороні суспільного порядку». З метою виконання намічених у цих документах заходів організоване несення служби по охороні суспільного порядку козачими вартами разом з убраннями ППС ЛОВД. На проміжних станціях зі стоянкою потягів 10 і більш хвилин об'єднаними убраннями проводиться профілактична обробка потягів, здійснюється обмін інформацією з убранням, що супроводжує потяг, і членами поїзної бригади. Щомісяця в козачій залізничній сотні підводяться підсумки роботи за участю керівників ОВДТ. При цьому розбираються конкретні ситуації, що виникають при несенні служби, відпрацьовуються питання взаємодії, проводяться службові заняття.

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 половині 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 ОВСТ не існує спеціальних профілактичних підрозділів. Тому питання організації взаємодії служб і підрозділів, задіяних у попередженні злочинів у потягах, залишається одним з актуальних.

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

Учасниками взаємодії виступають усі служби і підрозділи транспортної міліції, у функції яких входить здійснення попереджувальної діяльності в пасажирських потягах: АСМ, ВКР, ВДСБЕЗ, ВБНОН, КМСН, 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 ОВДТ показує: у діяльності їхніх співробітників нерідко спостерігаються факти формалізму, не визначені чітко конкретні особи і коло розв'язуваних ними задач по

На стадії обліку і контролю за результатами профілактичної діяльності 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 убрань, молодших оперуповноважених і оперуповноважених КР і ДСБЕЗ, що беруть участь у попередженні і припиненні злочинів, підводяться щодня по зведеннях чергової частини ЛВВС.

По кожному підрозділі і службі розробляються критерії оцінки результатів роботи, обумовлені з урахуванням задач і функцій, місцевих умов, напрацьованої практики а 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 УВСТ.

ПРИКЛАДИ.

Наприклад, у Східно-Сибірському УВДТ розроблена документація, що дозволяє упорядкувати несення служби козаками в складі убрань міліції й оцінити ефективність їхньої роботи.

Перед заступленням на службу убрання інструктуються, після інструктажу видаються маршрутні аркуші, що є звітними документами. На станціях при стоянці потягів посадковими групами здійснюється контроль за роботою убрань, що супроводжують потяг, з оцінкою в маршрутних аркушах. Після поїздки маршрутні аркуші здаються спеціально закріпленому за цією лінією роботи інспектору відділу забезпечення суспільного порядку УВДТ з оцінкою начальника потяга про якість роботи убрання. Три рази в тиждень співробітники апарата Керування за графіком беруть участь в охороні суспільного порядку на вокзалах і платформах, зустрічають і обробляють потяга, розмовляють з начальниками потягів провідниками і пасажирями. Поряд з цим вони вивчають суспільну думку про стан правопорядка, якості роботи патрульно-постових убрань. При оцінці роботи кожного співробітника встановлюється ступінь його активності в попередженні правопорушень, уміння орієнтуватися в складній обстановці, уважність і справедливність у звертанні з пасажирями і залізничниками попередженню злочинів, мало готується матеріалів по заслуховуванню звітів керівників про форми, методи і результати роботи служб по боротьбі зі злочинністю в потягах.

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 перевірки ними складаються звіти-довідки. Однак вибіркове 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 облич, що займаються бродяжництвом (ООП, ОКР, чергова частина), виявленню і затримці обличчя, що займаються незаконною підприємницькою діяльністю в пасажирських потягах (ВДСБЕЗ, ООП), виявленню і постановці на профілактичний облік неповнолітніх, що безцільно відвідують об'єкти залізничного транспорту і переміщуються пасажирськими та електропоїздами (КМСН, ООП, КР) і т.ін.

Виходячи з того, що значна частина злочинів у потягах вчиняється самими працівниками транспорту, обо 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, 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.д.).*

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 пасажиря, 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 Залізниці, 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;*
- 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 ____ тисяч одиниць штатної чисельності транспортної міліції за рахунок засобів залізниць. Створено ____ спеціалізованих підрозділів по супроводу приводів. Це дозволило на третину збільшити кількість потягів, супроводжуваних нарядами міліції. На залізницях України в даний час узято під наскрізний супровід понад ____ потягів далекого і місцевого повідомлень.

Під наскрізним розуміється постійний супровід пасажирських потягів з обортом 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 троє діб, застосовується естафетний супровід із прийомом-передачею нарядами міліції потягу на визначених станціях сусідніх доріг або ділянок дороги.

Усього щодоби в на маршрутах руху та зупинних пунктах обробляється більше 800 пасажирських і електропоїздів. Приймаються заходи до того, щоб забезпечити супровід усіх приміських потягів, що курсують у вечірній і нічний час.

В останні роки придбала розповсюджений характер практика складання договорів між органами транспортної міліції і великими промисловими підприємствами, працівники яких постійно користуються залізничним транспортом для проїзду до місця роботи і назад. Відповідно до цих договорів господарські керівники приймають на себе обов'язок забезпечувати грошове

утримання певної штатної чисельності міліціонерів, а начальники лінійних органів внутрішніх справ, у свою чергу, підтримувати громадський порядок у потягах. На результативність спецпідразділів по супроводу потягів, можна розраховувати тільки в тому випадку, якщо будуть виключені факти використання їхніх співробітників на виконанні задач і функцій, не зв'язаних із забезпеченням правопорядка в потягах; якщо міліціонери будуть мати належну виучку й екіпірування, а за їх роботою в потягах буде установлений твердий контроль.

Непогано зарекомендували себе й інші форми залучення додаткових сил міліції. Зокрема, доцільно на договірній основі залучати працівників міліції у вільне від служби час до охорони суспільного порядку в потягах і відповідно робити їм додаткові виплати.

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

З безлічі мір, спрямованих на оздоровлення обстановки в пасажирських потягах, виділимо організаційні заходи найбільш загального характеру, організаційно-технічні міри, 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 невтішне свідчили про те, що наявних штатних сил ППС міліції досить лише для того, щоб узяти під супровід тільки 18,0% пасажирських потягів далекого прямування. Тепер уже є загальновизнаним, що позитивних результатів у забезпеченні громадського порядку в потягах можна домогтися за допомогою створення спеціалізованих самостійних стройових підрозділів по їхньому супроводу (взводів, рот, батальйонів) при УВСТ, ЛУВС, ЛВВС чи шляхом зміцнення вже існуючих підрозділів ППС.

Рішення цієї проблеми автоматично вирішує й іншу - підвищення щільності нарядів у потягах. Тут мова йде про всі сили міліції, задіяних в охороні суспільного 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 в попередженні злочинів у 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 затрачає

найбільшу кількість службового часу. Організаційними заходами можна вважати лише розробку плану операції, рейду й інші Підготовчі заходи, але саме їхнє проведення робить істотний безпосередній вплив на криміногенне середовище. А тому операції і рейди з повною підставою можна віднести і до третьої групи заходів запропонованої класифікації. ОВСТ давно вже практикується проведення таких загальносистемових операцій, як «Мігрант», «Пасажир», «Арсенал», «Вибухівка», «Мак», «Приміський потяг», «Канал», «Допінг», «Нічний вокзал» і ін.

На виконання державної Програми боротьби з нелегальною міграцією, ОВСТ пропонується регулярно проводити оперативно-профілактичні заходи в міжнародних потягах..

Встановлено обов'язковий супровід цих потягів посиленими оперативними групами. Потяги під час стоянок обробляються нарядами ППС з залученням сил територіальної міліції. На великих і стикових станціях діють спеціальні посадкові групи.

У декількох ОВСТ для оперативного реагування введені штатні посади перекладачів з іноземних мов. Забезпечується контроль за пасажирями під час посадки й у шляху проходження з метою виключення провозу багажу понад установлені норми.

Важливе значення в профілактиці злочинів, зв'язаних з іноземними громадянами, має проведення спеціалізованих заходів під кодовими 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.

ПРИКЛАД

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.

Січень 1918 року. На дорогах країни для охорони суспільної, особистої і майнової безпеки заснована «загальна міліційна повинність залізничників».

1926 рік. У зв'язку з ростом хуліганських проявів на залізницях органи ТЕ ОГПУ і залізничної охорони широко спиралися у своїй роботі з наведення суспільного порядку на допомогу осередків ВЛКСМ і профспілкових організацій співробітника міліції в «одне обличчя» з обов'язковим залученням двох - трьох помічників (як правило, з числа працівників транспорту, оформлених поза штатними співробітниками міліції, дружинниками), направляючи сили, що вивільнилися, для створення додаткових оперативно-пошукових груп.»

1949 рік. З ініціативи ГУО МГБ СРСР при розшукових відділах стали створюватися спеціальні групи сприяння-особовий склад таких груп підбираються з активу працівників залізничного транспорту. Враховувалося бажання роблять допомогу органам транспортної міліції.

Чисельність груп сприяння складала від 5 до 15 чіл. Очолюючи групу -«бригадир» з числа працівників транспорту середнього століття. Оперативне

керівництво здійснював чи особисто через заступників бригадира співробітник Цк апарата розшуку. Він вивчав ділові якості, кожного члена групи відбирав підписку про співробітництво і нерозголошення. Проводилася також перевірка за обліками, на групу заводилася спостережлива справа, неї реєстрували в УСО. Члени групи реєстрації в УСО не підлягали, їм не привласнювалося ніяких псевдонімів, не видавалося документів, що дають право на чи затримку обшук підозрілих облич. Проводилися інструктажі, загальні збори, підводилися підсумки роботи.

Становить інтерес практика взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з козацтвом.

Уже відзначалося, що в 1993 році на підставі спільного Протоколу про взаємодію по охороні суспільного порядку на об'єктах залізничного транспорту, підписаного керівниками Східно-Сибірського УВДТ і Іркутського козачого війська, була створена козача залізнична сотня по супроводу пасажирських потягів. У протоколі визначені форми взаємодії. Відділ забезпечення суспільного порядку Керування взяв на себе обов'язок по навчанню козаків, інструктажу убрань перед посадкою в потяг. На інструктажах видавався спеціально розроблений маршрутний лист.

При стоянках потягів (на станціях) за роботою козачих убрань здійснювався контроль посадковими групами з оцінкою в маршрутному листі.

В даний час козаками здійснюється наскрізний супровід декількох потягів з оборотом до трьох доби. Після поїздки маршрутні аркуші здаються інспектору ООП Керування, у яких начальником потяга дається оцінка якості роботи убрання. Регулярно підводяться підсумки роботи.

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

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 дуже епізодичний характер.

В даний час здійснюється робота по відновленню громадських формувань з охорони правопорядку на залізничному транспорті. Відтворюються ДНД, у тому числі спеціалізовані в пасажирських потягах. Планується відродити роботу рад профілактики, товариських судів. 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'язку по охороні громадського порядку з оплатою їхньої праці за рахунок грошового утримання співробітників ОВС, посади яких не укомплектовані

Одержала поширення і така форма взаємодії. Приведемо витримку з наказу начальника Средневожского УВДТ.

«На ділянках і об'єктах обслуговування, де дозволяє оперативна обстановка, розглянути порядок обробки потягів убраннями супроводу, упроваджуючи на добровільній основі роботу добровільних дружин і охоронних підрозділів залізниці. Таке положення частково можна пояснити тим, що існуючі форми і методи участі громадян у забезпеченні правопорядка головним чином засновані на традиційних представленнях, вироблених вітчизняною наукою і практикою правоохоронних органів, без обліку 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 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 міри: 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.

Існує ще один немаловажна, на наш погляд, проблема - недостатність обсягу владних повноважень міліціонера, що забезпечує правопорядок у супроводжуваному потязі. Він, будучи представником органа дізнання, позбавлений права самостійного накладення відповідного адміністративного стягнення. Володіння таким правом, на нашу думку, дозволило б забезпечити невідворотність покарання, особливо в тих випадках, коли доставляння 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).

82,8% опитаних співробітників міліції вважають розширення компетенції міліціонера в цій частині цілком виправданим.

З огляду на обмежені рамки даного навчального посібника, неможливо, на жаль, настільки ж докладно зупинитися на інших організаційних мірах 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 потяга - 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 обстановкою.

У процесі проведеної модернізації парку транспортних засобів МТ України заплановано впровадити систему транкової 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 представлення в МТ 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 усередині поїзду, радіотрансляційна мережа і т.ін.). Одночасно запропонувати при висновку 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 интроскопу огляду вантажів, що здаються пасажирами в багажний вагон, а також ручної поклажі пасажирів.

Продовжуючи характеристику досліджуваної групи профілактичних заходів, що роблять безпосередній вплив на криміногенне середовище, назвемо найбільш діючі з них:

- ▶ трансляція в потягах радіогазет профілактичного змісту;
- ▶ створення в кожному потязі бібліотечки пасажира з літературою про правила поведінки в потязі;
- ▶ розміщення в потягах плакатів з текстами профілактичного характеру,
- ▶ обмеження вільного доступу на платформи осіб без проїзних чи перонних 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 в потягах і на платформах;
- внести до обов'язків помічників машиністів електропоїздів обов'язок контролю за схоронністю вагонного майна.

Показовий досвід у профілактиці і попередженню злочинів у пасажирських потягах який мається в країнах Європи.

В Франції практикуються:

- 1) скасування або відміна зупинок поїзда в 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 потреба 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.

В 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 на багаж і ручну поклажу пасажирів наклеюються спеціальні ярлики.

Приведені 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 працівниками, вони будуть сприяти ефективній превентивної діяльності органів внутрішніх справ на транспорті України.

При комплектуванні нарядів супроводу поїздів необхідно використовувати принцип психологічної сумісності, тому що в процесі роботи напарники повинні розуміти один одного, виявляти взаємодопомогу, ініціативу і спритність. Для цього психологічним службам УМВС на залізницях необхідно проводити психологічне тестування працівників рот, батальонів супроводу пасажирських потягів при комплектуванні нарядів супроводу поїздів.

Саму численну профілактичну групу складають заходи для безпосереднього впливу на криміногенне середовище. 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 приходиться 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 КР (30,0% діючих ОПГ) чи зі співробітників КР і АСМ (34,0%) чи з працівників КР, ВБНОН, ВДСБЕЗ, КСМН і АСМ (34,0%). Кількість оперативних груп, що складаються тільки з працівників АСМ, незначно і не перевищує 2,0%.

До складу ОПГ включаються найбільш підготовлені співробітники, які пройшли спеціальну підготовку, у тому числі в навчальних центрах УВСТ. При комплексному відпрацьовуванні потягів групи підсилюються нарядами супроводу поїздів, інспекторами АСМ, працівниками санепідемстанцій, позаштатними співробітниками міліції, контролерами-ревізорами. До опергруп 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 потяга (групи потягів) певного напрямку чи конкретної ділянки дороги. Ще більший ефект досягається при супроводі потягів на всьому шляху прямування, тобто по наскрізному маршруті. 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, установленню 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: люди знайомляться з оперативною обстановкою на об'єкті або ділянці, отримують завдання. Розробляється легенда прикриття і приймається відповідний зовнішній вигляд. Відпрацьовуються дії в типових ситуаціях.

Справа в тому, що в 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 опергрупи. 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 зашифровки 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 екіпірується 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 розміщенням і часом дії посадочних груп, вивчає орієнтування, записує чи прикмети отримує портативний альбом з фотознімками злочинців-«гастролерів». Опергрупи можуть бути забезпечені макетами справ про найбільш розповсюджені адміністративні правопорушення.

По закінченні роботи старший групи, як правило, працівник КР, складає рапорт за встановленою формою, у якому вказує кількість виявлених, попереджених і розкритих правопорушень, кількість затримках 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 потяга, знайомиться з обстановкою в потязі, наповнюваністю вагонів пасажирями, 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 прикметах з підобліковим елементом, на громадян, що вживають спиртні, напої та безтурботно 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 вигляді, манері поведінки (татуювання, жаргонізми, характерна жестикуляція й ін.).

Знайшовши таких осіб, старший групи визначає порядок установаження 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, клофеліна), вагонних, ключів, відмичок і т.ін. Приводом для перевірки документів може послужити порушення громадського порядку, правил проїзду залізничним транспортом і т.ін.

Члени групи можуть зосередитися в сусідніх вагонах, залишивши одного спостерігаючого у вагоні, де знаходиться підозріла особа. Іноді доцільно розосередитися по всьому рухомому складі, якщо мають підстави вважати, що особа, яка знаходиться під спостереженням планує 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 маскування різних типів наркотиків і вміти знайти у вагоні схованки. Виявлення наркотиків спрощується, якщо в складі ОПГ має 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 вирощання наркотикосодержащих рослин - прекурсорів наркотиків), проводять їхнє зашифроване опитування (з'ясовується знання опитуваним цін на наркотики на «чорному» ринку, володіння термінологією наркоділків і ін.). У ході опитування здійснюється оперативний огляд речей пасажира 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, 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) підвищення поінформованості про стан боротьби з відповідним видом (групою) злочинів;
- б) поліпшення якості інформації, що надходить з різних джерел;
- в) можливість більш якісно вивчити психологічні особливості, залучаємих до конфіденційного співробітництва громадян;
- г) поліпшення взаємодії між співробітниками КР ОВСТ, які ведуть споріднену лінію роботи;
- д) підвищення особистої професійної майстерності.

РОЗДІЛ 3

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 варто 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 чи дефіцит втрат інформації на різних етапах діяльності по забезпеченню суспільного 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 ОВС, оперработникам чи співробітникам ППС міліції. Інформаційне забезпечення, як елемент організації керування, припускає насамперед дбайливе звертання з інформацією, усунення стихійності в виникненні інформаційних процесів, їхнє упорядкування.

Структура інформаційного забезпечення діяльності по розкриттю злочинів у пасажирських потягах охоплює безліч елементів. До основного з них можна віднести:

- 1) зведення про оперативну обстановку в потягах, систему спостереження за її змінами і своєчасним надходженням інформації про зроблені 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 транспортному, так і територіальними),
- 4) оповіщення, зацікавлених ОВС, негласного апарата, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння зроблених у потягах, і т.ін.

Вживання ефективних заходів по розкриттю злочинів жадає від працівників ОКР, 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 суспільного порядку і боротьби зі злочинністю на території функціонування органа внутрішніх справ, що обумовлюється і характеризується сукупністю визначених елементів, умов і факторів.

Оперативна обстановка містить у собі такі елементи (частини), як територія функціонування органа внутрішніх справ, стан суспільного порядку і злочинності, сили і засоби органа, результати діяльності, кожний з яких має свій зміст

Вивчаючи територію, по якій впливають пасажирські потяги, оперативному працівнику необхідно в першу чергу скласти докладну план-схему ділянки обслуговування з указівкою всіх зупинних і прилягаючих населених пунктів. На схемі повинне 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 блок зведень; а) по кожному зупинному пункті - номери телефонів підрозділів транспортної міліції (якщо вони там маютьесь), чергового по станції, блокпосту, найближчого підрозділу територіальної міліції, інші необхідні відомості;

б) по прилягаючим до станціям населеним пунктам - види і номери маршрутів громадського транспорту, розклад руху автобусів, маршрутних таксі й ін., номери телефонів і місця дислокації нарядів ППС територіальних органів внутрішніх справ.

Збираючи інформацію про циркулюючі по ділянці обслуговування потягів 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 внутрі-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 аналізу. 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 розшуку та від конфідентів, можуть істотно доповнити, а іноді і серйозно змінити результати статистичного аналізу.

Такий аналіз, проведений за часом, способом здійснення злочинів, диференційовані 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 розбита 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 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 спеціалізованої ДНД у даній поїзній бригаді, розширенні кола конфіденційних джерел або дати підставу до заведення справ оперативного обліку.

Вивчення машиністів приміських потягів, їхніх помічників (установчі дані на них можна одержати в локомотивному - і електродепо) дозволить установити необхідні контакти з людьми, що володіють інформацією про обстановку в 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 чеканні перед виходом поїзду на маршрут чи підготовки до ремонту, нерідко стають нічліжками для осіб так званих «БОМЖів» і злочинців. Тому вивчення працівників парку, що можуть стати пособниками або супротивниками злочинців, необхідно.

Блок даних про осіб, що представляють оперативний інтерес і не являються працівників транспорту, може формуватися по різних принципах. Підставами класифікації можуть служити злочинна спеціалізація фігуранта (злодій на довірі, нічний злодій, злочинець, що застосовував клофелин та інші препарати снотворної дії, і ін.), спеціалізація по окремих чи ділянках потягам 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 оперработников, членів ОПГ. В окремих ОВСТ встановлений порядок, при якому міліціонер у рапорті про зророблену 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 міри.

Інформація, зібрана в процесі вивчення оперативної обстановки, концентруються 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.

Раніше вже приводилася коротка *характеристика сил і засобів ОВСТ, задіяних у попередженні, виявленні і розкритті злочинів у пасажирських*

потягах. У забезпеченні суспільного порядку в потягах в однаковій мірі повинні брати участь як кримінальна міліція, так і міліція суспільної безпеки. При спільності задач вони виконують різні функції, обумовлені специфікою їхньої діяльності.

Нагадаємо, що ці сили і засоби складають:

- ▶ спеціальний стройові підрозділи по супроводу пасажирських потягів;
- ▶ оперативно-пошукові групи, убрання супроводу, посадкові 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 керування перерахованими формуваннями і співробітниками різних категорій здійснюють чергові частини органів внутрішніх справ (ЛВВС, ЛУВС, УВСТ, ДТМ МВС).

У 1991 році в Средневожском УВДТ було прийняте рішення про створення спеціалізованих чергових частин у сфері вантажних і сфері пасажирських перевезень.

До складу ДЧ у сфері пасажирських перевезень увійшли чотири оперативні Чергові, чотири чергові співробітника-офіцера і чотири помічники оперативного чергового. Усі чергові частини ЛОВС були переведені на 12-годинний кошторисний режим роботи, що збігає з режимом роботи залізничників, що позитивно позначилося на, працездатності чергової зміни, дозволило зміцнити і стабілізувати контакти з працівниками змін підприємств транспорту, активніше використовувати їхню допомога. Для своєчасного формування добового зведення і введення в базу даних ЕОМ інформації про злочини і події в штати ДЧ введені посади операторів ЕОМ. З числа фахівців молодшого начальницького складу, що пройшли спеціальний курс навчання в навчальному центрі УВДТ, у всіх ЛУВД, ЛОВД призначені техніки-криміналісти. Їхня головна задача — своєчасне і якісне проведення разом з черговими співробітниками огляду місця події, виявлення і вилучення слідів злочину й інших речовинних доказів (проб ґрунту, біологічних об'єктів, мікрочастинок і т.п.), а також фотографування з наступним виготовленням фототаблиць протягом чергової зміни.

Практика довела, що введення спеціалізації позитивно позначилося на результатах роботи ДЧ у сфері пасажирських перевезень. Змінний помічник начальника лінійного відділу (керування), він же оперативний черговий ЛОВД, одержав можливість цілком переключатися на організацію розкриття злочинів ПО «гарячим» слідах, безупинно здійснювати керівництво оперативно-пошуковими групами, убраннями супроводу, оперативними заслонами міліції, тобто безпосередньо, у залежності від оперативної обстановки, що складається, вирішувати питання раціонального розміщення й ефективного використання наявних сил і засобів.

З метою підвищення ефективності роботи оперативних заслонів, ОПГ і убрань супроводу пасажирських потягів, а також забезпечення контролю з боку ДЧ УВДТ, ЛУВД, ЛОВД за особовим складом.

На Московській залізниці з 352 перевірених електропоїздів зв'язок не працював у 128 (35,0%), на Західно-Сибірській — з 72 — у 45 (63,0%), на Красноярській — з 41 — 36 (87,0%), на Південно-Східній — з 60—39 (65,0%). Таким чином, у цієї години-тид не виконуються вимоги спільного наказу МІПС Росії і МВС Росії ЮЦ/246-92 р. і Комплексної програми зміцнення правопорядка на залізничному транспорті від 30 березня 1994 році.

Одержав досить широке поширення досвід інформаційного забезпечення і підвищення результативності розкриття злочинів у потягах по «гарячим» слідах, накопичений у Південно-Східному УВДТ, Аналіз показав, що багато заяв про злочини надходять у ЛОВД через 2-3 тижні після що проишли, поштою.

В.Средневожском, Південно-Уральськом, ряді інших УВДТ із метою зміцнення обліково-реєстраційної дисципліни і підвищення довіри громадян до транспортної міліції кожне поступившее в чи керування ж у лінорган поштою заява про злочин, зроблений у потязі, ретельно перевіряється. Зокрема з'ясовується, з яких причин пасажир не зміг звернутися по допомогу безпосередньо в шляху проходження. При виявленні порушень, допущених убраннями супроводу і черговими частинами по реагуванню на заяви і повідомлення про злочини, до винного приймаються відповідні міри дисциплінарного характеру. Більш оперативні міри приймаються у випадках, коли чи потерпілі члени поїзних бригад звертаються безпосередньо в чергову частину міліції, але і при цьому з моменту здійснення Злочину до звертання в міліцію проходить значний час. У залежності від місця здійснення злочину неоднаково здійснюється і реагування на нього.

У випадку, коли злочин відбувається за межами ділянки обслуговування, первинний матеріал збирається формально, найчастіше з єдиною метою — переслати його в сусідній ЛОВД» При здійсненні злочину на своїй ділянці пошукові заходи проводяться активніше, але в основному силами одного підрозділу. У вищий орган інформація про злочин надходить по довгому ланцюжку. І до оперативної чергової частини УВДТ доходить лише через 40-50 хвилин.

ним складом ОВДТ, задіяним в охороні суспільного порядку в сфері пасажирських перевезень, розроблені спеціальні автоматизовані системи «Чергова частина», «Транспорт» і інші.

На перший план висунута задача вилучення потенційних правопорушників (потерпілих) на підходах до об'єктів транспорту. У випадку чи пропуску несвоєчасного вилучення правопорушника з об'єкта транспорту проводиться негайний ра&бор. При наявності провини в цьому конкретних співробітників їх дей?виям (бездіяльності) дається принципова оцінка. Налажена й у&е систематично підтримується зв'язок з убраннями супроводу пасажирських і приміських потягів, що обов'язково виходять на в'язок з черговими з всіх оборотних пунктів, доповідають про пророблену роботу, одержують від

чергового зведення по орієнтуваннях і інші завдання Протягом зміни черговий веде активний пошук інформації про правопорушення і події, систематично зв'язується з резервами провідників, черговими по станціях, по посадці, лінійним підрозділам для того, щоб у разі потреби організувати негайне реагування на такі повідомлення.

Черговий інформує працівників залізничного транспорту про прикмети злочинців і викраденого.

Другий черговий (як правило, співробітник з досвідом оперативної роботи) постійно працює в пасажиропотоку, забезпечує разом з убраннями міліції зустріч і відпрацьовування потягів. При одержанні повідомлення про правопорушення негайно включається в роботу по його розкриттю.

Така організація справи дозволила, наприклад, лінійним органам Средневожского УВДТ набагато поліпшити розкривання крадіжок особистого майна громадян по «гарячим» слідах. Принцип спеціалізації в організації роботи чергових частин ОВДТ по сферах перевезень рекомендований МВС Росії для впровадження і подальшого удосконалювання на мережі доріг.

Як і раніше залишається проблемним питанням у діяльності ОВДТ своєчасне одержання інформації про злочини, чинених у потягах. Відзначимо ще раз, що, незважаючи на оснащення екстреним зв'язком «пасажир — машиніст — міліції» значної частини парку приміських потягів, її технічний стан знаходиться на низькому рівні. Відомо, що організація розкриття злочинів по «гарячим» слідах покладається на чергові частини. Черговий може задіяти лише підлеглих йому співробітників. Але якщо з'являється необхідність підключити до розшуку сусідні підрозділи міліції, виникає чимало проблем. При цьому в УВДТ найчастіше не знають, які сили у визначений період часу знаходяться на тій чи іншій ділянці. Кожен підрозділ, маючи самостійні графіки супроводу потягів, нічних перевірок, виставлення додаткових убрань міліції і т.д., у той же час не має зведень про розміщення сил і засобів сусідніх органів. Про переміщення убрань супроводу потягів знають тільки в черговій частині того підрозділу, що їх направило. Необхідність змінити ситуацію спонукала керівників Південно-Східного УВДТ ужити термінових заходів. У цих цілях була створена спеціальна група спостереження (ГС), що складає з чотирьох чоловік. Члени групи підлеглі оперативному чергов по керуванню {здійснюють спостереження за оперативною обстановкою в сфері пасажирських перевезень. Організація роботи групи покладена на відділ карного розшуку.

Основними Задачами ГС є

► забезпечення своєчасного реагування на заяви і повідомлення про зроблені злочини;

► здійснення безупинного контролю за діями убрань міліції по забезпеченню суспільного порядку в потягах, на вокзалах і станціях;

► організація роботи з попередження крадіжок речей у пасажирів і інших злочинів проти власності й особистості;

► організація взаємодій у розшуку злочинців між ЛОВД на Південно-Східній залізниці, а при непро&хо&н-мости — з територіальними ОВД і ЛОВД інших Залізниць;

► проведення нічних перевірок несення служби убраннями міліції.

Всі наряди міліції на Південно-Східній залізниці зобов'язані через кожні дві години, а при здійсненні злочину — негайно, доповідати в ГС про стан справ на ділянці обслуговування. Групі вменено в обов'язку постійно підтримувати зв'язок з черговими по станціях, де немає міліції, з'ясовувати оперативну обстановку, одержувати інформацію про кожен пасажирський потяг, що проїхав.

З моменту надходження потяга на маршруті і до виходу з нього члени ГС знають про всі зміни оперативної обстановки практично в кожному потязі і бутими готовими негайно відреагувати на будь-які порушення порядку. Групи спостереження мають опис і короткі характеристики маршрутів особливості поїєних бригад, прізвище, ім'я, побатькові лінійних начальників потягів із указівкою способів зв'язку з ними, інформацію про наявність відділень міліції, будинків відпочинку, готелів, підрозділів, автобусних станцій, військових частин і т.ін. Що дозволяє з досить високим ступенем імовірності прогнозувати дії злочинців і організовувати їхній розшук по «гарячим» слідах. Зона розшуку злочинців, тобто простір навколо місця здійснення злочину, у якому може знаходитися злочинець, блокується нарядами міліції, а на її границях у взаємодії з територіальними ОВС здійснюється фільтрація потягів, інших транспортних засобів, проводиться перевірка територій вокзалів, аеропортів, автобусних станцій і т.ін. У середині зони розшуку, як правило, задіюються сили декількох лінійних підрозділів управління і територіальних ОВС. Примітно, що ефективність розшуку злочинців по «гарячим» слідах при участі групи спостереження зросла на 30,0%. В даний час вирішений питання про безпосередній вихід ГС на республіканську АІПС «Гастролер», що дозволить негайно одержувати інформацію про злочинців по наявних прикметах.

Важливою передумовою підвищення ефективності розкриття злочинів у пасажирському залізничному транспорті є наявність необхідної інформації в потрібний момент часу. Її збирання, а також оцінка зв'язані із широким використанням ЕОМ. У комплексі заходів по удосконалюванню діяльності транспортної міліції велике місце приділяється задачі забезпечення оперативних апаратів інформацією різної направленності: оперативно-розшукової, довідкової, виробничо-економічної, управлінської, експертно-аналітичної.

В даний час визначений досвід по автоматизованій обробці і використанню інформації накопичений у ПРИКЛАД

Інспектори по обліку реєструють порушені за добу кримінальні справи і заведені оперативні розробки, контролюють якість, повноту, своєчасність дозволу заяв і повідомлень про злочини, події, а також оформлення документів первинного обліку. Обробляють разом з операторами ЕОМ облікову документацію і статистичну інформацію, а потім по каналах зв'язку передають зведення в ІЦ УВСТ.

Освоєно систему «Пошук», що дозволяє накопичувати і використовувати інформацію про обличчя, що представляють оперативний інтерес.

Результатом робіт, проведених НДІ спецтехніки МВС Росії, з'явилося створення функціональних підсистем першої черги (автоматизованих інформаційно-пошукових систем «Чергова частина», «Гастролери» і ін.), реалізованих на персональних електронно-обчислювальних машинах у виді автоматизованих робочих місць (АРМ) співробітників для рівня УВДТ і ГУВДТ і ІЗ СОБ МВС Росії і допускаючих організацію на їхній основі локальної обчислювальної мережі.

АІПС «Чергова частина» призначена для збору, збереження й обробки зведень про тяжкі злочини і надзвичайні події на транспорті, що надходять у відділ оперативного реагування ГУВДТ і ІЗ СОБ МВС Росії з УВДТ. Система впроваджена в черговій частині ГУВДТ і ІЗ СОБ МВС Росії.

АІПС «Гастролери» призначена для збору й обробки зведень про обличчя, що представляють оперативний інтерес, їхніх зв'язках; про нерозкриті злочини, а також про викрадені на транспорті, нерозшуканих чи добровільно зданих речах, що мають індивідуальні номери чи характерні риси. Проведено дослідну експлуатацію розроблених АІПС у складі локальних обчислювальних мереж, а також у режимі вилученого доступу. В даний час детальне розроблене інформаційне і програмне забезпечення інформаційної системи ОВСТ у повному обсязі. Нажаль, реалізацію цих планів стримує недостатнє фінансування проведених робіт.

Упровадженням програмних комплексів займається самостійно ряд УВСТ. Однак, незважаючи на те, що практично скрізь виникають ті самі задачі, кожне управління розробляє свої, що відрізняються за структурою і змістом, види документів, при цьому використовуються різні мови програмування і пакети прикладних програм. Надалі, на наш погляд, було б доцільним попередньо погоджувати з ДТМ МВС України, УВСТ, ІЦ України розроблювальні і типи, що здобуваються, 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 утраченої, вилученої, знайденої вогнепальної зброї. У рамках «Абд-центр» була створена підсистема «Зброя». В даний час вона реалізована у виді АРМ 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:

► бойове, мисливське і спортивне нарізне вогнепальне (стрілецьке) 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 наявних обліків украї неефективно.

Більш половини опитаних проробили в займаній посаді понад три років» що робить їхню думку достатно вагомим.

За допомогою анкетування з'ясовано; повне представлення про усі види обліків має тільки кожен третій.

Систему цих обліків знає біля половини співробітників.

Одна третина, не має ніяких пізнань про карну 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% анкетированих. В обґрунтування своїх суджень останні послалися на неконкретність отриманих по запитах відповідей, наявність у реєстраційних масивах застарілих даних, тривалі терміни перевірок. Це змушує подумати про необхідність як поглиблення пізнань співробітників ОВСТ у використанні обліків, так і удосконалювання останніх.

Успіх розкриття вчиненого в потязі злочину багато в чому залежить від правильно організованої взаємодії з іншими правоохоронними органами, обміну між ними інформацією про злочинців, їхніх злочинних намірах, своєчасного оповіщення зацікавлених ОВС, конфідентів, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння, зроблених у пасажирському залізничному транспорті.

З кінця минулого століття на всій мережі залізниць України впроваджена і достатньо ефективно використовується есистема ідентифікації в пасажиропотоку розшукуваних злочинців, що дозволяє по указаним у перевізних документах даним про пасажирів установлювати серед них злочинців, оголошених узагально державний, місцевий і міждержавний розшук.

З огляду на, що комп'ютеризація процесу інформаційного забезпечення розкриття злочинів у потягах ще мало торкнулася основної ланки системи ОБСТ - 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 загальноговикористання:

- 1) алфавітні (пофамильные) картотеки;
- 2) дактилоскопічні картотеки;
- 3) картотеки осіб, що пропали без звістки, невідомих хворих і невпізнаних трупів;
- 4) картотеки і колекції втраченої і виявленої вогнепальної нарізної зброї;
- 5) картотеки і колекції викрадених і 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.

Однак результати проведеного авторами опитування працівників карного розшуку, командирів стройових підрозділів ППС міліції, начальників лінійних пунктів міліції і слідчих показали: використання наявних обліків украї неефективно.

Більш половини опитаних проробили в займаній посаді понад три роки, що робить їхню думку достатно вагомою.

За допомогою анкетування з'ясовано, повне уявлення про усі види обліків має тільки кожен третій.

Систему цих обліків знає більше половини співробітників.

Одна третина, не має ніяких пізнань про форми кримінальної реєстрації осіб, які вчинили злочини. 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% анкетированих. В обґрунтування своїх суджень останні послалися на неконкретність отриманих по запитах відповідей, наявність у реєстраційних масивах застарілих даних, тривалі

терміни перевірок. Це змушує подумати про необхідність як поглиблення пізнань співробітників ОВСТ у використанні обліків, так і удосконалювання останніх.

Успіх розкриття зробленого в потязі злочину багато в чому залежить від правильно організованої взаємодії з іншими правоохоронними органами, обміну між ними інформацією про злочинців, їхніх злочинних намірах, своєчасного оповіщення зацікавлених ОВС, конфідентів, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння, зроблених у пасажирському залізничному транспорті. Приведемо кілька прикладів належної організації цієї роботи.

Приклад

У багатьох УВСТ активно напрацьовується досвід взаємного інформування і взаємодії з органами СБУ, прокуратури, митної і прикордонної служб.

На ділянці обслуговування УВСТ на Одеській залізниці у потязі оперативно-пошуковою групою були встановлені троє жителів Молдови, що у Придністров'ї придбали цілий арсенал зброї і боєприпасів - 9 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.

Завершуючи цю важливу, на наш погляд, частину навчального посібника, 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 в потягах. У динамічних умовах залізничного транспорту, де розкриття і розслідування злочинів у пасажирському транспорті має істотну специфіку, від того, наскільки повно і всебічно оперативний чи працівник слідчий мають потрібні відомості, нерідко залежить успіх усього справи.

Оперативне керування перерахованими формуваннями і співробітниками різних категорій здійснюють чергові частини органів внутрішніх справ (ЛВВС, ЛУВС, УВСТ, ДТМ МВС України).

До складу ДЧ у сфері пасажирських перевезень увійшли чотири оперативні Чергові, чотири чергові офіцер-співробітника-офіцера і чотири помічники оперативного чергового. Усі чергові частини ЛОВД були переведені на годинников-12-годинний кошторисний режим роботи, що збігає з режимом роботи залізничників, що позитивно позначилося на, працездатності чергової зміни, дозволило зміцнити і стабілізувати контакти з працівниками змін підприємств транспорту, активніше використовувати їхню допомога. Для своєчасного формування добового зведення і введення в базу даних ЕОМ інформації про злочини і події в штати ДЧ уведено посади операторів ЕОМ. З числа фахівців молодшого начальницького складу, що пройшли спеціальний курс навчання в навчальному центрі УВДТ, у всіх ЛУВД, ЛОВД призначені техніки-криміналісти. Їхня головна задача — своєчасне і якісне проведення разом з черговими співробітниками огляду місця події, виявлення і вилучення слідів злочину й інших речовинних доказів (проб ґрунту, біологічних об'єктів,

мікрочастинок і т.п.), а також фотографування з наступним виготовленням фототаблиць протягом чергової зміни.

Практика довела, що введення спеціалізації позитивно позначилося на результатах роботи ДЧ у сфері пасажирських перевезень. Змінний помічник начальника лінійного відділу (керування), він же оперативний черговий ЛОВД, одержав можливість цілком переключатися на організацію розкриття злочинів ПО «гарячим» слідах, безупинно здійснювати керівництво оперативно-пошуковими групами, убраннями супроводу, оперативними заслонами міліції, тобто безпосередньо, у залежності від оперативної обстановки, що складається, вирішувати питання раціонального розміщення й ефективного використання наявних сил і засобів.

З метою підвищення ефективності роботи оперативних заслонів, ОПГ і нарядів супроводу пасажирських потягів, а також забезпечення контролю з боку ЧЧ УВСТ, ЛУВС, ЛОВС за особовим складом.

Одержав досить широке поширення досвід інформаційного забезпечення і підвищення результативності розкриття злочинів у потягах по «гарячим» слідах, накопичений у УМВС на Південно-Західній залізниці. Аналіз показав, що багато заяв про злочини надходять у ЛВВС через 2-3 тижні після що сталися, поштою. З метою зміцнення обліково-реєстраційної дисципліни і підвищення довіри громадян до транспортної міліції кожна заява про злочин, вчинений у потязі, яка надійшла в управління або у лінорган поштою, 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 досить значний час. У залежності від місця вчинення злочину неоднаково здійснюється і реагування на нього.

У випадках, коли злочин відбувається за межами ділянки обслуговування, первинний матеріал збирається формально, найчастіше з єдиною метою - переслати його в сусідній ЛВВС. При здійсненні злочину на своїй ділянці пошукові заходи проводяться активніше, але в основному силами одного підрозділу. У вищестоящий орган інформація про злочин надходить по довгому ланцюжку, і до оперативної чергової частини УВСТ доходить лише через 40-50 хвилин.

Особовим складом ОВСТ, задіяним в охороні громадського порядку в сфері пасажирських перевезень, розроблені спеціальні автоматизовані системи «Чергова частина», «Транспорт» та інші.

На перший план висунута задача вилучення потенційних правопорушників (потерпілих) на підходах до об'єктів транспорту. У випадку чи пропуску несвоєчасного вилучення правопорушника з об'єкта транспорту проводиться негайний розбір. При наявності провини в цьому конкретних співробітників

їхнім діям (бездіяльності) дається принципова оцінка. Налагоджено і систематично підтримується зв'язок з нарядами супроводу пасажирських і приміських потягів, що обов'язково виходять на в'язок з черговими з всіх оборотних пунктів, доповідають про пророблену роботу, одержують від чергового інформацію по орієнтуваннях і 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.

Другий черговий (як правило, співробітник з досвідом оперативної роботи) постійно працює в пасажиропотіку, забезпечує разом з нарядами міліції зустріч і відпрацьовування потягів. При одержанні повідомлення про правопорушення негайно включається в роботу по його розкриттю.

Така організація справи дозволила, більшості лінійних органів набагато поліпшити розкривання крадіжок особистого майна громадян по «гарячих» слідах. Принцип спеціалізації в організації роботи чергових частин ОВСТ по сферах перевезень рекомендований МВС України для впровадження і подальшого удосконалювання на мережі доріг.

Як і раніше залишається проблемним питанням у діяльності ОВСТ *своєчасне одержання інформації про злочини, чинених у потягах*. Відзначимо ще раз, що, незважаючи на оснащення екстреним зв'язком “пасажир - машиніст – міліція” значної частини парку приміських потягів, її технічний стан знаходиться на низькому рівні. Відомо, що організація розкриття злочинів по «гарячим» слідах покладається на чергові частини. Черговий може задіяти лише підлеглих йому співробітників. Але якщо з'являється необхідність підключити до розшуку сусідні підрозділи міліції, виникає чимало проблем. При цьому в ОВСТ найчастіше не знають, які сили у визначений період часу знаходяться на тій чи іншій ділянці. Кожен підрозділ, маючи самостійні графіки супроводу потягів, нічних перевірок, виставлення додаткових нарядів міліції і т.ін, у той же час не має зведень про розміщення сил і засобів сусідніх органів. Про переміщення нарядів супроводу потягів знають тільки в черговій частині того підрозділу, що їх направив на маршрут.

Необхідність змінити ситуацію спонукала керівників Південно-Східного УВДТ ужити термінових заходів. У цих - цілях була створена спеціальна *група спостереження* (ГС), що складає з чотирьох чоловік. Члени групи підлеглі оперативному чергов по керуванню здійснюють спостереження за оперативною обстановкою в сфері пасажирських перевезень. Організація роботи групи покладена на відділ карного розшуку.

Основними Задачами ГС є

► *забезпечення своєчасного реагування на заяви і повідомлення про зроблені злочини;*

- здійснення безупинного контролю за діями убрань міліції по забезпеченню суспільного порядку в потягах, на вокзалах і станціях;
- організація роботи з попередження крадіжок речей у пасажирів і інших злочинів проти власності й особистості;
- організація взаємодій у розшуку злочинців між ЛОВД на Південно-Східній залізниці, а при необхідності — з територіальними ОВД і ЛОВД інших Залізниць;
- проведення нічних перевірок несення служби убраннями міліції.

Всі убрання міліції зобов'язані через кожну другу годину, а при здійсненні злочину - негайно, доповідати в ГС про стан справ на ділянці обслуговування. Групі вменено в обов'язку постійно підтримувати зв'язок з черговими по станціях, де немає міліції, з'ясовувати оперативну обстановку, одержувати інформацію про кожен пасажирський потяг, що проїхав.

З моменту надходження потяга на дорогу і до виходу з її члени ГС знають про всі зміни оперативної обстановки практично в кожному потязі і готові негайно відреагувати на будь-які порушення порядку. Групи спостереження мають опис і короткі характеристики стадій із указівкою способів зв'язку з ними, інформацію про наявність відділень міліції, будинків відпочинку, готелів, підрозділів, автобусних станцій, військових частин і т.п. Це дозволяє з досить високим ступенем імовірності прогнозувати дії злочинців і організовувати їхній розшук по «гарячим» слідах. Зона розшуку злочинців, тобто простір навколо місця здійснення злочину, у якому може знаходитися злочинець, блокується убраннями міліції, а на її границях у взаємодії з територіальними ОВС здійснюється фільтрації потягів, інших транспортних засобів, проводиться перевірка територій вокзалів, аеропортів, автобусних станцій і т.д. Усередині зони розшуку, як правило, задіюються сили декількох лінійних підрозділів управлінь ОВСТ на залізницях і територіальних ОВС. Примітно, що ефективність розшуку злочинців по «гарячим» слідах при участі групи спостереження зросла на 30,0%. В даний час вирішений питання про безпосередній вихід ГС на республіканську АІПС «Гастролер», що дозволить негайно одержувати інформацію про злочинців по наявних прикметах.

Інспектори по обліку реєструють порушені за добу кримінальні справи і заведені оперативні розробки, контролюють якість, повноту, своєчасність дозволу заяв і повідомлень про злочини, події, а також оформлення документів первинного обліку. Обробляють разом з операторами ЕОМ облікову документацію і статистичну інформацію, а потім по каналах зв'язку передають зведення в ИЦ УВСТ. У більшості УВСТ опрацьовується чотирнадцять задач статистичного, оперативно-розшукового й управлінського призначення. Запроваджена система «Пошук», що дозволяє накопичувати і використовувати інформацію про осіб, що представляють оперативний інтерес.

Результатом робіт, проведених НДІ спецтехніки МВС України, з'явилося створення функціональних підсистем першої черги (автоматизованих інформаційно-пошукових систем «Чергова частина», «Гастролери» і ін.), реалізованих на персональних електронно-обчислювальних машинах у виді

автоматизованих робочих місць (АРМ) співробітників для рівня УВДТ і ГУВДТ і ІЗ СОБ МВС Росії і допускаючих організацію на їхній основі локальної обчислювальної мережі.

АПС «Чергова частина» призначена для збору, збереження й обробки зведень про тяжкі злочини і надзвичайні події на транспорті, що надходять у відділ оперативного регування до чергової частини МВС України з УВДТ.

АПС «Гастролери» призначена для збору й обробки зведень про осіб, що представляють оперативний інтерес, їхніх зв'язках; про нерозкриті злочини, а також про викрадені на транспорті, не розшуканих чи добровільно зданих речах, що мають індивідуальні чи номери характерні риси. Проведено досвідчену експлуатацію розроблених АПС у складі локальних інформаційних мереж, а також у режимі вилученого доступу. В даний час детальне розроблене інформаційне і програмне забезпечення інформаційної системи ОВСТ у повному обсязі. На жаль, реалізацію цих планів стримує недостатнє фінансування проведених робіт.

§2. Організаційно-тактичні особливості виробництва невідкладних слідчих дій і оперативно-розшукових заходів в умовах функціонування пасажирського залізничного транспорту.

Діяльність ОВСТ по розкриттю злочинів у пасажирських потягах відрізняється особливою складністю, обумовленої *специфічними умовами функціонування пасажирського залізничного транспорту*. Більшість таких умов «працює» на злочинців, залучаючи 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 зроблений, оперативний працівник, наряд супроводу або слідчий можуть ефективніше працювати над виявленням і викриттям злочинців.

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 велике значення варто додавати удосконалювання 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 первісному етапі фіксації слідів злочину та проведення розслідування.

Так, у ЛВВС звернулися пасажирки потяга Р. і Б. із заявою про крадіжку в них особистих речей і грошей. Оперативна група, що підсіла в потяг, у складі двох оперуповноважених КР обмежилася прийомом заяви від потерпілих, опитуванням провідників і окремих пасажирів вагона, у якому була 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 чергового по ЛВВС, оперуповноваженого КР і міліціонера ППС. У зв'язку з тим, що група не була екіпірована необхідними техніко-криміналістичними засобами, огляд місця події результатів не принесла. Розшукова робота в потязі здійснювалася усього протягом однієї години. Злочин залишився не розкритим

Злочинці сіли в потяг, вчинили злочин і після чого залишили його. Найчастіше місце здійснення злочину не збігається з місцем його виявлення, і встановити, де був вчинений злочин, уявляє певні труднощі, тому що між здійсненням і виявленням діяння нерідко буває великий розрив у часі. Злочинці, користаючись цим, зникають з місця вчинення злочину і залишаються невстановленими. Сліди і речовинні докази 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 їхнього здійснення. Велике скупчення пасажирів, їхнє постійне переміщення утрудняють установлення свідків. Сама обстановка в 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 попадає 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, отруйних 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 в шляху.

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) незастосовування 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.

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 в кожному третьому протоколі про використання фотографічного способу фіксації, фототаблиця в матеріалах справи була відсутня; фактичне застосування фотографії склалася 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% - недовілкою часу для виготовлення фотокарток; 54,9% — прямої фальсифікацією запису про застосування фотозйомки;

47,4% - відсутністю в ЛВВД співробітника, на який були б покладені обов'язки по виготовленню фотографій;

42,6% - незацікавленістю особи, що робила огляд, в повному обсягу його проводити, бо надалі приймати участь в розкритті і розслідуванні злочину вона не буде.

Усе це свідчить про стійку тенденцію до недооцінки науково-технічних засобів, що вимагає рішучого організаційного її подолання.

Залишає бажати кращого й ефективності застосування розглянутого технічного засобу фіксації. 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».

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, вагона, купе з указівкою на них точного місця виявлення наркотиків, зброї, інших речовинних доказів склалися лише в половині вивчених випадків.

Більш твердого контролю вимагає організація оперативно-пошукової роботи в потягах та під час їх стоянок на станціях, тому що несумлінні, некваліфіковані дії працівників ОПГ по оперативному опрацюванні потягів найчастіше приводять до того, що несвоєчасно виявлені і затримані правопорушники продовжували надалі вчиняти злочини користуючись тим, що інформація про виявлений злочин передавалася до ЛВВС зі значним запізненням.

Приклад

Виявляючи слідчі й оперативно-розшукові помилки, у процесі розкриття злочинів, автори використовували по тим самим вопросам як об'єктивні, так і суб'єктивні оціночні показники. Досить характерно, що результати вивчення кримінальних справ і опитування багато 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 ОВС;
- 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 потяга до завершення всіх невідкладних слідчих дій та оперативно-розшукових заходів);
- 10) відсутність свідоцької бази та відмовлення провідників, пасажирів виступати в ролі 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.

Розглянемо одну із самих типових слідчих ситуацій: *заява про крадіжку грошей і речей надійшло від пасажира, оперативно-пошуковій групі, що впливає в потязі.*

Однією з первісних дій групи є опитування заявника (у даному випадку - потерпілого).

З'ясовується особистість потерпілого, пункт призначення і ціль його поїздки, на якій станції сів у потяг, у якому стані знаходився, чи перевіряв, або викладав у у ходи 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 не встановлених злочинців.

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 потяга. 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.

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 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 поведінку 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 вагона, 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, зробивши крадіжку, не відразу залишають потяг, тому особлива увага повинна бути приділена огляду купе, вагону, у яких вчинена 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 купі 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 злочину (ум'ятини, подряпини, борозни), застосованих для віджиму дверей купе. Сліди рук можуть бути виявлені на пляшках, склянках та інших предметах, до яких доторкався викрадач, а також на його проїзному квитку. Якщо маються підстави вважати, що злочин вчинений із застосуванням етамінала натрію, клофеліна, інших сильнодіючих снотворних чи психотропних речовин, виявлені пляшки, склянки й інший 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 сміттєві шухляди, різні технічні люки і ніші вагону. Навіть у випадках, коли підозрюваний відомий або може бути опізнаний потерпілим обов'язково необхідно провести прискіпливий огляд місця події, в деяких УВСТ, 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 дії, протокол огляду зробленого 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 потяга, 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.

Чи провідником іншими пасажирами, не слід зневажати пошуком і вилученням залишених їм слідів, згодом здатних стати важливими речовинними доказами в справі.

При вилученні з місця події слідів пальців рук, приблизно залишених підозрюваним особами, або предметів, що можливо побували в його руках і з якої-небудь причини залишених їм 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 чи слідчий чи 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 нарядах 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 до дійсних умов роботи транспортної міліції.

Не витримує переконливості критики обґрунтування тези про те, що вихід на кожен огляд місця події слідчого 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 карно-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, в органа 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 кілька разовими викликами в орган розслідування, із встановленням екстреного зв'язку з посольством або консульством тієї чи іншої країни. Через острах 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 Південно-Західному УВСТ. 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 УВСТ дає вказівку в наступний по шляху руху потяга ЛВВС підготувати до посадки в потяг відповідної групи захоплення або ОСГ. Одночасно з этим ЧЧ дає орієнтування по маршруті прямування потягу лінійним і територіальною ОВС.

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 орієнтування в наявній ситуації

Співробітники УВСТ 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.

Створення в УВСТ груп спостереження практично усунуло суперечки лінійних підрозділів між собою про територіальну підслідність злочинів. Злочину в потягах стали екстериторіальними, тому що чергова частина УВСТ узяла на себе функції організатора роботи з розкриття злочинів. Якщо до

створення системи спостереження невіїзд опергрупи з потягом був явищем звичайним, то тепер - це значне службове порушення.

Мають істотні особливості *первісні слідчі 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, йне 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 ін. Під час особистого огляду (особистого обшуку), огляду речей доставленого, його опитування, а також документального оформлення вилучення наркотичних засобів необхідно дотримувати деяких правил:

1. Забезпечити обов'язкову присутність понятих.
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 побували 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 жінчина-співробітник міліції для вилучення змивів, особистого огляду й огляду одягу запідозреної.
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 дозвіл експертів ставити не слід. В 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 й *а* 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 чи допиті 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.інш. Для викриття таких осіб, як уже підкреслювалося, гарні результати дають правильна реалізація оперативно-розшукової інформації, пред'явлення предметів, документів, речей приналежних підозрюваному.

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 оперработниками «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. По 80,0% вивчених кримінальних справ цієї категорії, розслідування в цьому напрямку обмежувалася одержанням інформації від підозрюваних про те, що зброю і боєприпаси вони знайшли або придбали випадково в 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 ВВ, варто ретельно обстежувати район викиду, купе, сумки, одяг з метою виявлення слідів змащення, часток присутності зброї, боєприпасів, залишків ВВ у кишенях, інших речах. Місце викиду зброї повинне бути ретельно оглянуто.

Дії по затримці злочинців і осіб, підозрюваних у вчиненні злочину 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 купі, (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 ясно. 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 опізнаний родичами і знайомими затриманого, газета з домашньою адресою і т.ін.);

► опитування попутників, провідників, працівників вагона-ресторану, прийомоздавачів камер схову, багажних відділень і ін.

У ході подальшого розслідування злочину приналежність речей визначеному особі з'ясовується 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.

Найбільше проблеми виникають при затриманні групи правопорушників виникають коли наряди супроводу потяга складається з одного міліціонера. У цьому випадку він повинний попередньо зв'язатися з черговим, до підходу потягу до зупинного пункту і попросити допомога нарядів міліції найближчого ЛВВС на шляху прямування поїзда. Необхідно в цьому випадку також використовувати допомогу дружинників, членів поїзної бригади, пасажирів.

Затримання доцільно робити лише після прибуття підкріплення. Якщо зв'язатися з чи черговим з іншими нарядами міліції не вдалося, а в наявних умовах розраховувати на допомогу поїзної бригади не представляється можливим, то варто продовжити спостереження за групою правопорушників, поки не складеться більш сприятлива ситуація.

Якщо дії правопорушників стають явно небезпечними для навколишніх, а вони самі можуть зникнути, працівник міліції зобов'язаний, не очікуючи підкріплення, приступити до затримання самотійно.

Добре зарекомендував себе на практиці такий метод коли один із членів наряду заздалегідь привертає увагу громадян на дії правопорушника, коли той вчиняє протиправні дії, використовуючи підтримку пасажирів разом з напарником затримують його. Громадяни, що спостерігали дії правопорушника, згодом можуть брати участь в адміністративному чи карному процесі як свідки. Працівники міліції при цьому повинні діяти чітко, холоднокровно, не дозволяючи правопорушникам вивести себе з рівноваги не спровокувати конфлікт, волаючи до підтримки пасажирів.

Тактика затримки злочинців у потязі має особливості у випадку виконання його за допомогою спеціальних підрозділів швидкого реагування. Затримання може бути істотно ускладнене тим, що злочинцям вдалося взяти заручників з числа пасажирів або обслуговуючого персоналу потяга.

Перед затриманням необхідно з'ясувати, чи є в злочинців холодна або вогнепальна зброя, продумати запобіжні заходи. Варто пам'ятати: у злочинця у вагоні можуть виявитися спільники, поки ще не встановлені і, не виключено, що навіть є співчуваючі серед пасажирів.

Приймаючи рішення про затримання, оперативна група повинна чітко усвідомити правомірність своїх дій, намітити план затримання, визначити найбільш зручний момент. При цьому необхідно враховувати наступні фактори:

1) особистість затримуваного і можливі небезпечні наслідки у випадку, якщо він залишиться на волі;

2) можливі ускладнення при затриманні, що можуть виникнути, якщо з боку затримуваного, його спільників і співчуваючих йому осіб буде вчинений опір;

3) імовірність збройної протидії затриманню;

4) умови та заходи безпеки при застосуванні зброї, якщо в цьому виникне необхідність.

Щоб уникнути опору доцільно використовувати заходи, що маскують реальні причини затримання: вживання спиртних напоїв, нецензурна лайка, порушення реєстраційних правил і т.ін. Затримання не обов'язково розпочинати з перевірки документів, як це звичайно робиться при затриманні громадянина за адміністративне правопорушення, тому що підозрюваний замість документів може дістати зброю і застосувати її. Якщо є підстави вважати, що у затримуваної особи є зброя, доцільно зробити зовнішній огляд його одягу.

Якщо затримання здійснюється в потязі у русі, під час маневрової роботи на станції, варто враховувати можливість затримуваних сховатися, вистрибнувши на ходу чи потягу проскочивши під вагонами рухаючихся вагонів. Тому перед затриманням потрібно замкнути двері вагонів і перехідних тамбурів. Потім за допомогою пасажирів відтіснити затримуваного на вільне чи місце в тамбур, відгородити доступ до нього інших осіб, встановити і записати прізвища, імена, по батькові, адреси очевидців, негайно повідомити через машиніста черговому про майбутнє затримання та про висадження у наміченому місці затриманого, попросити допомоги для доставляння його в міліцію.

Затримання (яке, може іноді ускладнюватися через велике скупчення пасажирів у вагоні) слід, по можливості, робити поза купе вагона : у тамбурі, у коридорі, у купе провідника. При затриманні правопорушників у купе, бажано під яким-небудь приводом вивести з нього інших пасажирів. Вогнепальна зброя повинна застосовуватися у виняткових випадках, при крайній необхідності, з урахуванням можливих негативних наслідків її застосування для інших пасажирів.

У зв'язку з цим автори задали 350 працівникам міліції, що має безпосереднє відношення до цієї роботи, питання: «Які форми контролю за роботою нарядів супроводу й ОПГ у потягах Ви вважаєте найбільш ефективними?».

81,6% респондентів визнали найбільш ефективною з них негласні перевірки. Ледве менше (60,4%) висловилося за контроль за допомогою конфіденційних джерел. 38,8% опитаних запропонували опитувати про роботу ОПГ і убрань супроводу начальника потяга і провідників, 36,2% вважають якісною формою контролю доповідь старшого чи убрання групи в чергову частину ЛОВС з оборотного чи проміжного пунктів, 28,9% заявили, що краща форма контролю - це постійний радіозв'язок. Близько 20,0% віддали перевагу гласним перевіркам, а близько 10,0% - опитуванню вихідних пасажирів.

Останнім часом досить значне поширення одержала незаконна перевозка вибухових речовин, армійських боєприпасів, а також погрози мінування і підриву об'єктів транспорту, у тому числі і рухливого.

Протягом року фіксуються сотні сигналів про установку 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 2000 р. - близько 200. Установлюються, як правило, тільки аноніми, що дзвонили з квартирних чи мобільних телефонів. У більшості випадків правопорушники дзвонять по телефонах-автоматах, що серйозно ускладнює пошукові заходи. Для вживання екстрених заходів за повідомленнями такого батьківщина вокзалах організоване постійне чергування спеціальних груп, у задачі яких входить виявлення і знешкодження вибухових пристроїв.

Приклади

У чергову частину подзвонив невідомий і повідомив про диверсію, що готується, у фірмовому потязі. По тривозі була піднята вся транспортна міліція від Нижнього Новгорода до Казані. На одній зі станцій у потяг з мирно спали пасажирами був спрямований загін особливого призначення, що обстежував склад від локомотива до останнього вагона. По вагонах провели службового собаку. Посилені загони шляховиків метр за метром обстежували полотна і насипай.

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

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. Слабко аналізуються обставини і причини здійснення вибухів, не здійснюється прогнозування ймовірних місць установки вибухових пристроїв і часу їхнього спрацьовування, виявлення осіб, що підготовляють і здійснюють вибухи.

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

У зв'язку з цим представляється необхідним викласти деякі рекомендації з діям співробітника міліції при виявленні вибухонебезпечних і підозрілих предметів, а також у випадку надходження анонімного сигналу про погрозу вибуху. Викладені в наказі МВС України № від

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

1. Видалити всіх людей на безпечну чи відстань в укриття.
2. Зробити попередній візуальний огляд предмета, не доторкаючись до нього.
3. Повідомити про предмет, його зовнішніх ознаках, місці перебування, часу виявлення чергов по ОВСТ, не використовуючи при цьому засобу радіозв'язку.
4. Забезпечити охорону небезпечної зони.

5. Уточнити в очевидців обставини виявлення предмета, з'ясувати ознаки, по яких він був віднесений до потенційно вибухонебезпечним демаскуючим 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 велику допомогу робить пильність, що виявляють навколишні: провідники вагонів, пасажери, працівники міліції.

6. Установити осіб, що бачили і можуть пояснити появу підозрілого предмета на даному місці(заряду ВВ) вона сідає поруч із предметом. Якщо виявлений заряд ВВ і, отже вибуховий пристрій, то керівник операції приймає рішення по його знешкодженню. Знищення можливе у випадку, якщо небезпека руйнувань або ушкоджень 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 виходить від предмета запахла 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 виді растяжек, прикріпленої 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 ділянок контролю вибухонебезпечних предметів вибухотехничної служби МВС чи СБУ.

У відділі вибухотехничної служби УМВС можна одержати консультації по кожній конкретній ситуації.

Якщо у вибуховому пристрої передбачається наявність радіопідривача, необхідно за допомогою спеціальних механізмів створити радіоперешкоди 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 невинуватених жертв, у тому числі в результаті розльоту осколків. При такому впливі на вибуховий пристрій спрацьовують натяжні, обірвні, розвантажувальні, вібраційні та інші елементи, що приводять детонатор в дію.

Якщо вибуху не відбулося, то ступінь небезпеки значно зменшується: радіопідривач подавлений створеними радіоперешкодами, провокація спрацьовування натяжних, і інших елементів взривачей не дала результату, що свідчить про їхню чи відсутність непрацездатності за якимись причинами.

Подальші дії по знешкодженню ВП повинні починатися з напрямку до місця розташування підозрілого предмета службового собаки мінно-пошукової служби (МРС). Звичайно собака навчений таким чином, що при виявленні вибухової речовини

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

Приведемо деякі реквізити спеціальної пам'ятки співробітнику Британської транспортної поліції про дії при підозрі вибуху.

РОЗДІЛ 1

Предмети, залишені без догляду.

Посібник з перевірки підозр.

Ступінь підозр.: низька, середня, висока.

Існує явна загроза вибуху! Немає. Так.

Що-небудь дивне! Немає. Так.

Чи захований предмет. Немає. Так.

Продовжуйте перевірку. Повідомите в контрольний орган.

Перш ніж доторкатися до предмета, придивитися і прислухайтеся.

Обміркуйте можливість евакуації, якщо підозри залишаються.

Установите свідків.

Перед використанням рації відійдіть від об'єкта на безпечну відстань і повідомите про знахідку чергов.

Якщо зовсім очевидно, що перед Вами чи вибухівка відбудеться вибух, звернете до розділу 2

РОЗДІЛ 2

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 удалині від інших небезпечних предметів: газів, що зберігаються в пляшках, електроустаткування під високою напругою і т.д.;

Ви знаходилися там, де немає інших явних 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 погроза вибухом!

Хто свідки! Чи заслуговують вони довіри!

Підготуйте схеми і плани.

У дійсній роботі не представляється можливим детально розглянути всі особливості розкриття всіх категорій злочинів, що відбуваються в пасажирських потягах, обумовлених специфікою діяльності пасажирського залізничного транспорту. Однак помітимо: у вивченні практики розкриття і розслідування

діянь такого роду, а також у спільних зусиллях органів, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, слідчих підрозділів, апаратів міліції суспільної безпеки й адміністрації залізничного транспорту міститься великий резерв для підвищення ефективності боротьби з досліджуваними видами зазіхань.

НАКАЗ № 555

30.07.1998

ПОЛОЖЕННЯ

про стройовий підрозділ міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління

1. Загальні положення

1.1. Забезпечення громадського порядку та супроводження поїздів – це діяльність нарядів міліції по охороні громадського порядку і боротьбі з правопорушеннями на транспортних магістралях, у пасажирських і приміських поїздах, а також під час проведення масових заходів.

1.2. Правовою основою діяльності підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління (далі – стройовий підрозділ міліції) є Конституція України. Закон України “Про міліцію” та інші законодавчі акти, укази і розпорядження Президента України, ратифіковані в установленому порядку міжнародні правові норми. Статут патрульно-постової служби міліції України, це Положення, рішення місцевих органів державної влади, нормативні акти МВС України.

1.3. При УМВС України на залізницях створюються окремі роти (взводи), у структурі лінійного відділу (управління) можуть створюватись роти, взводи, відділення, які входять до штату зазначених органів і підпорядковуються безпосередньо начальникам. Штатна чисельність підрозділів визначена наказом МВС України від 8 квітня 1998 р. № 238 “Про затвердження Типових штатів стройових підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління.

1.4. 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

1.5. Режим роботи особового складу встановлюється за щомісячним графіком, який затверджується начальником ліноргану УМВСТ. 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.

1.6. працівники органів внутрішніх справ несуть службу у встановленій формі одягу. Під час виконання спеціальних завдань їм може бути дозволено несення служби в цивільному одязі.

1.7. Обов'язки начальників УВСТ, керівників відділів служби охорони громадського порядку управлінь МВС України на транспорті, лінійних органів внутрішніх справ, інспекторського складу служби охорони громадського порядку, командирів стройових підрозділів та 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).

2. Основні завдання.

2.1. 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, безвісті зниклих.

3. Особливості управління нарядами по супроводженню поїздів.

3.1. Управління нарядами повинно забезпечувати високу ефективність дій на підставі раціональної розстановки сил і засобів, комплексного їх використання, своєчасного маневрування та активного несення служби, підтримання постійної готовності до виконання завдань, що раптово виникають в дорозі, та за надзвичайних обставин.

3.2. Маршрути супроводу поїздів включаються до єдиної дислокації комплексного використання сил і засобів міліції по охороні громадського порядку.

Дислокація маршрутів супроводження розробляється на весняно-літній та освітньо-зимовий періоди на підставі аналізу оперативної обстановки.

Як самостійні форми, можуть застосовуватися патрулювання спеціальних мобільних груп (СМГ) для боротьби з найпоширенішими правопорушеннями, що скоюються в поїздах або на окремих ділянках. Старшим СМГ призначається досвідчений працівник, здібний забезпечити керівництво діяльністю СМГ.

3.3. Управління нарядами супроводження в період несення служби покладається на чергові частини УМВСТ, лінійних відділів (відділень, управлінь) за маршрутом руху поїзда.

3.4. Щоденні інструктажі нарядів перед заступанням на службу проводяться керівниками органів внутрішніх справ за участю керівників оперативних служб.

3.5. До складу наряду супроводження включається не менше двох працівників.

Наряд, крім екіпіровки, передбаченої Статутом, повинен мати:

- ключі від дверей залізничного вагону;
- витяг із розкладу руху поїздів за маршрутом супроводження;
- маршрутний лист (службову книжку) з детальною характеристикою маршруту руху (наявність транспортних і територіальних підрозділів внутрішніх справ, інших нарядів міліції і порядок взаємодії з ними).

4. Права і обов'язки нарядів міліції по супроводженню поїздів.

4.1. Наряд, призначений для супроводу поїзду, має 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.

4.2. Наряди супроводу зобов'язані:

- 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 спостереження 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 рельси, 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;
- виявляти факти злочинів з боку 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 депутатам рад народних депутатів, 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 та багажу.

4.3. У разі отримання повідомлення про скоєний у поїзді злочин наряд супроводження вживає заходів до виявлення і затримання осіб, що його вчинили, надання допомоги потерпілим, установлення свідків, збереження обстановки, слідів, знарядь злочину та інших речових доказів. Повідомляє про злочин найближчий орган внутрішніх справ на транспорті. Після прибуття до місця пригоди оперативно-слідчої групи наряд супроводження переходить у підпорядкування її керівника.

4.4. У разі виникнення аварії, катастрофи наряди повинні:

- негайно повідомити й чергову частину про час, місце, обставини і приблизні масштаби пригоди;
- вжити невідкладних заходів для рятування людей, майна, до прибуття пожежної команди організувати гасіння пожежі;

ДОПЕЧАТАТЬ

ПОЛОЖЕННЯ

про стройовий підрозділ міліції по
забезпеченню громадського порядку та

супроводженню поїздів УМВСТ,
лінійного відділу, управління.

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. 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.

1.2. Правовою основою діяльності підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління (далі – **стройовий підрозділ міліції**) є Конституція України.

1.3. При УМВС України на залізницях створюються окремі роти (взводи), 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 квітня 1998 р. № 238 “Про затвердження типових штатів **стройових підрозділів міліції** по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління”.

1.4. 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.

1.5. Режим роботи особового складу встановлюється за помісячним графіком, який затверджується начальником ліноргану УМВСТ. 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.

1.6. Працівники органів внутрішніх справ несуть службу у встановленій формі одягу. Під час виконання спеціальних завдань їм може бути дозволено несення служби в цивільному одязі.

1.7. Обов'язки начальників УМВСТ, керівників відділів служби охорони громадського порядку управлінь МВС України на транспорті, лінійних органів внутрішніх справ, інспекторського складу служби охорони громадського порядку, командирів стрійових підрозділів та 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).

2. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ

2.1. Основними завданнями нарядів по супроводженню поїздів є:

- забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів;
- запобігання правопорушеннями 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.

Поняття, структура і штати окремої роти міліції по супроводженню пасажирських потягів .

Окрема рота міліції по супроводженню пасажирських потягів (далі ОРМ СП) є складною частиною відділу адміністративної служби міліції (ВАСМ) Управління МВС України на Одеській залізниці.

Виконання службових обов'язків співробітниками окремої роти міліції супроводу поїздів повинно проводитись відповідно до положень Конституції України, діючих законодавчих актів, і в першу чергу Законів України "Про державну таємницю", "Про звернення громадян", "Про боротьбу з корупцією", указів 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 3.02.03р. №66 "Про Спеціальну програму анти терористичних заходів", від 6.02.03 №84 "Про невідкладні додаткові заходи щодо посилення боротьби зорганізованою злочинністю і корупцією", "Комплексної програми профілактики злочинності на 2001-2005 роки", Розпорядження Президента України від 26.03.02 №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, Рішення Колегії МВС України №1КМ/! від 15.05.01р. "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 вересня 2003 року №10560/Бл, №10561/Бл, №10562/Бл, іншої нормативно-правової бази чинного законодавства відомчих нормативних актів з цих питань.

Має мету:

Наряд супроводження поїздів (НС) здійснює свою діяльність з питань охорони громадського порядку при супроводженні пасажирських потягів, профілактиці та розкриттю злочинів в путі слідування потягу у взаємодії з іншими службами, підрозділами транспортних органів внутрішніх справ, посадовими і службовими особами залізничного транспорту, громадянами.

Структура і штати окремої роти міліції по супроводженню пасажирських потягів затверджуються МВС України і Управлінням МВС України на залізницях.

Наряд супроводження формується із найбільш підготовлених міліціонерів, які пройшли спеціальну підготовку. В його склад включаться не менш двох співробітників.

В кожному наряді супроводження потягів один із співробітників призначається старшим нарядом на весь період несення служби по супроводженню потягів.

Працівники окремої роти міліції супроводу поїздів не залучаються до виконання завдань, що не входять до їх компетенції.

Організація супроводження пасажирських потягів та основні завдання окремої роти міліції супроводу поїздів .

Супроводження пасажирських потягів здійснюється щоденно співробітниками окремої роти міліції супроводу поїздів при УМВС України на залізниці в тісній взаємодії з працівниками залізничного транспорту, лінійними підрозділами УМВС України на залізниці, лінійними підрозділами іншими УМВС, та територіальними ОВС.

Керівництво окремої роти міліції супроводу поїздів старший наряду здійснює організацію і контроль несення служби при супроводженні поїздів в дорозі слідування, а також посадці та висадці пасажирів.

Інструктаж наряду перед заступом на службу проводять начальник служби та керівництво окремої роти міліції супроводу поїздів .

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.

2.4. Заступаючий наряд повинен бути одягнений по формі, мати зразковий зовнішній вигляд та полагоджене спорядження.

Він повинен мати при собі:

- службове посвідчення;
- службову книжку;
- маршрутний листок, завірений круглою печаткою органу, інструкцію про організацію роботи нарядів по супроводженню пасажирських потягів;
- свисток;
- пістолет та 16 патронів до нього;
- спеціальні засоби;
- службову папку або планшет (авторучку, папір, бланки пояснень, протоколів заяв та адмін. протоколів).

Забезпечення охорони громадського порядку та безпеки при супроводженню пасажирських потягів, попередження та припинення правопорушень, скоєння злочинів в путі слідування потягу.

Вдосконалення структури, організаційних основ, форм і методів роботи окремої роти міліції супроводу поїздів УМВС України на залізниці, та вживання заходів щодо підвищення професійної майстерності міліціонерів.

Організація разом з ВРП Управління роботи щодо поліпшення підбору кадрів, їх розміщення, професійної підготовки, зміцнення дисципліни, правового та соціального захисту.

Проведення учбових занять, інструктажів, а також перевірок службової

діяльності підрозділу, вживання заходів щодо усунення недоліків у їх роботі.

Здійснення аналізу, обліку і контролю за виконанням адміністративно - службової діяльності у повному обсязі.

Забезпечення законності в діяльності підрозділу окремої роти міліції супроводу поїздів, високої культури в роботі, дотримання законності і уважного ставлення до громадян.

3. Функції окремої роти міліції супроводу поїздів .

Правовою основою діяльності підрозділу із забезпечення громадського порядку в потягах приміського та пасажирського сполучення УМВС України на Одеській залізниці, лінійних відділів є Конституція України, Закон України "Про міліцію", Статут ППСМ України № 404 – 94 р., дисциплінарний статут № 403-91 р., наказ МВС України № 143-93 р., 493-99 р., 185-01 р., 970-01 р., 548-95 р., 500-91 р., 1155-03 р., № 555-98 р. "Про затвердження Положення про стройовий підрозділ міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню потягів УМВСТ, лінійного відділу, управління" та інші нормативні акти МВС України.

Забезпечення постійної роботи по зміцненню зв'язків органів внутрішніх справ з громадянами та поїзними бригадами. Надання їм необхідної правової допомоги та проведення роз'яснювальної роботи з питань профілактики, правопорушень і посилення боротьби зі злочинністю.

Організація роботи та вживання заходів з питань щодо поліпшення роботи по супроводженню пасажирських потягів, недопущення та усунення причин і умов, що сприяли виникненню скарг і заяв громадян в путі слідування потягу.

Обов'язки нарядів міліції по супроводженню потягів.

Перед відправленням потягу встановити зв'язок з бригадиром потягу та забезпечити охорону громадського порядку під час посадки пасажирів і відправки потягу.

На шляху прямування потягу, підтримувати постійний зв'язок з провідниками вагонів та іншим персоналом потягу; надавати допомогу при виконанні ними службових обов'язків у випадках, коли громадяни відмовляються виконувати їх законні вимоги; запобігати та припиняти псування вагонного обладнання, биття скла, паління на об'єктах транспорту у невстановлених для цього місцях, викидання з вікон і дверей вагонів різних предметів.

Виявляти осіб, які перебувають у розшуку та підозрюються у вчиненні злочинів, вчинюють адміністративні правопорушення, та доставляти їх в найближчий орган внутрішніх справ або передавати зі своїм рапортом наряду міліції на найближчій станції; припиняти порушення громадського порядку в потягу, в місцях стоянок; щодо злісних порушників громадського порядку вживати заходи до притягнення їх до відповідальності; на зупинках знімати порушників з потягу на підставі протоколу, складеного керівником" (бригадиром, провідником) поїзда, та свідками.

Виявляти осіб, які намагаються увійти у довіру до пасажирів з метою вчинення крадіжки речей, вести за ними спостереження, попереджувати

громадян про те, щоб вони не залишали свої речі без нагляду та вживання інших заходів щодо запобігання розкрадань.

Виявляти факти зловживань з боку працівників транспорту (перевезення безквіткових пасажирів, забороненого до перевезення вантажу і т.д.) та складати рапорт керівнику УМВС України на Одеській залізниці.

При катастрофах, аваріях, стихійних лихах та пожежах уживати заходів для врятування людей, надавати допомогу потерпілим, забезпечувати охорону місця події та майна; про те, що сталося терміново доповідати в найближчий орган внутрішніх справ.

під час прибуття потягу на кінцеву станцію після висадки пасажирів, вивантаження багажу і вантажу разом з працівниками залізничного транспорту оглядати вагони потягу та вживати заходів щодо вилучення з них сторонніх осіб, виявленню залишених речей та багажу.

Твердо знати закони, укази, постанови та розпорядження органів державної влади по питанням охорони громадського порядку та вимагати від громадян та посадових осіб їх неухильного виконання.

Суворо дотримуватись законності, ретельно та уважно розбиратись на місці з порушниками громадського порядку.

Приймати заходи до виявлення осіб, які знаходяться у стані алкогольного сп'яніння, яке ображає людську гідність та громадську моральність, припиняти спекуляцію спиртними напоями та їх розпивання в вагонах потягу.

При отриманні відомостей про скоєний злочини або приймати заходи щодо виявлення та затримання осіб, які допомогли потерпілим, встановленню свідків, слідів, знаряддя доказів.

Виявляти неповнолітніх, які їдуть в пасажирських потягах без супроводження дорослих, а також наглядних та тих, які втекли з дому.

Припиняти фарцовку та інші факти настирливого приставання до громадян, а також продаж пасажирам товарів, речей, виявляти спекулянтів та збувальників виробів забороненого кустарного промислу та разом з предметами спекуляції (збуту) доставляти в найближчий орган внутрішніх справ на транспорті.

Про факти незаконних дій з боку працівників залізничного транспорту (безкоштовного провозу пасажирів, забороненого вантажу і таке інше), складати протокол та доповідати своєму начальнику спеціальним рапортом.

Виявляти осіб, які підозрюються в скоєні злочину, а також бродяг та жебраків, припиняти порушення громадського порядку в потягу; громадян, які затримані по підозрі в скоєні злочину, та злісних порушників громадського порядку доставляти в найближчий орган транспортної міліції.

Приймати заходи до попередження та припинення дій громадян, а також до усунення умов, які можуть привести до виникнення пожежі.

При відхиленні від маршруту в зв'язку з необхідністю доставки правопорушників, наряд супроводження до прибуття потягу у зворотному напрямку згідно маршруту та з відома чергового по ЛВ приймає участь в охороні громадського порядку на станції по місцю знаходження.

. Після закінчення роботи старший наряду супроводження заповнює маршрутний листок, в якому вказує:

- які і на якій ділянці супроводжувалися потяги, прізвища начальників цих потягів та резерв їх формування;
- які виявлені порушення громадського порядку, хто їх скоїв та які прийняті заходи до порушників;
- інші відомості, які мають значення для покращання охорони громадського порядку в поїздах та усунення причин та умов, які сприяють скоєнню правопорушень.

Нарядам супроводження забороняється:

- відхилятися від маршруту супроводження потягу без потреби;
- заводити знайомства та вступати в контакти, не пов'язані з виконанням обов'язків з іноземними громадянами;
- спати та відпочивати на шляху прямовання 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 потягу;

Застосування табельної вогнепальної зброї та спеціальних засобів у пасажирських та приміських потягах здійснюється на підставі розділу III Закону України “Про міліцію”.

Обов'язки керівництва окремої окремої роти міліції супроводу поїздів .

Головними завданнями окремої роти міліції супроводу поїздів, забезпечення якісного та ефективного виконання накладених на ОРМ СП завдань, по супроводженню пасажирських потягів, відповідальність за її діяльність.

Розподіл та розроблення функціональних обов'язків між співробітниками окремої роти міліції супроводу поїздів.

Організація підготовки проектів наказів, розпоряджень та вказівок керівництва Управління з питань діяльності окремої роти міліції супроводу поїздів.

Організація взаємодії окремої роти міліції супроводу поїздів з ВАСМ та іншими службами Управління, лінійними відділами, адміністрацією залізниці з питань, які знаходяться в їх компетенції.

Здійснення підбору, розстановки, навчання і виховання особового складу окремої роти міліції супроводу поїздів. Забезпечення дотримання ними дисципліни і законності.

Ви рішення інших питань здійснюється за дорученням керівництва Управління та ВАСМ УМВСТ.

6. 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 ОВС.

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.

Обов'язки міліціонерів при супроводі потяга:

1. Суворо дотримуватися законності, ретельно й уважно розбиратися на місці з порушниками громадського порядку.
2. Уживати заходів до виявлення і вилучення осіб, що знаходяться в нетверезому стані, що ображає людське достоїнство і суспільну мораль, припиняти спекуляцію спиртними напоями і їх вживання у вагонах потяга.
3. Уживати заходів до попередження і припинення дій громадян, а також усуненню умов, що можуть привести до виникнення пожежі.
4. При одержанні інформації про злочин, що готується, негайно вживати заходів до виявлення і затримки осіб, що вчинили злочин, наданню допомоги постраждалим, установленню свідків, слідів, знарядь злочину й інших речовинних доказів.
5. Про факти незаконних дій з боку працівників залізничного транспорту (безквиткового провозу пасажирів (безквиткових пасажирів), забороненого вантажу, контрабанди і т.д.) складати адміністративний протокол і доповідати своєму начальнику спеціальним рапортом.
6. Виявляти осіб, підозрюваних у здійсненні злочинів, а також осіб без постійного місця проживання і жебраків, припиняти порушення громадського порядку доставляти в найближчий орган транспортної міліції.
7. Не допускати посадки і висаджування пасажирів на ходу потяга, проїзду громадян на підніжках, зчепленнях і дахах вагонів.
8. При катастрофах, аваріях, а також стихійних лихах і пожежах уживати заходів до порятунку людей, наданню допомоги постраждалим, забезпеченню охорони місця події і майна, про подію негайно доповідати в найближчий ОВС на транспорті.

Примітка: по прибуттю на кінцевий пункт наряд супроводу потяга через оперативного чергового ЛВ цієї станції доповідає черговому свого органу про результати несення служби у потязі.

При відхиленні від маршруту в зв'язку з виниклою необхідністю доставляння правопорушників, наряд супроводу до прибуття потяга в зворотному напрямку згідно маршруту, з відома чергового по ЛВ бере участь в охороні громадського порядку на станції за місцем перебування.

Адміністративно-правові заходи боротьби з правопорушеннями, що посягають на громадський порядок у рухомому складі залізничного транспорту

§. Загальна характеристика адміністративно-правових заходів боротьби з правопорушеннями у рухомому складі на залізничному транспорті

ОВС на залізничному транспорті ведуть адміністративно-правову боротьбу з такими правопорушеннями, як:

- незаконне виробництво, придбання, зберігання, перевезення, пересилання наркотичних засобів або психотропних речовин без наміру збуту в невеликих розмірах (ст. 44 КУпАП);
- дрібні крадіжки (ст. 51 КУпАП);
-
- провезення заборонених предметів (ст. 133 КУпАП);
- порушення правил торгівлі спиртними напоями (ст. 156 КУпАП);
- незаконні валютні операції (ст. 162 КУпАП);
- порушення правил торгівлі та підприємництва (ст. 164 КУпАП);
- дрібне хуліганство (ст. 173 КУпАП);
- розпиття спиртних напоїв в громадських місцях і поява в громадських місцях у п'яному вигляді (ст. 178 КУпАП);
- азартні ігри, гадання в громадських місцях (ст. 181 КУпАП);
- заняття проституцією (ст. 181¹ КУпАП);
- завідомо неправдивий виклик спеціальних служб (ст. 183 КУпАП);
- злісна непокоря законній вимозі працівника міліції при виконанні ним службових обов'язків (ст. 185 КУпАП);
- порушення громадянами правил зберігання, носіння або перевезення вогнепальної, холодної або пневматичної зброї (ст. 191 КУпАП);
- порушення порядку паспортно-реєстраційного обліку (ст. 197 КУпАП);
- порушення порядку в'їзду в Україну (ст. 203 КУпАП).
- порушення встановлених правил перебування іноземців в Україні (ст. 204 КУпАП) та ін.

Чинним законодавством на ОВС покладено обов'язок здійснення нагляду за виконанням громадянами вищеназваних норм, а у разі їх порушення - застосування заходів попередження та припинення проступків.

Посадові особи ОВС складають протокол про вчинений проступок та направляють його до компетентних органів, зокрема до адміністративної комісії (ст.ст. 181 ч. 4, 181, 182, 183 КУпАП); адміністративної комісії при виконавчому комітеті міської, сільської ради (ст.ст. 181 ч.4, 182, 183 КУпАП); виконавчого комітету селищної, сільської ради (ст.ст. 181 ч.4, 182, 183 КУпАП) чи до суду (ст.ст. 181 ч. 1, 2, 3, 184 КУпАП). А по ст.ст. 44 ч.1, 117 ч.2, 133, 162, 164-4, 173,

177, 178, 190, 203 КУпАП уповноважені посадові особи ОВСТ приймають самостійне рішення¹.

Основи законодавства України про адміністративні правопорушення встановили коло органів (посадових осіб), що мають право здійснювати адміністративну юрисдикцію. Цими нормативними актами визначені три види юрисдикційних органів:

- колегіальні органи місцевого самоврядування та їх виконавчі комітети (адмінкомісії, служби у справах неповнолітніх, по боротьбі з пияцтвом, виконкоми селищних рад);

- районні (міські) суди (судді);

- ОВС, державні інспекції та інші органи (посадові особи), уповноважені на те законодавством.

ОВС є одним з основних суб'єктів, що здійснюють адміністративно-юрисдикційну діяльність. Ними розглядається майже половина всіх скоєних адміністративних правопорушень, за їх рішенням стягується понад 2/5 всіх штрафів, накладених в адміністративному порядку, застосовуються і інші санкції.

У системі суб'єктів адміністративно-юрисдикційної діяльності ОВС посідають особливе місце. З одного боку, це положення обумовлено тим, що ОВС проводять першочергові адміністративно-процесуальні дії, результатом яких є справа про адміністративне правопорушення, а з іншого – вони виступають як суб'єкти адміністративної юрисдикції по широкому колу справ з правом застосування цілого комплексу адміністративних стягнень. Тому юрисдикційна діяльність ОВС завжди має виключно державно-владний характер і здійснюється в офіційному нормозастосовному порядку.

Адміністративна юрисдикція як основна частина правоохоронної діяльності ОВС покликана забезпечувати цілісність відносин у сфері ОГП та ОГБ, ефективну боротьбу з правопорушеннями в тому числі і на об'єктах авіаційного транспорту.

Адміністративно-юрисдикційна діяльність ОВС відрізняється визначеною спеціалізацією. Ці органи розглядають справи про порушення правил, нагляд за виконанням яких на них покладено. Саме спеціалізація сприяє не тільки більш швидкому виявленню всіх обставин правопорушення, оскільки рішення приймаються в основному тими співробітниками, які здійснюють нагляд за виконанням правил, недотримання яких тягне адміністративну відповідальність. Це особливо важливо для розгляду справ про порушення правил, що потребують спеціальних знань.

В останні роки чинним законодавством суттєво розширена юрисдикційна діяльність ОВС порівняно з іншими галузевими органами управління. Розширення подібних повноважень виявилось і в обсязі їх адміністративної практики. У середньому ОВС регулюють і вирішують понад 60% справ про порушення громадського порядку, близько 40% справ про порушення правил

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення, (зі змінами та доповненнями станом на 1 березня 2002 р.). Харків, 2002.

громадської безпеки і близько 1% справ про порушення встановленого порядку управління.

Згідно з чинним законодавством ОВС надано право розглядати справи про порушення громадського порядку; правил користування авіаційним транспортом, а також правил, які направлені на забезпечення, збереження вантажів на авіаційному транспорті; правил проживання, та пересування на території України іноземних громадян та осіб без громадянства; правил прикордонного режиму; правил пожежної безпеки, санітарно-гігієнічних і санітарно-протиепідемічних правил на об'єктах, підвідомчих ОВС; правил паспортної системи, а також про незаконні валютні операції; про незаконне перевезення наркотичних речовин; про незаконний відпуск чи придбання бензину чи інших паливно-мастильних матеріалів; про злісне невиконання батьками чи особами, які їх замінюють, обов'язків по вихованню дітей.

Повний перелік правопорушень, які підвідомчі ОВС закріплені в Кодексі України про адміністративні правопорушення.

Широким об'єктом адміністративно-юрисдикційних повноважень володіють ОВС на залізничному транспорті. У принципі вони вирішують ті самі завдання та здійснюють ті ж функції, що і територіальні ОВС, але за специфічних умов. Ця специфіка виявляється в тому, що ОВС на залізничному транспорті мають завдання, які реалізуються в специфічних умовах. Цілодобова робота залізничного транспорту, оперативний стан, що склався, викликають необхідність маневрувати цими силами та засобами в будь-який час доби. Постійне знаходження пасажирів та вантажів в русі ускладнює встановлення місця і обставин скоєння правопорушень, свідків, а також розшук правопорушників. Ці фактори впливають і на об'єкти адміністративно-юрисдикційних повноважень ОВС на залізничному транспорті.

Відділи (відділення) ОВС на залізничному транспорті та лінійні пункти міліції є основними підрозділами, які вправі здійснювати адміністративно-юрисдикційну діяльність, оскільки саме на них покладено завдання безпосередньої ОГП та ОГБ на об'єктах залізничного транспорту.

Юрисдикція ОВС поєднана не тільки із здійсненнями суто юрисдикційних дій (розгляд та вирішення конкретних справ, здійснення повноважень по накладенню адміністративних стягнень), але вона також пов'язана з реалізацією компетенції не юрисдикційного характеру як самими суб'єктами адміністративної юрисдикції, так і іншими посадовими особами ОВС, які не володіють правом здійснення юрисдикції. Безпосередньо ОВС надано право здійснювати перевірку документів для встановлення особи правопорушника; здійснювати адміністративні затримання з метою забезпечення умов для можливого притягнення в майбутньому до адміністративної відповідальності; впливати на порушника засобами інституту офіційного застереження; здійснювати огляд та ін. При цьому адміністративно-юрисдикційні заходи мають адміністративно-попереджувальний характер.

В одних випадках ОВС "обслуговують самі себе" (наприклад, затримання порушника громадського порядку співробітником ОВС в приміщенні

аеровокзалу), в інших – здійснюють адміністративно-юрисдикційні дії для забезпечення необхідних умов по реалізації адміністративної юрисдикції іншими її суб'єктами (наприклад, оформлення адміністративних протоколів для розгляду їх адміністративними комісіями, органами санітарного нагляду).

Слід також відмітити, що по одній категорії справ адміністративно-юрисдикційна компетенція ОВС є винятковою, по другій – змішаною. Наприклад, тільки ОВС розглядають справи і притягають до адміністративної відповідальності за розпивання спиртних напоїв у громадських місцях. Справи про адміністративно-каране хуліганство розглядаються і вирішуються одноособово начальником (його заступниками) ОВС, який чи накладає на правопорушника штраф, чи направляє справу в районний (міський) суд з одночасним доставлянням туди затриманого. Таким чином, юрисдикційними повноваженнями по цих справах наділені як ОВС (в особі їх керівника), так і суд. Однак з тексту закону випливає, що ОВС визнається тим суб'єктом адміністративної юрисдикції, куди обов'язково в кожному випадку надходять підготовлені матеріали про дрібне хуліганство для розгляду і вирішення по суті. До суду вказані матеріали можуть бути направлені лише за рішенням, яке прийнято начальником ЛВ ОВС.

Адміністративно юрисдикційна діяльність ОВС базується на правових основах, що є юридичною гарантією забезпечення прав та законних інтересів громадян при її здійсненні.

§. Порядок оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення

При вчиненні громадянами правопорушення уповноважені на те посадові особи ОВС згідно зі статтями 254, 255 КУпАП складають протокол про адміністративне правопорушення.

Складати протоколи про адміністративні правопорушення мають право уповноважені на це посадові особи територіальних і транспортних органів та підрозділів внутрішніх справ, які мають спеціальні звання.

Усі реквізити протоколу заповнюються розбірливим почерком українською мовою. Не допускається закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу, а також внесення додаткових записів після того, як протокол підписаний особою, відносно якої він складений.

Якщо правопорушення вчинено кількома особами, то протокол про адміністративне правопорушення складається на кожную особу окремо. При складанні протоколу вказується частина статті та стаття КУпАП, згідно з якою настає адміністративна відповідальність за вчинені протиправні дії.

Зазначається число, місяць і рік складання протоколу, а також назва населеного пункту, де він складений. Указується посада, повне найменування органу внутрішніх справ, спеціальне звання, прізвище, ім'я та по батькові посадової особи, яка склала протокол.

У розділі відомостей про особу, яка вчинила правопорушення, зазначається:

- пункт 1 - повністю (без скорочень) її прізвище, ім'я та по батькові;

- пункт 2 - число, місяць і рік народження, а також повна адреса місця народження;
- пункт 3 - громадянство;
- пункт 4 - найменування підприємства, установи, організації, де працює або навчається особа, та її посада. Якщо особа, яка вчинила правопорушення, не працює, то про це робиться відмітка у пункті 4;
- пункт 5 - середньомісячний заробіток або інші доходи особи, яка вчинила правопорушення;
- пункт 6 - кількість осіб, які знаходяться на її утриманні, включаючи неповнолітніх дітей та інші категорії осіб, які не отримують пенсії, не мають власних доходів тощо;
- пункт 7 - фактичне місце проживання особи на час вчинення правопорушення;
- якщо особа притягується до адміністративної відповідальності повторно протягом року, у пункті 8 проставляється - число, місяць і рік скоєння попереднього правопорушення, повна назва органу внутрішніх справ, яким особа притягалася до адміністративної відповідальності, стаття КУпАП, вид адміністративного стягнення: попередження, штраф (на яку суму), адміністративний арешт (кількість діб) тощо;
- пункт 9 - серія, номер паспорта, дата видачі й найменування органу внутрішніх справ, що його видав; серія, номер іншого документа, що посвідчує особу, яка вчинила правопорушення (службове чи пенсійне посвідчення, студентський квиток і т. ін.), дата видачі й найменування підприємства, установи, організації, що його видали, або номер оператора, який здійснював перевірку особи за картотекою адресного бюро.

При викладенні обставин правопорушення вказується число, місяць, рік, час його скоєння, суть правопорушення, які саме протиправні дії вчинила особа, яка притягається до адміністративної відповідальності.

У випадках, передбачених КУпАП, до протоколу вносяться прізвища, ім'я та по батькові двох свідків правопорушення, адреси їх місця проживання, а також ставляться підписи свідків.

Якщо в результаті вчинення адміністративного правопорушення заподіяно майнову шкоду громадянину, підприємству, установі чи організації, то в протоколі зазначається прізвище, ім'я та по батькові потерпілого, адреса місця його проживання або назва підприємства, установи, організації, їх місцезнаходження, ставиться підпис потерпілого або представника підприємства, установи, організації і вказується розмір заподіяної правопорушенням матеріальної шкоди.

Особі, яка притягається до адміністративної відповідальності роз'яснюються її права та обов'язки, передбачені ст. 268 КУпАП, а також повідомляється про час та місце розгляду адміністративної справи. На знак обізнаності з вищевказаним особа ставить у протоколі свій підпис, а у разі відмови ставити підпис - про це робиться відповідна відмітка.

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, дає письмове пояснення по суті скоєного правопорушення, яке записується в протокол, і ставить свій підпис, а також може робити заяви і клопотати по суті складання протоколу та розгляду справи (у разі відмови від пояснення або підписання протоколу про це робиться запис посадової особи, яка склала протокол, що підтверджується підписами свідків).

Посадова особа, яка розглядає протокол, виносить рішення про задоволення чи відхилення заяви або клопотання, про що робиться відповідний запис у протоколі.

У випадках, коли в особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, вилучалися документи або речі, що мають значення для розгляду адміністративної справи і прийняття об'єктивного рішення, у протоколі робиться відповідний запис із зазначенням того, які саме документи або речі долучаються до протоколу.

Протокол підписується посадовою особою, яка його склала.

До протоколу долучаються матеріали, що підтверджують факт вчинення адміністративного правопорушення (рапорти посадових осіб, заяви, пояснення правопорушників, потерпілих, свідків правопорушення, протоколи виявлення, знищення тощо).

Кожний документ має свої реквізити (дату, адресу, назву, підпис, штампи, печатки тощо) і повинен відповідати своєму призначенню, містити достовірну інформацію, відповідати вимогам законодавства.

§. Порядок оформлення постанови по справі про адміністративні правопорушення

ОВС розглядають справи про адміністративні правопорушення згідно зі ст. 222 КУпАП. Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, орган (посадова особа) відповідно до ст. 283 КУпАП виносить постанову за справою про адміністративне правопорушення.

Усі реквізити постанови заповнюються розбірливим почерком українською мовою. Не допускається закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до постанови, а також внесення додаткових записів після того, як постанова підписана особою, щодо якої вона винесена.

У постанові обов'язково проставляється число, місяць, рік і місце її винесення. Указується посада, найменування органу внутрішніх справ, звання, прізвище та ініціали посадової особи, яка розглядала матеріали адміністративної справи і винесла постанову.

У розділі про відомості стосовно особи, яка вчинила правопорушення, зазначається повністю (без скорочень) її прізвище, ім'я та по батькові, число, місяць і рік народження, а також адреса місця народження, фактичне місце проживання особи на час вчинення правопорушення, найменування підприємства, установи, організації, де вона працює або навчається і посада; указується документ, який засвідчує особу.

У розділі “ВСТАНОВИВ” вказується число, місяць, рік, час скоєння адміністративного правопорушення, прізвище та ініціали особи, яка його вчинила, викладаються обставини і суть скоєного правопорушення, установлені при розгляді матеріалів адміністративної справи. Зазначається стаття КУпАП, яка передбачає відповідальність за дане адміністративне правопорушення.

У розділі “ПОСТАНОВИВ” посадова особа, яка розглядала матеріали адміністративної справи, виносить постанову про накладення адміністративного стягнення (попередження, штраф із зазначенням суми, направлення матеріалів на розгляд суду, адміністративної комісії тощо), застосування заходів впливу, передбачених статтею 24-1 КУпАП, або закриття справи, про що робиться відповідний запис.

Після розгляду справи про адміністративне правопорушення залежно від результатів її розгляду посадова особа, яка розглядала матеріали адміністративної справи і виносила постанову, приймає рішення щодо вилучених документів чи речей, про їх конфіскацію в установленому порядку, повернення власнику або знищення, про що робиться запис у постанові.

Постанова підписується посадовою особою, яка її винесла. Постанова оголошується негайно після закінчення розгляду адміністративної справи. Копія постанови не пізніше трьох днів вручається або висилається особі, щодо якої цю постанову винесено.

Якщо копія постанови вручається особі, притягнутій до адміністративної відповідальності, особисто, то в постанові вказується дата її вручення і ставиться підпис правопорушника. Копія постанови в той самий строк вручається або висилається потерпілому, батькам неповнолітніх правопорушників або особам, що їх замінюють, чи іншим зацікавленим особам на їх прохання. У постанові зазначається дата постанови і ставиться підпис особи, яка її отримала.

Якщо копія постанови висилається правопорушнику, потерпілому чи іншим зацікавленим особам поштою, то про це в постанові робиться відповідна помітка і вказується дата направлення копії постанови.

§4. Порядок оформлення протоколу про адміністративне затримання громадянина

З метою припинення адміністративних правопорушень, якщо вичерпано інші заходи впливу, з метою встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості скласти його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення допускається адміністративне затримання особи, її особистий огляд, огляд речей та вилучення речей і документів.

Протокол про адміністративне затримання особи, яка вчинила правопорушення, складається відповідно до ст. 261 КУпАП.

Усі реквізити протоколу про адмінзатримання заповнюються розбірливим почерком українською мовою. Згідно із Законом Української РСР “Про мови в

Українській РСР” у місцях проживання більшості громадян інших національностей можуть використовуватись поряд з українською і їхні національні мови. У разі, коли громадяни іншої національності, що становлять більшість населення зазначених адміністративно-територіальних одиниць, населених пунктів, не володіють в належному обсязі національною мовою або коли в межах цих адміністративно-територіальних одиниць, населених пунктів компактно проживає кілька національностей, жодна з яких не становить більшості населення даної місцевості, у роботі може використовуватись українська мова або мова, прийнята для всього населення.

Не допускається закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу про адміністративне затримання, а також внесення додаткових записів після того, як протокол про адміністративне затримання підписаний особою, щодо якої він складений.

Протокол про адміністративне затримання повинен бути пронумерований друкарським способом, тобто на ньому мають проставлятися серія і номер.

У протоколі про адміністративне затримання зазначається число, місяць і рік його складання, а також назва населеного пункту, де він складений. Указується посада, повне найменування органу внутрішніх справ, звання, прізвище, ім'я та по батькові посадової особи, яка склала протокол про адміністративне затримання.

Зазначаються відомості про особу, яка вчинила правопорушення і щодо якої провадиться адміністративне затримання, а саме: зазначається повністю (без скорочень) її прізвище, ім'я та по батькові, число, місяць і рік народження, фактичне місце проживання на час вчинення правопорушення.

Указується назва ЛВ ОВС або іншого приміщення (службовий кабінет інспектора АСМ, чергова частина, громадський пункт охорони порядку тощо), куди доставлено затриманого, адреса його місця розташування, число, місяць і рік, а також час доставляння.

Зазначається частина статті та стаття КУпАП, якою передбачена адміністративна відповідальність особи за вчинене правопорушення, а також мотиви затримання: припинення адміністративного порушення, коли вичерпано інші заходи впливу, встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості складення його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справи та виконання постанови щодо справи про адміністративне правопорушення.

Згідно зі ст. 261 КУпАП про місце перебування особи, затриманої за вчинення адміністративного правопорушення, негайно повідомляються її родичі, а на її прохання також власник відповідного підприємства, установи, організації або уповноважений ним орган, про що в протоколі про адміністративне затримання робиться відповідний запис, де вказується, кому саме повідомлено і в який спосіб.

Про затримання неповнолітнього обов'язково повідомляються його батьки або особи, які їх замінюють. У протоколі про адміністративне затримання

зазначається час, дата повідомлення і кому саме повідомлено. Перед поміщенням до кімнати для затриманих в адміністративному порядку або в службовому приміщенні, куди доставлено затриманого, може проводитися особистий огляд уповноваженою на те особою однієї статі із затриманим і в присутності понятих тієї самої статі.

Огляд речей, ручної поклажі, багажу, транспортних засобів та інших предметів здійснюється у присутності двох понятих і особи, у власності (володінні) якої вони перебувають.

Про проведення особистого огляду й огляду речей згідно зі ст.264 КУпАП у протоколі про адміністративне правопорушення або у протоколі про адміністративне затримання робиться відповідний запис, де вказуються прізвища, ім'я та по батькові, адреси місця проживання двох понятих.

Відповідно до ст. 265 КУпАП речі й документи, що є знаряддям або безпосереднім об'єктом правопорушення, виявлені під час затримання, особистого огляду або огляду речей, вилучаються посадовими особами органів внутрішніх справ, про що в протоколі про адміністративне правопорушення або у протоколі про адміністративне затримання робиться запис, які саме речі, предмети, документи вилучені в затриманого, указуються їх індивідуальні ознаки, номери і т.ін., а за потреби - місця та обставини їх виявлення, якщо це має суттєве значення при розгляді адміністративної справи.

Вилучені речі й документи зберігаються до розгляду справи про адміністративне правопорушення у місцях, що їх визначають органи (посадові особи), яким надано право провадити вилучення речей і документів, а після розгляду справи, залежно від результатів її розгляду, їх у встановленому порядку конфіскують або повертають власникові, або знищують, а при оплатному вилученні речей - реалізують.

У протоколі про адміністративне затримання робиться перелік предметів одягу, в який була одягнута особа під час затримання. Крім того, у протоколі про адміністративне затримання відзначається, чи виявлені в затриманого при особистому огляді тілесні ушкодження. Якщо так, то в протоколі про адміністративне затримання зазначається, які саме (синці, подряпини, різані рани тощо), на яких частинах тіла вони розташовані. У разі, коли затриманий потребує медичної допомоги, у протоколі про адміністративне затримання вказується час її надання, номер бригади швидкої медичної допомоги, прізвище та ініціали лікаря, до якого медичного закладу госпіталізовано затриманого.

При надходженні під час затримання, проведення особистого огляду, огляду речей заяв чи зауважень у протоколі про адміністративне затримання робиться запис, ким вони зроблені, і викладається їх суть.

Факт проведення особистого огляду й огляду речей у протоколі про адміністративне затримання засвідчується підписами уповноваженої особи, яка робила огляд, затриманої особи і понятих.

У протоколі про адміністративне затримання вказується дата, час і причина звільнення затриманої особи, які речі, предмети або документи повернуто їй при звільненні, а також чи є в особи, що звільняється, претензії і які саме, що

засвідчується особистим підписом цієї особи.

Протокол про адміністративне затримання підписується посадовою особою, яка його склала.

§. Діловодство у справах про адміністративні правопорушення

Бланки протоколів про адміністративні правопорушення та протоколів про адміністративне затримання є документами суворого обліку і друкуються із зазначенням серії і номера.

Забезпечення органів і підрозділів внутрішніх справ бланками та журналами, здійснюється головними управліннями МВС України в АРК, м. Києві та Київській області, УМВС України в областях, м. Севастополі, на транспорті.

Кількісний облік видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення та бланків протоколів про адміністративне затримання ведеться в журналі видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення та бланків протоколів про адміністративне затримання.

Складені протягом доби протоколи про адміністративні правопорушення та протоколи про адміністративне затримання реєструються в журналі обліку матеріалів про адміністративні правопорушення та протоколів про адміністративне затримання.

У ліноорганах журнали видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення та бланків протоколів про адміністративне затримання і обліку матеріалів про адміністративні правопорушення та протоколів про адміністративне затримання ведуться працівником, який за своїми функціональними обов'язками є відповідальним за стан адміністративно-штрафної практики.

Матеріали про адміністративні правопорушення і протоколи про адміністративне затримання відповідно до журналу обліку матеріалів про адміністративні правопорушення та протоколів про адміністративне затримання підшиваються до справи за порядковими номерами і зберігаються в металевих сховищах у лівідділах внутрішніх справ та місцевих органах державного пожежного нагляду за місцем прийняття рішення про накладення адміністративного стягнення. Підшиті до справи сторінки нумеруються.

Термін зберігання матеріалів про адміністративні правопорушення, журналів видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення та журналів обліку матеріалів про адміністративні правопорушення встановлюється чинним законодавством.¹

§.Поняття служби ОГП ОВС та її основні завдання

Служба ОГП - це галузевий структурний підрозділ МВС України, який об'єднує ряд міліцейських формувань та апаратів управління ними. На неї покладено забезпечення охорони правопорядку в громадських місцях,

¹ Наказ МВС України від 22.02.01 р. № 185 „Про затвердження інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення”.

здійснення паспортної й дозвільної систем, дотримання правил перебування в Україні іноземних громадян та осіб без громадянства, охорона, конвоювання затриманих та взятих під варту осіб. Таким чином, служба ОГП є комплексною і складається із зазначених лінійних служб, які здійснюють основне завдання ОВС - ОГП й ОГБ. У ЛВ ОВС на авіаційному транспорті вона має дещо менший обсяг повноважень. Тут відсутні такі структурні служби як : паспортна, дозвільна, ІТТ, приймальники-розподільники, майже не використовується інститут дільничних інспекторів.

Основними завданнями служби ОГП є:

- забезпечення правопорядку на транспортних об'єктах та в інших громадських місцях;
- попередження, припинення злочинів та інших правопорушень в громадських місцях, активна участь у розкритті злочинів та затриманні злочинців;
- охорона всіх видів власності;
- охорона прав, честі та гідності громадян від злочинних посягань та інших протиправних дій.

Забезпечення належного громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту та території станцій є одним з головних завдань ОВС на залізничному транспорті. Виконуючи це завдання, підрозділи зазначеної служби забезпечують громадський порядок на об'єктах залізничного транспорту, та в рухомому складі поїзда в як в звичайних умовах, так і при проведенні масових заходів, стихійних лихах та інших надзвичайних обставинах.

З цією метою вони здійснюють контроль за виконанням всіма громадянами й посадовими особами правил, що регулюють громадський порядок, а також порядку перебування громадян на об'єктах авіаційного транспорту; подають в межах наданих прав допомогу народним депутатам, представникам державних органів і об'єднань громадян в здійсненні їх законної діяльності, якщо їм чиниться протидія або загрожує небезпека з боку правопорушників; здійснюють заходи щодо забезпечення виконання загальнообов'язкових рішень місцевих рад, прийнятих ними в межах своєї компетенції, з питань ОГП і організації торгівлі; забезпечують громадський порядок під час проведення масових заходів комерційного характеру на кошти організацій та осіб, які їх проводять.

Служба веде також велику роботу щодо запобігання і припинення злочинів, затримання осіб, які скоїли злочини або підозрюються в їх скоєнні, розшуку осіб, які переховуються від слідства та суду, охорони та конвоювання взятих під варту, виявлення причин та умов, що сприяли скоєнню злочинів та вжиття заходів до їх усунення.

Охороняючи державну, колективну та інші види власності, права та законні інтереси підприємств, установ та організацій, служба ОГП запобігає розкраданням майна та інших цінностей з об'єктів, прийнятих під охорону, веде боротьбу зі спекуляцією та порушеннями правил ведення валютних операцій.

У сфері захисту прав та законних інтересів громадян від злочинних посягань та інших протиправних дій ця служба вживає у встановленому порядку заходів за заявами та повідомленнями громадян для забезпечення недоторканості їх

особи та майна, захисту честі та гідності, здоров'я та життя, особистої волі.

Служба ОГП має подавати негайну допомогу особам, які постраждали в результаті аварій та нещасних випадків, а також тим, які перебувають в громадських місцях у безпорадному стані, забезпечує зберігання знайдених речей, документів та цінностей.

Для здійснення цих завдань та обов'язків апарати, підрозділи та працівники зазначеної служби мають певні права. Загальні права міліції по ОГП закріплюються законодавчими актами України; спеціальні права підрозділів і працівників служби ОГП - відомчими нормативними актами (наказами, настановами, інструкціями тощо), які регулюють їх діяльність. Виконуючи свої завдання, ця служба виступає від імені держави і представляє інтереси останньої, її працівники мають право в межах своїх повноважень давати обов'язкові до виконання розпорядження громадянам й посадовим особам та використовувати в разі необхідності заходи адміністративного примусу.

ОГП здійснюється рядовим і начальницьким складом стройових частин та підрозділів ОВС на авіаційному транспорті, а також приданими силами: особовим складом спеціальних закладів, підрозділів міліції швидкого реагування; міліцією державної охорони та інспекторським складом апаратів управління цієї служби.

При ускладненні оперативної обстановки для ОГП можуть залучатися працівники інших служб ОВС, слухачі та курсанти навчальних закладів, особовий склад Внутрішніх військ МВС України.

Організація служби ОГП ОВС спирається на систему її підрозділів, які перебувають між собою у певному зв'язку, що базується на підпорядкуванні нижчих апаратів вищим, координації й взаємозв'язку з іншими службами ОВС. Ця система складається з трьох ланок. Вищою ланкою є ДАСМ МВС України, яке здійснює в межах своєї компетенції загальне керівництво підвідомчою службою, забезпечує управління діяльністю всіх нижчих апаратів. При цьому ДАСМ МВС України організує діяльність апаратів лінійних служб ОГП та здійснення дозвільної системи, а також забезпечення режиму перебування в Україні іноземних громадян та осіб без громадянства.

Друга ланка цієї служби охоплює апарати ОГП УМВС (ГУМВС) в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, а також Департаменту транспортної міліції.

Третю ланку служби ОГП становлять підрозділи в міських, районних, лінійних відділах внутрішніх справ.

Структура конкретного апарату служби ОГП визначається перш за все його компетенцією та чисельністю інспекторського складу.

Для проведення організаційної роботи в апаратах першої та другої ланки інспекторський склад об'єднується за лінійним принципом (ППСМ, служба по керівництву дільничними інспекторами (там де вони передбачені штатним розкладом), а в третьої – ППСМ та інспекторами відділення передполітного догляду тощо). Крім того, в них утворюється, як правило, інформаційно-аналітичний підрозділ, а також підрозділ по організації взаємодії з громадськими

формуваннями по ОГП.

Кожній ланці служби ОГП властиві свої особливості. Так, центральні апарати управління службою, як правило, не мають безпосередньо підпорядкованих їм сил. Зміст їх діяльності полягає у здійсненні організаційно-методичного керівництва роботою апаратів нижчого рівня, поданні їм практичної допомоги, контролі та перевірці виконання, узагальненні та поширенні позитивного досвіду роботи, забезпеченні зв'язку підрозділів служби з населенням та громадськістю, розробці проектів нормативних актів та методичних вказівок з питань служби, зборі, обробці та аналізі інформації про стан ОГП, ефективності використання сил, підготовці та здійсненні на цій основі конкретних організаційних заходів.

Місцеві апарати управління службою ОГП – це безпосередні організатори практичного виконання завдань, покладених на дану службу, їх діяльність протікає у тісному зв'язку з державними та громадськими організаціями. Місцеві апарати на відміну від центральних не тільки виконують організаційні функції, а й безпосередньо беруть участь в ОГП. Найважливішою умовою успішного виконання поставлених завдань є інформаційно-аналітична робота, яка включає в себе збір, узагальнення та аналіз інформації про стан оперативної обстановки та ОГП силами даної служби. При аналізі оперативної обстановки враховуються географічні та соціально-економічні особливості території, яка обслуговується, чисельність та склад населення, пропускна спроможність аеропортів, кількість та можливості наявних сил та засобів, пора року та доби, кліматичні умови. Велике значення для цієї служби має аналіз стану громадського порядку, дані про кількість, динаміку та структуру злочинності, правопорушень на об'єктах обслуговування та в прилягаючих громадських місцях, тощо. Для вивчення та аналізу оперативної обстановки використовуються, перш за все, статистична звітність, оперативні та робочі карти та інші документи, які відображають стан ОГП та боротьби зі злочинністю, а також інформація ОВС, інших правоохоронних органів, повідомлення державних та громадських організацій, заяви громадян та повідомлення засобів масової інформації.

Одним з найважливіших елементів організації служби ОГП є прийняття відповідних рішень. Основними видами рішень є відомчі акти управління, в яких відображається розстановка сил та засобів згідно з планами комплексного використання їх в ОГП (єдина дислокація), а також планом використання залученого особового складу підрозділів міліції швидкого реагування “Беркут”, інших підрозділів ППСМ, Міністерства оборони України, сил громадськості.

Важливим видом управлінського рішення є плани роботи апаратів та підрозділів служби ОГП, в яких вивчається обсяг роботи по ОГП на об'єкті обслуговування на рік, квартал, місяць. В цілому вони містять робочу програму діяльності цих апаратів та підрозділів.

Перспективні плани містять найбільш важливі організаційні заходи, виконання яких потребує тривалих зусиль та забезпечує успішне вирішення основних завдань органів внутрішніх справ. Вони розробляються апаратами МВС України, Департаменту транспортної міліції, УМВС в областях.

Крім перспективних планів, в організації служби ОГП широко

використовуються різноманітні спеціальні плани. Вони складаються з метою організації роботи служби в умовах складної оперативної обстановки, надзвичайних обставин, коли вимагаються максимальні зусилля цієї служби або комплексне використання сил та засобів для здійснення цільових заходів та операцій.

Велике значення в організації служби ОГП має контроль виконання прийнятих рішень. Основним методом оперативного контролю в організації служби ОГП є перевірка стану справ на місцях. Вона не пов'язана з строками й може здійснюватися в будь-який час. Основною метою таких перевірок є подання практичної допомоги підвідомчим апаратам та підрозділам, виявлення недоліків та їх усунення.

Важливим методом оперативного контролю є ознайомлення керівників галузевої служби з документами та матеріалами безпосередньо в органах та підрозділах міліції, а також якістю практичного виконання завдань по ОГП. Вивчення планів, звітів, протоколів і інших матеріалів, які надходять, та їх аналіз дають можливість керівникам одержати повне уявлення про рівень діяльності конкретного органу, підрозділу і на підставі зроблених висновків дати об'єктивну оцінку результатам цієї діяльності.

ППСМ здійснюється різноманітними видами службових нарядів, основними з яких є патрулі, патрульні групи, спеціалізовані патрульні групи, пости охорони порядку, пости охорони об'єктів, пости регулювання дорожнього руху, контрольно-пропускні пункти, наряди супроводу поїздів. Підрозділами ППСМ ЛВ ОВС на залізничному транспорті з них використовуються наступні.

§2. Поняття та сутність тактики ОГП і ОГБ на залізничному транспорті

Охороняючи громадський порядок, ведучи боротьбу зі злочинністю, ОВС на авіаційному транспорті здійснюють різноманітні заходи. В одних випадках це ОГП при проведенні масових і спеціальних заходів, в інших - повсякденна безпосередня діяльність по ОГП у аеровокзалах і інших громадських місцях. Хоча названі заходи мають деякі відмінності, водночас у них є і спільні риси. Головна з них – спорідненість мети – полягає в недопущенні і припиненні порушень громадського порядку, у попередженні і розкритті злочинів. Усе це і зумовлює використання ОВС на авіаційному транспорті оснований на законах, вироблених і перевірених практикою форм і методів, засобів і прийомів діяльності по ОГП, які проводяться за певною системою. Цю спеціально розроблену систему ми і називаємо тактикою.

Тактика ОГП - це сукупність форм і методів, способів і прийомів діяльності апаратів і підрозділів органів внутрішніх справ по забезпеченню охорони порядку і боротьби зі злочинністю. Вона може бути розподілена на тактику патрульно-постових нарядів і підрозділів. Відома також тактика ОГП районних, міських, обласних органів внутрішніх справ і ОВС на авіаційному транспорті.

Тактика ОГП класифікується за видами діяльності: затримання і доставляння порушників громадського порядку і злочинців; попередження і припинення правопорушень; боротьба з пияцтвом, хуліганством, бродяжництвом.

Наукові основи тактики ОГП є сукупністю діалектики, науки управління, права, відомих нормативних актів, а також висновків і узагальнень передового досвіду.

Передовий досвід служить постійним джерелом основ тактики ОГП. При цьому цінні не тільки конкретні дії патрульно-постових нарядів, але і позитивний досвід всієї діяльності органів внутрішніх справ. З цією метою позитивний досвід практики систематично і ретельно аналізується, виявляються в кожному конкретному випадку риси і властивості, що мають загальне значення, які можуть бути використані для ефективної ОГП.

Норми права, що містяться в законах і відомих нормативних актах, які регулюють діяльність міліції, мають важливе значення для тактики ОГП. Вони дозволяють працівникам міліції правильно орієнтуватися в більшості випадків антигромадських проявів, вибирати найбільш дієві тактичні прийоми попередження і припинення правопорушення при точному дотриманні принципу законності.

Елементами тактики ОГП є форми і методи, способи і прийоми діяльності ОВС. Розглянемо більш розгорнуто названі елементи.

Форми ОГП - це зовнішнє вираження розстановки сил ОВС і зміст їх конкретної діяльності, визначені певними статутами, наставленнями і посадовими інструкціями. До форм ОГП належать дислокація (розстановка) патрульно-постових нарядів, рейди, заслони, операції, оперативне відпрацювання ділянок зі складною оперативною обстановкою, шляхом яких здійснюється безпосередня ОГП¹.

Дислокація – найбільш доцільна розстановка постів і маршрутів патрулювання, органів управління патрульно-постовими нарядами на об'єктах авіаційного транспорту з метою забезпечення ОГП, боротьби зі злочинами.

Рейд – форма використання особового складу з метою рішення спеціальних задач: обстеження будь-яких об'єктів, розшук злочинців, затримання бродяг і осіб, які скоїли адміністративні правопорушення і т.ін. Здебільшого тут використовуються рухомі наряди, що здійснюють свою діяльність шляхом обходу, об'їзду, огляду, засади і т.ін. Для участі в рейдах привертаються не тільки патрульно-постові наряди міліції, але і співробітники інших служб, сил громадськості, адміністрації авіапідприємств. Для проведення рейдів приймаються спеціальні управлінські рішення з вказівкою мети, місця і часу проведення заходів, потреби сил і їхньої розстановки, маршрутів руху.

Заслон – це така розстановка сил ОВС і їх використання, що дозволяє забезпечити перекриття імовірних напрямків пересування антигромадських елементів, можливих шляхів слідування злочинців, які розшуковуються, недопущення їхнього проникнення в певну зону, на ділянку. Заслони встановлюються на входах в аеровокзальні комплекси і включають декілька видів патрульно-постових нарядів.

Операція включає в себе сукупність погоджених і взаємопов'язаних за метою, часом і місцем дій апаратів і підрозділів ОВС, які проводяться за єдиним планом

¹ Наказ МВС України № 404-94р. "Про затвердження Статуту Патрульно-постової служби міліції України".

і спрямовані на виконання однієї або декількох задач: профілактика пияцтва в районі аеровокзалів та аеропортів; активізація боротьби з бродяжництвом у великих містах, в аерокомплексах, особливо в періоди виїзду/приїзду громадян на відпочинок у курортні зони; припинення дитячої бездоглядності в дні шкільних канікул і т.ін. У ряді випадків операція може бути заключною стадією заходів, що проводилися раніше. Наприклад, операція по затриманню злочинця, який розшукується ОВС, щодо якого надійшли дані про його появу на ділянці обслуговування.

Оперативне відпрацювання ділянок зі складною оперативною обстановкою є комплексним заходом старшого оперативного начальника, який він проводить особисто з притягненням додаткових сил, згруповує їх на невеликій ділянці, постійно маневруючи з метою надання допомоги або оперативного управлінського впливу на стан справ, який склався на тій або іншій ділянці. Ця тактична форма використовується рідко, бо вимагає значного відволікання сил з сусідніх ділянок і проводиться, як правило, протягом тривалого часу. Для проведення оперативного відпрацювання приймається управлінське рішення у вигляді плану, яке щодоби корегується з урахуванням стану справ і результатів проведених заходів.

Методи ОГП висловлюють певні настанови або шляхи здійснення конкретних заходів. До них належать:

- попередження порушення порядку і скоєння злочинів;
- безпосередній вплив на осіб, які порушують порядок, припинення злочинів;
- усунення причин і умов, що сприяють порушенням порядку і скоєнню злочинів.

Попередження як тактичний метод здійснюється за допомогою виставлення спеціальних нарядів. Наприклад, під час катастроф, аварій на авіаційному транспорті з метою попередження нещасних випадків організується оточення місця пригоди для перешкоджання проходу сторонніх громадян.

Найбільш активним методом ОГП є **безпосередній вплив на правопорушника**. Він здійснюється шляхом морального або фізичного впливу і направлений на припинення вже початого правопорушення з метою його локалізації і припинення. Наприклад, вимога постового, патрульного про припинення протиправних дій, роз'яснення про відповідальність за невиконання вимог працівників міліції; затримання і доставляння в чергову частину особи, яка пропустила грубе порушення порядку.

Законодавчі акти встановлюють обов'язок ОВС, поряд з іншими державними органами, громадськими організаціями, підприємствами, розробляти і здійснювати заходи, спрямовані на попередження адміністративних правопорушень, виявлення і усунення причин і умов, що сприяють їх скоєнню, на виховання громадян в дусі високої свідомості, дисципліни, точного дотримання законів і підзаконних актів.

У рамках одного й того ж методу можуть бути використані різноманітні способи і прийоми ОГП. Стосовно тактики патрульно-постової служби до способів і прийомів належать *зауваження і роз'яснення, вимога і опитування,*

огляд і переслідування, обхід і об'їзд, встановлення і перевірка, сприяння і надання допомоги, засада і охорона, підтримання зв'язку і т.ін.

Спосіб у тактиці ППСМ – це система будь-яких дій. Наприклад, патрулювання, пошук, блокування і ін. *Прийом* – окрема дія, наприклад, перевірка документів, охорона затриманих, конвоювання. Зазначені методи, способи і прийоми необхідно застосовувати творчо, з урахуванням обстановки, що склалася, з найбільшою ефективністю.

Сутність тактики ОГП виражається у виборі, визначенні шляхів і методів, форм і методів боротьби, які найбільше відповідають конкретній обстановці і направлені на успішне рішення поставленої задачі. Слід відзначити, що *тактика* – це комплекс організаційних заходів, їх динамічна, виконавча сторона, що виражається в застосуванні різноманітних прийомів, методів для рішення поставленої задачі, досягнення певної мети. Як правило, виконання тактичних задач передують рішення організаційних питань. Важливі тактичні задачі ОГП не можуть бути вирішені без збору і обробки інформації, без аналізу і оцінки оперативної обстановки. Дієвість тактики визначається її безперервним розвитком. Вдосконаленням конкретних форм і методів, способів і прийомів ОГП.

На вибір тактики і використання її форм і методів, способів і прийомів ОГП вирішальний вплив справляють фактори, що характеризують оперативну обстановку, в якій діють органи внутрішніх справ.

Залежно від сфери виникнення і характеру їх дій всі фактори, які впливають на тактику ОГП, можна поділити на три групи:

- фактори зовнішнього середовища, пов'язані з соціально-економічними, демографічними, географічними умовами, за яких здійснюють свою діяльність органи внутрішніх справ;
- фактори сфери громадського порядку, пов'язані зі станом злочинності та інших порушень громадського порядку;
- фактори системи управління органу внутрішніх справ: організаційна структура органу; наявність сил і методів; правове регулювання діяльності та ін.

Відмічені фактори в більшому або меншому ступені впливають на організацію і тактику ОГП, вибір форм і методів діяльності підрозділів і апаратів транспортної міліції. Найважливішими факторами, що впливають і зумовлюють розвиток тактики, є якісні зміни в особовому складі міліції й технічної забезпеченості її підрозділів. Зросла технічна забезпеченість ОВС, більш мобільними стали засоби зв'язку і пересування. Ці досягнення істотно вплинули на здійснення тактики не тільки постових і патрульних, але й ОВС у цілому.

Тактика ОГП, як і інша діяльність, має свої вихідні принципи. Вони відбивають об'єктивну закономірність практики і досвіду ОВС. При розробленні принципів не тільки враховуються потреби сьогодення, але і прогнозуються результати їх використання в майбутньому. По мірі розвитку суспільства впроваджуються нові принципи, розвиваються, удосконалюються існуючі.

У діяльності ЛВ ОВС, в їх тактиці по ОГП на авіаційному транспорті можна виділити такі *принципи*, як: активність; зосередження основних зусиль у

відповідний час і у вирішальному місці; погоджене використання сил і засобів; поєднання дій нарядів міліції з оперативно-розшуковими і режимними заходами; раптовість застосування сил і засобів за місцем, часом, а також за формами і методами дії; вчасний маневр силами і засобами; вміле використання резервів; профілактичне спрямування сил і засобів та ін.

Розглянемо більш детально деякі з цих принципів.

Активність. Названий принцип відображає ініціативу й швидкість в діях співробітників, доведення до кінця прийняті рішення, що дозволяє добитися більш високих результатів у виконанні поставлених задач. Патрульні і постові, які несуть службу по ОГП, в межах своїх прав і обов'язків повинні постійно проявляти ініціативу і творчість, не обмежувати свою діяльність лише колом функціональних обов'язків. У роботі ОВС не повинно бути місця пасивності і безініціативності. Вони не тільки гублять спільну справу, але інколи є причиною невдач у роботі, настання тяжких наслідків.

Зосередження основних зусиль у відповідний час і у вирішальному місці. Прикладом вмілого використання даного принципу може служити досвід організації ОГП при проведенні комплексних оперативно-профілактичних заходів під час прибуття в аеропорт вищих посадових осіб держави та закордонних офіційних делегацій. У повсякденній практичній роботі цей принцип вимагає високої професійної майстерності керівника, уміння визначити момент, коли необхідно посилити службу з урахуванням часу і місця, різноманітних факторів, що характеризують ускладнення оперативного стану, знань ситуацій, що вимагають рішучих дій.

Погоджене використання сил і засобів. Названий принцип зумовлює необхідність широкого використання в ОГП не тільки ППСМ, але всіх сил і засобів органів внутрішніх справ. Погоджені колективні дії є основою ефективності ОГП і боротьби зі злочинністю.

Поєднання дій нарядів міліції з оперативно-розшуковими та режимними заходами. Наряди міліції, охороняючи громадський порядок, ведучи боротьбу зі злочинністю, постійно взаємодіють з працівниками карного розшуку. Взаємодія заснована на регулярному обміні інформацією, на укладанні спільних планів і т. ін. Спільні плани служб враховують необхідність поєднання оперативно-розшукових і режимних заходів при розшуку злочинців, проведенні комплексних операцій, забезпеченні громадського порядку і безпеки під час масових заходів, які проводяться у місті та відпрацювань літерних рейсів і т.ін.

Раптовість застосування сил і засобів. Ефективність даного принципу визначається тим, що сили та засоби використовуються там, де їх найменше очікують правопорушники; застосовуються такі форми та методи, що є раптовими і неочікуваними для злочинців.

Вчасний маневр силами й засобами. Розглянутий принцип вимагає вчасного зосередження, необхідних сил і засобів в місцях, де складається (очікується) напружене становище. Його здійснення дозволяє більш надійно забезпечити ОГП, припинення і попередження злочинів.

Уміле використання резервів. Даний принцип означає розумне і вчасне

застосування залишених в розпорядженні начальника органу внутрішніх справ, командира підрозділу сил і засобів з метою наступного підсилення нарядів, що несуть службу по ОГП. Резерв-наряд міліції, призначений для вирішення задач, що раптово виникають у зв'язку зі змінами оперативної обстановки. Склад резерву, розміщення і порядок його використання визначаються тим начальником, у розпорядженні якого він знаходиться.

Профілактичне спрямування сил і засобів. Цей найважливіший принцип означає, що в задачу сил по ОГП входить поряд з основною задачею недопущення правопорушень у зоні знаходження нарядів та інших сил ОВС. Так, вчасна ізоляція п'яних, роз'яснення неприпустимості порушень громадського порядку є ведучим началом у попередженні правопорушень, інколи тяжких злочинів.

Наведений перелік принципів тактики ОГП не є вичерпним. Добре знання розглянутих принципів, уміння їх використовувати - основна задача керівників органів внутрішніх справ по організації ОГП. Подальша розробка їх призведе до формування й інших тактичних принципів ОГП.

Питання тактики ОГП займають важливе місце в роботі органів внутрішніх справ на авіаційному транспорті. Керівному складу ЛВ ОВС належить право вибору, з урахуванням аналізу і оцінки оперативної обстановки, найбільш доцільних тактичних форм і методів здійснення ОГП в конкретній ситуації.

Рівень готовності особового складу до рішення службових задач визначається якістю їхнього професійного уміння, і зокрема тактичної підготовки. Тому в задачу керівників ЛВ ОВС на авіаційному транспорті входить систематична робота по тактичній підготовці особового складу, підвищенню професійної готовності до рішення складних задач по ОГП. Наказ МВС № 513-95 р., який затверджує заходи щодо вдосконалення ОГП на вулицях та в інших громадських місцях, поєднує професійні знання працівників міліції з громадянською мужністю, непідкупністю і справедливістю.¹

У підготовці персоналу велика увага повинна приділятися вивченню тактики дій в різноманітних ситуаціях оперативної обстановки, у боротьбі з найбільш характерними правопорушеннями. Знання тактичних методів і прийомів в охороні правопорядку необхідно не тільки рядовому і молодшому особовому складу, що беруть участь в ОГП, але і інспекторам, оперативним працівникам, керівникам підрозділів, які безпосередньо вирішують тактичні задачі боротьби з правопорушеннями на авіаційному транспорті.

Основи управління підрозділами ППС залізничному транспорті

Управління підрозділами і нарядами супроводу пасажирських потягів - це цілеспрямована діяльність начальників, командирів і оперативних чергових ОВС по керівництву силами і засобами ППСМ, які виконують обов'язки з ОГП та ОГБ і боротьбі з правопорушеннями у рухомому складі пасажирських потягів.

Управління нарядами повинно забезпечувати високу ефективність дій на

¹ Наказ МВС № 513-95 р.

підставі раціональної розстановки сил і засобів, комплексного їх використання, своєчасного маневрування і активного несення служби на об'єктах обслуговування, підтримання постійної готовності до виконання завдань, що раптово виникають при зміні стану оперативної обстановки, в особливих випадках, у надзвичайних обставинах.

Начальники департаментів та головних управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, м. Києві та Київської області, управлінь МВС України в областях, м. Севастополі та відділів МВС України, є старшими оперативними начальниками по керівництву підрозділами ППСМ в тому числі і в ЛВ на авіаційному транспорті.

Начальники лінорганів внутрішніх справ на авіаційному транспорті є оперативними начальниками щодо підрозділів ППСМ, які в установленому порядку надаються їм в підпорядкування для забезпечення ОГП на закріпленій ділянці обслуговування.

§. Форми організації ОГП в рухомому складі

Основною формою організації ОГП є комплексне використання сил і засобів міліції з ОГП, єдина їх дислокація. Дислокація маршрутів патрулювання і постів розробляється на весняно-літній та осінньо-зимовий періоди на підставі аналізу місця і часу вчинення правопорушень, в тому числі і злочинів, зареєстрованих на території і що обслуговується, виходячи із встановлених обов'язкових норм щодобового виставлення нарядів для несення ППСМ, і затверджується начальником ЛВ ОВС. З урахуванням стану оперативної обстановки до неї вносяться необхідні зміни.

Кількість маршрутів патрулювання і постів у дислокації може перевищувати розраховане за обов'язковими нормами виставлення нарядів. У таких випадках вони поділяються на такі, що підлягають обов'язковому закриттю і такі, що закриваються в залежності від оперативної обстановки, яка складається протягом днів тижня або доби, а також як самостійна форма може застосовуватись: охорона громадського порядку по зонах, патрульних ділянках, патрулювання спеціальних мобільних груп для боротьби з найпоширенішими правопорушеннями, що скоюються на об'єктах авіаційного транспорту, виставлення постійних піших постів у криміногенних місцях; ПМГ у віддалених від лінійного відділу місцях території аерокомплексу.

У складі підрозділів ППСМ в міру необхідності можуть утворюватися спеціалізовані групи працівників міліції для боротьби із найпоширенішими видами правопорушень (з числа оперативних працівників).

Управління підрозділами ППСМ і патрульно-постовими нарядами забезпечується шляхом: а) розроблення і прийняття рішення; б) підготовки сил і засобів для виконання поставлених завдань, інструктажу нарядів; в) організації взаємодії, підтримання постійного зв'язку з підрозділами і патрульно-постовими нарядами, своєчасним обміном інформацією; г) маневрування силами і засобами

ППСМ; д) контролю за організацією і несенням ППСМ; е) обліку і оцінки результатів діяльності патрульно-постових нарядів.

Управління патрульно-постовими нарядами в період несення служби покладається на чергові частини ЛВ ОВС. При введенні посиленого варіанту несення служби керівництво нарядами забезпечується спеціально створеним штабом.

Оперативне управління в межах патрульної дільниці або зони здійснюється також старшим патрульної дільниці (зони) з наступною доповіддю в чергову частину про зміни у розташуванні нарядів.

Маневрування силами і засобами полягає в організованому і своєчасному зосередженні необхідних сил і засобів міліції там, де виникає напружена обстановка. Воно дозволяє більш надійно забезпечити охорону громадського порядку, запобігання злочинам і їх припинення.

Маневрування силами і засобами міліції забезпечується: високою мобільністю підрозділів і нарядів; послідовним зосередженням підрозділів і нарядів на важливих ділянках; перерозподілом сил і засобів у масштабі повітряного басейну з урахуванням обстановки, що склалася; створенням рухомих резервів; наявністю безперебійного зв'язку.

Особливе значення маневрування має в умовах швидкої зміни оперативної обстановки, а також при вирішенні завдань, що раптово виникають у зв'язку із з надзвичайними подіями.

Для ефективного забезпечення керівництва нарядами застосовується радіозв'язок, провідні, сигнальні засоби зв'язку а також інші технічні засоби. Радіозв'язок є основним засобом зв'язку з рухомими нарядами. Провідні засоби, міські і спеціальні телефони використовуються для зв'язку з нарядами, що не мають радіозв'язку. Рухомі засоби зв'язку застосовуються при відсутності інших засобів для уточнення обстановки або дублювання окремих вказівок. З цією метою використовуються транспортні засоби, а також інші зв'язківці. Зв'язок за допомогою зорових і звукових сигналів встановлюється безпосередньо між нарядами для передачі команд і підтримки взаємодії.

Телебачення застосовується для нагляду за станом правопорядку на найважливіших ділянках території (об'єктах) агрокомплексу і контролю за діями нарядів.

Певну участь в організації патрульно-постової служби беруть інспектори апаратів служби громадського порядку та дільничні інспектори міліції (наприклад, в ЛВ аеропорту "Сімферополь" дільничні інспектори обслуговують авіаційне містечко), а також інші галузеві служби міліції.

§. Планування заходів по організації ОГП та ОГБ нарядами супроводу пасажирських поїздів

Організація патрульно-постової служби здійснюється шляхом планування її діяльності: а) на 1 рік - планом комплексного використання сил і засобів міліції в

ОГП (єдиною дислокацією), який складається на весняно-літній і осінньо-зимовий періоди і за необхідності коректується; б) на місяць (декаду) - планом використання особового складу підрозділів ППСМ; сил громадськості; в) на поточну добу - книгою служби нарядів; г) на виконання конкретного завдання - наказом або спеціальним планом.

Рішення начальника ліввідділу приймається на підставі всебічного аналізу і оцінки оперативної обстановки. При цьому враховуються: а) географічні, та інші особливості розташування об'єкта авіаційного транспорту, рівень пасажиро потоку, міграція населення та інші демографічні зміни; б) кліматичні умови; в) стан громадського порядку і злочинності в даному регіоні; г) сили і засоби ЛВ ОВС, результати роботи патрульно-постових нарядів по ОГП, запобіганню і розкриттю злочинів.

При аналізі оперативної обстановки використовуються: а) відомості про місця розташування виробничих комплексів аеропорту, об'єктів дозвільної системи, фінансових установ (відділень банків, обмінних пунктів, банкоматів), підприємств торгівлі, громадського харчування, кас продажу квитків, направленість пасажиро потоків, міграцію населення в будь-який час року і доби та інше; б) дані про кількість, рівень динаміки і структуру злочинності, інші правопорушення, в регіоні дислокації об'єкта авіаційного транспорту; в) дані про результати роботи патрульно-постових нарядів всіх підрозділів, які беруть участь в ОГП і боротьбі зі злочинністю, а також про стан забезпечення особового складу зброєю, засобами зв'язку, транспортом, спеціальними засобами.

Джерелом інформації при вивченні оперативної обстановки є: статистична звітність, аналітичні матеріали, оперативні і робочі карти та інші документи, що відображають стан ОГП і боротьби зі злочинністю, оргдовідка про вчинені злочини і розшук злочинців; відомості, які надходять від працівників органів внутрішніх справ, доповіді патрульно-постових нарядів; інформація інших ОВС, правоохоронних органів, повідомлення державних і громадських організацій, заяви громадян, повідомлення засобів масової інформації.

Перед прийняттям рішення по організації патрульно-постової служби начальник ЛВ ОВС в необхідних випадках проводить рекогносцировку на місцевості з участю командирів підрозділів патрульно-постової служби, інших працівників оперативних служб. При цьому уточнюється розрахунок та розстановка сил і засобів, визначається розміщення постів, маршрутів патрулювання, види і склад нарядів, порядок несення служби, особливі обов'язки нарядів.

Проведення рекогносцировки є обов'язковим при розробленні єдиної дислокації, відпрацюванні рішення щодо організації ОГП під час прибуття вищих посадових осіб держави, іноземних урядових делегацій (літерних заходів), масових заходів, стихійного лиха, великих виробничих аварій, авіакатастроф, епідемій, епізоотій, а також запобігання і припинення групових порушень громадського порядку.

У плані організації патрульно-постової служби передбачається:

- а) загальне завдання ліноргану, виходячи із обстановки, що складається;
- б) обов'язкові норми виставлення особового складу і забезпечення їх технічними засобами;
- в) розстановка патрульно-постових нарядів;
- г) завдання нарядів;
- д) порядок і особливості несення служби нарядами, організація їх взаємодії між собою, іншими працівниками міліції, військовослужбовцями Внутрішніх військ України, представниками громадських формувань та спеціалізованих служб авіапідприємств;
- е) можливість маневру силами і засобами при зміні обстановки;
- є) система зв'язку керівників ЛВ ОВС з нарядами, строки подання інформації, сигнали і умовні знаки;
- ж) порядок контролю за несенням патрульно-постової служби;
- з) заходи щодо організаційного та матеріально-технічного, фінансового забезпечення.

Комплексний план (єдина дислокація) розробляється в межах території, що обслуговується (транспортної дільниці), і включає: а) схему району міста, де знаходиться аерокомплекс, схему самого об'єкта авіаційного транспорту; б) оцінку оперативної обстановки, обов'язкові норми виставлення особового складу, приблизний перелік постів і маршрутів патрулювання, в тому числі допоміжних, які підлягають закриттю в період посилення ОГП і при здійсненні маневру; в) види нарядів, порядок взаємодії і зв'язку між ними; г) організацію ОГП в місцях розташування установ по виконанню покарань, підрозділів Державної служби охорони, воєнізованих пожежних частин, навчальних закладів МВС України, а також спеціальних установ міліції із залученням до патрулювання їх особового складу; центри постів та їх межі. Маршрути патрулів і пункти їх зупинок, особливості несення, порядок взаємодії і зв'язку між ними, а також з іншими силами органів внутрішніх справ, громадськими формуваннями, визначаються згідно з оперативною обстановкою і в обов'язковому порядку уточнюються на місцевості.

Особливості несення служби для кожного наряду (поста) визначаються в картці маршрутів (постів), де вказуються: а) маршрут наряду, його довжина, межі; б) місце розташування поста і його центр; в) час несення служби; г) об'єкти і зони, які потребують особливої уваги; д) обов'язки нарядів і особливості зв'язку з сусідніми нарядами, черговою частиною ЛВ ОВС, підрозділами ВОХР транспортного підприємства, служби авіаційної безпеки, громадськими формуваннями, зони проходження радіозв'язку і спосіб зв'язку з цими дільницями; е) порядок руху на маршруті і найбільш характерні тактичні прийоми несення служби.

Розробляється кількість постів і маршрутів, нарядів, необхідних для повного перекриття території, що обслуговує ЛВ ОВС. На кожний маршрут (пост) складається картка маршруту (поста), яка видається наряду перед заступанням на службу.

Несення служби протягом чергової зміни може здійснюватись на одному або

декількох маршрутах (постах), при цьому патрульному (постовому) видаються відповідні картки. На інструктажі вказується послідовність і порядок переміщення з одного маршруту (поста) на інший.

Види нарядів та їх склад визначаються керівництвом ЛВ ОВС на залізничному транспорті, виходячи із особливостей території, обставин, що склалися.

Пости виставляються в тих місцях, де цілодобово протягом певного періоду часу потрібний безперервний нагляд працівників міліції. Патрулі використовуються в тих випадках, коли постійне знаходження патрульно-постових нарядів в певних пунктах, обмежених візуальним спостереженням, не викликається необхідністю.

Парні наряди встановлюються в місцях, де один міліціонер не зможе забезпечити виконання поставленого завдання (в місцях великого скупчення людей, при несенні служби в нічний час, під час прибуття вищих посадових осіб держави та урядових делегацій і т.ін.). При несенні служби з військовослужбовцями Внутрішніх військ, членами громадських формувань, наряд, як правило, призначається командуванням підрозділу ППСМ та Внутрішніх військ з розрахунку - один міліціонер і два-три військовослужбовці або представників громадськості.

Час виставлення нарядів і тривалість несення служби встановлюється з таким розрахунком, щоб кількість нарядів збільшилась у найбільш напружений час доби і в місцях, де найбільш можливі злочини і порушення громадського порядку.

Обов'язкові норми цілодобового виставлення нарядів для несення патрульно-постової служби на території об'єкта авіаційного транспорту для патрулювання визначаються в кожному ЛВ ОВС і підрозділі міліції з метою забезпечення максимального використання сил і засобів в ОГП і боротьбі із злочинністю з урахуванням їх штатної чисельності.

Начальники ЛВ ОВС на підставі плану комплексного використання сил і засобів, з урахуванням змін в оперативній обстановці щоденно приймають рішення щодо організації патрульно-постової служби на поточну добу, в якому визначають: розрахунок сил і засобів, розстановку нарядів за змінами, осіб, які проводять інструктаж і здійснюють контроль за несенням патрульно-постової служби.

Призначення працівників міліції в наряд проводиться з урахуванням індивідуальних особливостей: особистих моральних, ділових якостей, стану здоров'я, досвіду роботи та інших даних, які найбільш повно відповідають вимогам несення служби на тому чи іншому маршруті, посту. Міліціонери закріплюються за 2-3 маршрутами (постами) і без крайньої необхідності на інші дільниці не призначаються. Забороняється призначати для самостійного несення служби і озброювати міліціонерів, які не пройшли початкову підготовку в школах професійної підготовки та не прийняли Присяги.

Для вирішення конкретних завдань, що постають при різкому загостренні оперативної обстановки, виникненні надзвичайних обставин, проведенні масових заходів, рейдів, операцій тощо з урахуванням їх значення і масштабу,

розробляється спеціальний план або видаються накази.

§3. Підготовка та інструктаж нарядів супроводу пасажирських поїздів

Міліціонери, призначені в наряд для несення патрульно-постової служби, прибувають в орган внутрішніх справ, підрозділ міліції чи спеціально визначене місце за 30 хвилин до початку інструктажу. При прибутті вони доповідають черговому і своєму командирові.

Перед проведенням інструктажу оперативний черговий опитує про стан здоров'я та інші обставини, які можуть заважати несенню служби, видає міліціонерам зброю, спорядження, засоби зв'язку, індивідуального захисту і спеціальні засоби, службові документи (службову книжку, картку маршруту (поста) наряду та інше), про що міліціонер розписується в книзі служби нарядів. Зарядження зброї проводиться по команді і під наглядом оперативного чергового або командира підрозділу в спеціально відведеному місці, при цьому патрон в патронник не досилається.

Оперативний черговий або командир підрозділу оголошує пости та маршрути патрулювання, час несення служби та інформує про відміну орієнтувань, знайомить з отриманою інформацією про вчинені злочини, прикмети осіб, що розшукуються, викрадене майно та іншими відомостями, контролює їх записи в службовій книзі, потім виставляє наряд на інструктаж, перевіряє у кожного міліціонера наявність обов'язкових предметів озброєння і спорядження. Робить відповідний запис у книгу служби нарядів ЛВ ОВС. При виявленні недоліків вживає заходів до їх усунення і доповідає про готовність персоналу до несення служби посадовій особі, яка відповідно до щомісячного графіка проводить інструктаж.

Патрульний (постовий), який заступає на службу, зобов'язаний бути одягненим по формі за сезоном, мати зразковий зовнішній вигляд і справне спорядження. Він повинен мати: службове посвідчення; службову книжку; картку маршруту (поста); табельну зброю з двома спорядженими магазинами; радіостанцію; кишеньковий ліхтар; свисток; засоби індивідуального захисту, спеціальні засоби; бланки протоколів про адміністративні правопорушення; індивідуальний пакет (аптечку).

Щоденні інструктажі нарядів перед заступанням на службу проводяться керівниками органів внутрішніх справ і командним складом підрозділу патрульно-постової служби за участю досвідчених оперативних працівників.

Посадова особа, яка готується до проведення інструктажу, зобов'язана з'ясувати оперативну обстановку, використовуючи при цьому наявну інформацію у чергового, вивчити і оцінити дії нарядів за минулу добу, детально ознайомитись з завданнями, порядком і особливостями несення служби на кожному маршруті (посту), підготувати питання для перевірки знань міліціонерів з урахуванням оперативної обстановки, вирішення завдань для навчання діям в різних ситуаціях.

Особа, яка проводить інструктаж, зобов'язана: а) впевнитись у готовності особового складу до несення служби і вжити заходів до усунення виявлених

недоліків; б) перевірити звання патрульними і постовими своїх прав і обов'язків, окремих положень нормативних актів, правил застосування зброї і спеціальних засобів, прикмет розшукуваних злочинців і викраденого майна; в) оголосити результати несення служби за минулу добу, за необхідності роз'яснити недоліки і упущення, навести приклади зразкових дій патрульних і постових; г) роз'яснити оперативну обстановку, поставити нарядам конкретні завдання на весь період несення служби і визначити порядок їх виконання; д) запропонувати міліціонерам вирішити декілька завдань, при цьому розібрати найбільш характерні тактичні прийоми несення служби (ведення візуального спостереження, виявлення злочинців за малопомітними прикметами, запобігання і припинення групових порушень громадського порядку, затримання озброєних злочинців і т.ін.); е) нагадати міліціонерам про необхідність додержання законності, а також про чемність і уважне ставлення до громадян; є) роз'яснити порядок зміни нарядів, зв'язку і взаємодії.

Проведення інструктажу закінчується оголошенням наказу про заступання нарядів міліції на службу у місцях за планами комплексного використання сил і засобів міліції. Після загального шиккування керівний і начальницький склад перевіряє зовнішній вигляд і екіпіровку нарядів та засобів зв'язку.

Посадова особа, яка проводить інструктаж: а) підводить підсумки несення служби за минулий період, зачитує накази про заохочення працівників, які відзначилися, відмічає недоліки та упущення, які мали місце під час несення патрульно-постової служби; б) аналізує результати взаємодії нарядів, підрозділів, які беруть участь в ОГП; в) інформує про стан оперативної обстановки; г) оголошує завдання нарядів і підрозділів по ОГП об'єктів аерокомплексу та боротьби із злочинністю.

§. Контроль за організацією і несенням служби нарядами супроводу пасажирських поїздів

Контроль за організацією та несенням патрульно-постової служби є важливим засобом зміцнення дисципліни серед особового складу і забезпечення високої активності нарядів міліції у боротьбі з злочинністю і в ОГП. Він здійснюється шляхом проведення систематичних перевірок служби у всіх лінійних відділах, підрозділах.

При перевірці організації і несення патрульно-постової служби встановлюється: правильність розставлення та використання особового складу і технічних засобів, згідно з обстановкою, що склалася; якість проведених інструктажів нарядів; чіткість і оперативність керування нарядами, своєчасність доведення до них інформації про зміни оперативної обстановки; якість несення служби нарядами міліції та їх активність у боротьбі із злочинністю і порушеннями громадського порядку; забезпечення взаємодії між нарядами, іншими службами, підрозділами міліції та громадськими формуваннями; додержання нарядами законності і службової дисципліни; правильність оформлення і ведення службових документів.

ППСМ зобов'язані перевіряти: особи керівного складу МВС України, Департаменту транспортної міліції, Головних управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, м. Києві та Київської області, управлінь МВС України в областях - при кожному інспектуванні підвідомчих органів і підрозділів; начальники ЛВ ОВС - не рідше одного разу на тиждень; заступники начальників ЛВ ОВС, командири підрозділів ППСМ - не рідше двох разів на тиждень; особи керівного та інспекторського складу служби ОГП лінорганів внутрішніх справ - не менше двох раз на тиждень; оперативні чергові та їх помічники - не менше одного разу на добу; командири відділень ППСМ - не менше двох разів у кожну зміну; начальники лінійних пунктів - систематично на території (дільниці), яку вони обслуговують.

Патрульно-постову службу можуть також перевіряти інші посадові особи, які мають на це спеціальне розпорядження прямого начальника.

Перевірка несення служби нарядами може бути гласною і негласною. Вона повинна проводитись в будь-який час доби за графіками, затвердженими начальником органу і командуванням підрозділів ППСМ на кожен місяць, при цьому всі наряди обов'язково повинні бути перевірені керівним та інспекторським складом органів внутрішніх справ. У тих, хто прибув для перевірки патрульний (постовий), якщо не знає їх в обличчя, вимагає службове посвідчення; посвідчення особи і письмове розпорядження на право перевірки - від осіб, уповноважених прямими начальниками.

За вимогою того, хто перевіряє старший патруля (постовий) доповідає про обстановку на території маршруту (поста) і відповідає на поставлені запитання. При відсутності наряду на маршруті (посту) той, хто перевіряє, зобов'язаний негайно з'ясувати причину і особисто або через чергового встановити, де він знаходиться.

Особи, які перевіряють службу нарядів, зобов'язані глибоко вивчати оперативну обстановку на маршрутах і постах, об'єктивно оцінювати якість несення служби, не допускаючи ніяких послаблень і спрощень, а також навчати міліціонерів прийомам несення служби та діям у складній обстановці.

Під час перевірки нарядів посадові особи, які перевіряють службу, зобов'язані звертати увагу: на те, чи знаходиться патруль (постовий) на своєму маршруті (посту) та чи пильно він несе службу; наскільки добре наряд міліції знає обстановку на маршруті (посту), особливо в місцях можливого вчинення правопорушень, переховування злочинців та інших антигромадських елементів, а також обов'язки і права; яким чином патрульний (постовий) взаємодіє з сусідніми нарядами, представниками формувань громадськості; на його зовнішній вигляд, екіпіровку, додержання вимог про ввічливість і культуру у ставленні до громадян, виконання міліціонерами службових обов'язків; які події мали місце під час несення служби і які по них вжиті заходи.

Забороняється перевіряти несення служби шляхом намагання відібрати зброю, інсценування правопорушень та іншими способами, які можуть призвести до нещасного випадку та інших небажаних наслідків.

При негласній перевірці особа, яка перевіряє, таємно веде спостереження за

діями наряду, який перевіряється. У випадку грубого порушення порядку несення служби нарядом або коли він потребує негайної допомоги, перевіряючий припиняє свою перевірку і дає вказівки до усунення порушень чи подає міліціонерам необхідну допомогу. Про наслідки негласної перевірки, перевіряючий доповідає рапортом начальнику, який призначив цю перевірку.

При виявленні недоліків в організації і несенні служби особа, яка перевіряє, зобов'язана на місці вжити заходів до їх усунення. За грубе порушення вимог Статуту ППС наряд міліції може бути знятий з маршруту (поста) особами, яким від підпорядкований.

Про наслідки перевірки патрульно-постової служби особа, яка перевіряє, робить відповідний запис у службовій книжці і в книзі служби нарядів з переліком конкретних недоліків, зроблених зауважень і вжитих заходів. Ці дані використовуються при проведенні інструктажів і підбитті підсумків щодобової роботи міліціонерів. Стан і якість перевірок нарядів не менше одного разу на місяць розглядаються на службових нарадах керівництва ЛВ ОВС і підрозділів ППСМ.

§. Облік і оцінка результатів роботи нарядів супроводу

Облік результатів роботи нарядів міліції ведеться з метою визначення якості несення служби і виховання у особового складу особистої відповідальності за стан ОГП і безпеки на території, яку вони обслуговують.

Результати роботи за кожен добу записуються командиром відділення до особистого рахунку роботи міліціонера підрозділу і оголошуються на інструктажах.

Підведення підсумків роботи проводиться на службових нарадах: начальником лінійного відділу - не рідше одного разу на місяць; командиром відділення - не менше двох разів на місяць.

Стан патрульно-постової служби в ЛВ ОВС, підрозділі оцінюється за рівнем її організації і конкретними результатами роботи міліціонерів по ОГП, боротьбі із злочинністю, охороні об'єктів аерокомплексу, при цьому враховується правильність використання особовим складом і технічних засобів.

Щодо кожного вчиненого і нерозкритого злочину на маршруті (посту) проводиться службова перевірка з метою встановлення, якою мірою це залежало від організації і якості несення патрульно-постової служби, після чого до винних вживаються певні заходи.

При оцінці роботи міліціонерів враховується: а) стан ОГП і боротьби із злочинністю на території маршруту або поста (наявність або відсутність злочинів і порушень громадського порядку під час несення ними служби і в якій мірі це залежало від його діяльності); б) особиста участь і ступінь активності в запобіганні, припиненні і розкритті злочинів, затриманні злочинців, у тому числі і за прикметами; в) виявлення ініціативи, відваги, кмітливості, вміння швидко орієнтуватись і правильно діяти в складній обстановці; г) знання вимог Статуту ППС, наказів МВС України; д) якість виконання службових обов'язків; е)

додержання законності, культурний рівень, дисциплінованість, стройова виправка і зовнішній вигляд, а також чемність, уважне і справедливе ставлення до громадян; є) зберігання технічних засобів і правильність їх службового використання і експлуатації; ж) взаємодія з іншими нарядами міліції та громадськими формуваннями.

Результати роботи міліціонерів щоденно записуються командиром відділення, підрозділу в особистому рахунку, а також черговим по підрозділу або командиром відділення в книзі обліку результатів роботи нарядів.

Основним показником ефективності несення служби нарядами є стан оперативної обстановки на закріпленій за ними території. Кількість затриманих правопорушників не є головним критерієм оцінки роботи міліціонерів.

§. Діяльність нарядів супроводу при характерних для пасажирських перевезень залізничним транспортом правопорушеннях

Діяльність ОВС на авіаційному транспорті включає організацію і тактику боротьби з різноманітними кримінальними злочинами і адміністративними правопорушеннями.

Найбільш питому вагу серед кримінальних злочинів на авіаційному транспорті займають такі злочини, як незаконні перевезення заборонених предметів та речовин, зловживання службовим становищем, крадіжки вантажів, крадіжки речей у пасажирів в залах очікування і при навантаженні у повітряні судна та інших місцях. Серед найбільш поширених адміністративних правопорушень є порушення правил повітряних перевезень, дрібне хуліганство, перебування на об'єктах транспорту осіб у п'яному вигляді, що ображає людську гідність і суспільну мораль, порушення правил реєстрації громадян, порушення правил користування авіаційним транспортом і ін.

Патрульні і постові наряди забезпечують належний громадський порядок і безпеку на своїх маршрутах і постах відповідно до чинних законів і встановлених правил поведінки. Вони повинні підтримувати нормальну обстановку і порядок на приаеропортових площах, та в парках, що прилягають до об'єктів авіатранспорту, в аеропортах та в інших громадських місцях (підприємствах громадського харчування, готелях та кімнатах відпочинку для авіапасажирів), вживаючи при цьому своєчасних заходів щодо виявлення, запобігання й припинення порушень громадського порядку.

Патрульні і постові наряди зобов'язані: а) виявляти, запобігати, припиняти та розкривати злочини, вживати з цією метою профілактичні та розшукові заходи, передбачені чинним законодавством; б) припиняти адміністративні правопорушення; в) виявляти причини й умови, що сприяють вчиненню правопорушень, вживати в межах своєї компетенції заходів до їх усунення; г) розшукувати осіб, які переховуються від органів дізнання, слідства і суду, ухиляються від виконання кримінального покарання, пропали безвісти та інших осіб у випадках, передбачених законодавством; д) сприяти забезпеченню відповідно до законодавства режиму воєнного або надзвичайного стану в разі їх оголошення на всій території України або в окремій місцевості; е) забезпечувати

збереження знайдених, вилучених у затриманих осіб документів, речей, цінностей та іншого майна, вживати заходів до повернення його законному власнику; є) надавати у межах наданих прав допомогу народним депутатам, представникам органів місцевого самоврядування і громадських об'єднань у здійсненні їх законної діяльності, якщо їм чиниться протидія або загрожує небезпека з боку правопорушників; ж) надавати у межах наявних можливостей невідкладну, у тому числі медичну допомогу особам, які потерпіли від правопорушень і нещасних випадків, перебувають у безпорадному або небезпечному для життя і здоров'я стані, а також неповнолітнім, які знаходяться без нагляду батьків; з) забезпечувати охорону свідків, потерпілих та інших осіб за їх зверненням, якщо їх життя, здоров'я і майно знаходяться в небезпеці у зв'язку з поданням ними допомоги правоохоронним органам у запобіганні та розкритті злочинів; и) знати закони та інші нормативні акти органів місцевої державної виконавчої влади з питань ОГБ і ОГП, вимагати від громадян їх виконання; і) забезпечувати виконання загальнообов'язкових рішень органів місцевого самоврядування, прийнятих ними в межах своєї компетенції з питань ОГП і правил торгівлі у невстановлених місцях; ї) забезпечувати громадський порядок під час проведення масових заходів комерційного характеру на кошти організацій або осіб, які їх проводять; й) додержуватись законності, ретельно і уважно розбиратися на місці з порушниками громадського порядку; при застосуванні передбачених в законах заходів адміністративного впливу до правопорушників роз'яснити їм, згідно з яким нормативним актом і за яке порушення вони застосовуються; к) доповідати черговому по лінійному органу про всі випадки виникнення загрози громадській безпеці і необхідності залучення технічної допомоги та аварійних служб, не допускати громадян в небезпечну зону.

§. Обов'язки нарядів супроводу пасажирських поїздів по запобіганню, припиненню та розкриттю злочинів

Патрульні і постові наряди при несенні служби повинні проводити роботу по запобіганню злочинам на постах і маршрутах патрулювання. Вони зобов'язані: а) виявляти причини й умови, які сприяють вчиненню злочинів, в межах своєї компетенції вживати заходів до їх усунення, брати участь у правовому вихованні населення; б) проводити профілактичну роботу серед осіб, схильних до вчинення злочинів; в) в межах поста або маршруту забезпечувати спостереження за місцями найбільш вірогідного вчинення злочину, можливої появи і переховування злочинців або осіб, які розшукуються; г) своєчасно застерігати громадян від вчинення протиправних дій, роз'яснювати їм неприпустимість антигромадської поведінки і відповідальність за це, звертати увагу на осіб, які, зважаючи на їх поведінку, можуть вчинити злочин.

Патрульні і постові наряди повинні припиняти злочини, встановлювати і затримувати осіб, які їх вчинили, спільно з іншими працівниками ОВС брати участь у розшуку злочинців і осіб, що пропали безвісті.

Вони також зобов'язані: а) при зверненні громадян з заявами і повідомленнями

про підготовку до вчинення або про вчинені злочини встановити і записати прізвище, ім'я та по батькові заявників, їх адреси, час надходження повідомлення, конкретне місце вчинення злочину, ким і проти кого він вчинений або готується та інші дані, що мають значення для розкриття злочину; б) при одержанні повідомлень про підготовку злочину, доповідати оперативному черговому і вжити заходів по його запобіганню; в) при одержанні повідомлень про злочин, що готується або про вчинений злочин, терміново доповісти про це черговому, прибути до місця події, вжити заходів щодо виявлення і затримання осіб, які вчинили злочин, надати допомогу потерпілим, встановити свідків (очевидців) і до прибуття слідчо-оперативної групи забезпечити охорону місця пригоди, недоторканність обстановки, слідів, знарядь злочинів та інших речових доказів; г) при виявленні в районі маршруту (поста) слідів або предметів, які можуть бути доказом вчинення злочину, вжити заходів для їх зберігання і доповісти про це черговому; д) при одержанні інформації про злочинців, які перебувають в розшуку, і тих, що пропали безвісти, та прикмети осіб, які розшукуються, виявляти їх шляхом особистого пошуку в районі маршруту патрулювання (поста), при цьому звертати особливу увагу на місця масового скупчення громадян; е) з прибуттям на місце події слідчо-оперативної групи діяти відповідно до вказівок її керівника, про що доповісти черговому; є) при надходженні повідомлення про факти збуту фальшивих грошей терміново вживати заходів щодо затримання особи, яка займається цим, виявити свідків і доповісти про це черговому.

§. Дії нарядів супроводу пасажирських поїздів по боротьбі з правопорушеннями неповнолітніх і запобіганню вчинення ними злочинів

Патрульні і постові наряди зобов'язані: а) припиняти злочини і порушення громадського порядку: дрібне хуліганство, розпивання спиртних напоїв у громадських місцях, крім підприємств торгівлі і громадського харчування, яким дозволено продаж спиртних напоїв на розлив; появу в громадських місцях у п'яному вигляді, що ображає людську гідність і громадську мораль, приставання до іноземних громадян з метою придбання речей, порушення встановленого порядку реєстрації громадян та порядку в'їзду і перебування іноземців в Україні та інші; б) виявляти групи підлітків, з боку яких спостерігаються антигромадські прояви, місця їх скупчення і доповідати про них черговому по ЛВ, а за можливістю і в відділення кримінальної служби міліції у справах неповнолітніх територіального ОВС; в) виявляти порушення вікових обмежень працівниками торговельних закладів при продажу спиртних напоїв, пива і тютюнових виробів; г) встановлювати осіб, які втягують неповнолітніх в злочинну діяльність, пияцтво, наркоманію, проституцію, азартні ігри, інші антигромадські дії, і доповідати про них оперативному черговому та начальнику ЛВ ОВС; д) подавати у межах наявних можливостей невідкладну, у тому числі медичну допомогу неповнолітнім, які потерпіли від правопорушень і нещасних випадків, перебувають у безпорадному або небезпечному для життя і здоров'я стані.

§. Обов'язки нарядів супроводу пасажирських поїздів з захисту власності від протиправних посягань

Патрульні і постові наряди повинні вживати заходів до захисту власності від протиправних посягань. Вони зобов'язані: а) знати розташовані в районі маршруту (поста) об'єкти аерокомплексу, торговельні та інші підприємства, організації, знати порядок їх роботи і охорони; не допускати, щоб сторонні особи проникали до стоянок літаків, ангарів, складських приміщень; надавати необхідну допомогу працівникам авіаційного транспорту і відомчої служби охорони в запобіганні крадіжок вантажів; б) звертати увагу на транспорт, який вивозить з території аерокомплексу вантажі, особливо в неробочий час, при виникненні підозри перевіряти у водіїв наявність шляхового листа, його реквізити, товарні документи. У випадку їх відсутності, невірною оформлення чи невідповідності документальних даних фактичній кількості вантажу, який вивозиться, доповідати про це оперативному черговому і доставляти водіїв, транспорт і осіб, які їх супроводжують, для з'ясування обставин в ЛВ ОВС; в) виявляти і припиняти дії осіб, які займаються в невстановлених місцях незаконними операціями з валютними цінностями, та іншими речами, а також торгівлею з рук у невстановлених місцях або без відповідного дозволу виробами індивідуальної трудової діяльності й іншими товарами, доставляти цих осіб разом із речами в ЛВ ОВС.

§. Боротьба з порушеннями правил продажу спиртних напоїв, та їх вживання в вагонах поїзда

До числа розповсюджених провин, пов'язаних із порушеннями правил продажу спиртних напоїв, та їх вживання в громадських місцях на авіаційному транспорті, належать:

- розпивання спиртних напоїв у зонах аеровокзалів на інших об'єктах авіаційного транспорту, окрім підприємств торгівлі (барів, кафе, ресторанів), в яких продаж спиртних напоїв дозволяється в розлив;

- поява у аеропортах, на повітряних суднах, та на інших об'єктах авіаційного транспорту осіб у стані сп'яніння, що ображає людську гідність і суспільну мораль.

Перебування п'яного на об'єктах авіаційного транспорту не тільки протиправне, але й небезпечне. П'яний небезпечний не тільки тим, що він може вчинити злочин, але й сам може стати жертвою злочину або нещасного випадку.

Ось чому важлива робота патрульно-постових нарядів по боротьбі з пияцтвом, по недопущенню розпивання спиртних напоїв у зонах аеровокзалів, і на інших об'єктах авіаційного транспорту.

При виявленні осіб, які розпивають спиртні напої в місцях, де їх продаж в розлив заборонений, патрульно-постовий наряд вимагає від порушників припинення розпивання спиртних напоїв, нагадуючи їм про порушення

встановлених правил, встановлює свідків і доставляє порушників в орган внутрішніх справ, про що письмовим рапортом доповідає начальнику лінійного органу.

При виявленні на об'єктах авіаційного транспорту громадян у сильному ступені сп'яніння їх, як правило, доставляють в медичну установу або чергову частину ЛВ ОВС. Однак, якщо така особа за зовнішніми ознаками може координувати власні дії і може повідомити місце свого проживання, що знаходиться поблизу, то його за допомогою представників громадськості можна провести додому, передати дорослим членам сім'ї або близьким родичам.

У всіх випадках виявлення п'яного проводиться поверховий огляд відкритих частин тіла. При викритті травм або інших тілесних ушкоджень наряд вживає заходів для виклику медичного працівника, бригади швидкої допомоги. Рішення про те, як діяти з п'яним – доставити його в лікувальну установу або відправити додому, - приймає лікар. Якщо лікар дійде висновку, що за станом здоров'я п'яний не потребує медичної допомоги і його слід відправити додому, то він повинен дати письмовий висновок. Незалежно від висновку лікаря, наряд записує час виклику швидкої допомоги, а також номер машини.

Поняття “ступінь сильного сп'яніння” визначає такий стан особи, при якому він становить небезпеку для себе і оточуючих. З медичної точки зору воно настає при середній і важкій ступінях сп'яніння:

а) людину, яка знаходиться в середньому ступені сп'яніння можна відрізнити по блиску в очах, гучній промові, схильності до грубих жартів. Їй властива дратівливість, збудливість, схильність до скандалів, некритична оцінка ситуації. У неї порушується спроможність вчинити такі звичні дії, як застібання гудзиків, зав'язування поворотки на взутті. Її рухи розмашні, некоординовані, нетверда хитка ходьба. П'яний настирливий, у нього збуджене дихання, з рота відчувається запах алкоголю, пульс доходить до 100 – 110 ударів на хвилину, буває нудота;

б) людина, яка знаходиться у важкому ступені сп'яніння відрізняється хиткою ходою, некоординованими рухами, незрозумілою мовою, поганою орієнтацією в навколишній обстановці. Із рота відчувається різкий запах алкоголю, їй властиві млявість, слабкість, сонливість (звичайно падає і засинає в будь-якому місці, у незручній позі). У неї часто виникає нудота, вона не може чинити опір.

Якщо від громадянина хоча і чути запах алкоголю, але від подає медичну картку про наявність у нього хронічного захворювання або медичний апарат, що дає підстави вважати, що особа страждає серцево-судинним захворюванням, наряд викликає швидку і негайно надає йому до лікарську допомогу.

Правилами перевезення пасажирів, багажу і вантажів авіаційним транспортом встановлено право перевізника відмовити пасажиру в перевезенні, якщо він знаходиться в нетверезому стані. У випадку звернення адміністрації до патрульно-постового наряду за допомогу в сприянні недопущення проїзду пасажирів в нетверезому стані він зобов'язаний надати таке сприяння.

Особливості несення служби нарядами супроводу пасажирських поїздів

§1. Права нарядів супроводу пасажирських поїздів при виконанні службових обов'язків

Нарядам міліції патрульно-постової служби для виконання покладених на них обов'язків надається право: а) вимагати від громадян і службових осіб, які порушують громадський порядок, припинення правопорушень та дій, що перешкоджають здійсненню повноважень міліції, на місці попереджати осіб, які допустили малозначні адміністративні порушення, а в разі невиконання зазначених вимог застосовувати передбачені ЗУ “Про міліцію” заходи примусу; б) при підозрі у вчиненні правопорушень перевіряти у громадян документи, що посвідчують їх особу, а також інші документи, необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил, нагляд і контроль за виконанням яких покладено на міліцію; в) згідно з п. 6 ст. 11 ЗУ “Про міліцію” проводити огляд осіб, зазначених у п. 5 цієї статті, речей, що знаходяться при них, транспортних засобів і вилучати документи та предмети, що можуть бути речовими доказами або використані на шкоду їх здоров'я, проводити огляд поклажі, багажу та огляд пасажирів цивільних повітряних суден з чинним законодавством; г) входити безперешкодно у будь-який час доби: на територію і в приміщення підприємств, установ і організацій, в тому числі митниці, та оглядати їх з метою припинення злочинів, переслідування осіб, підозрюваних у вчиненні злочину, при стихійному лиху та інших надзвичайних обставинах; на земельні ділянки, в жилі та інші приміщення громадян у разі переслідування злочинця або припинення злочину, що загрожує життю мешканців, а також при стихійному лиху та інших надзвичайних обставинах; д) у межах своєї компетенції тимчасово обмежувати або забороняти доступ громадян на окремі ділянки місцевості чи об'єкти з метою забезпечення громадського порядку, громадської безпеки, охорони і здоров'я людей; е) обмежувати або забороняти у випадках затримання злочинців, при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей, рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних шляхів; є) використовувати безперешкодно транспортні засоби, що належать підприємствам, установам, організаціям і громадянам (крім транспортних засобів дипломатичних, консульських та інших представництв іноземних держав, міжнародних організацій, транспортних засобів спеціального призначення) для проїзду до місця події, стихійного лиха, доставки в лікувальні заклади осіб, які потребують невідкладної медичної допомоги, для переслідування правопорушників та їх доставляння до міліції. Використання з цією метою транспортних засобів, що належать підприємствам, установам і організаціям, здійснюється безкоштовно.¹

Наряди мають право доставляти в чергову частину ЛВ міліції громадян, які вчинили адміністративні правопорушення з метою припинення порушень, якщо всі інші заходи впливу вичерпані, а також для встановлення особи порушника і складання протоколу про правопорушення, затримувати осіб, які перебували в

¹ Про міліцію: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1991 - № 4. – Ст. 11.

інших громадських місцях у стані сп'яніння, якщо їх вигляд ображав людську гідність або якщо вони втратили здатність самотійно пересуватися чи могли завдати шкоди оточуючим або собі, - до передачі їх в спеціальні медичні заклади або для доставки до місця проживання, а за відсутності таких - до їх витвердження.

Згідно з п.5 ст. 11 ЗУ “Про міліцію” працівники міліції мають право затримувати військовослужбовців, які вчинили діяння, що підпадають під ознаки злочину або адміністративного правопорушення, до передачі їх військовим патрулям, представникам військової комендатури, військових частин або військових комісаріатів.

Підстави доставляння нарядами органів внутрішніх справ на авіаційному транспорті осіб, підозрюваних у вчиненні злочину. Наряди мають право доставляти в міліцію осіб, підозрюваних у вчиненні злочину за наявності однієї з таких підстав: а) коли цю особу застигли при вчиненні злочину або безпосередньо після його вчинення; б) коли очевидці, в тому числі і потерпілі, прямо вкажуть на особу, як на таку, що вчинила злочин; в) коли на підозрюваному або на його одязі, при ньому або в його житлі знайдені явні сліди злочину. За наявності інших даних, які дають підставу підозрювати особу у вчиненні злочину, вона може бути доставлена в міліцію тільки в тому випадку, якщо намагалася втекти або коли не має постійного місця проживання, або коли не встановлена особа підозрюваного.

При відмові (опору) осіб йти в ОВС наряд вживає заходів для їх доставки, використовуючи допомогу працівників САБ, стрільців ВОХР, членів громадських формувань з охорони правопорядку, громадськості.

У випадках, передбачених ст. 14 ЗУ “Про міліцію”, дозволяється застосовувати наручники, гумові кийки, засоби зв'язування, слезоточиві речовини, а також використовувати службових собак тощо.

Патрульний (постовий), який доставив в ЛВ ОВС порушника громадського порядку або особу, яку підозрюють у вчиненні злочину, зобов'язаний повідомити про це рапортом на ім'я начальника ЛВ ОВС.

Поводження патрульних міліціонерів органів внутрішніх справ на авіаційному транспорті з громадянами. Тактична зрілість, грамотність дій міліціонера в різних ситуаціях, які дозволяють йому успішно вирішувати питання ОГП і боротьби зі злочинністю значною мірою визначаються його вмінням правильно будувати свої взаємовідносини з громадянами. У взаємовідносинах з громадянами міліціонери повинні виявляти високу культуру і такт.

Патрульний (постовий) повинен звертатися до громадян з повагою на “Ви”, свої вимоги і зауваження викладати в переконливій формі. При зверненні до громадянина він повинен привітатися з ним, після чого приклавши руку до головного убору, назвати йому своє прізвище, звання та пред'явити на його вимогу службове посвідчення і повідомити мету звернення. Якщо до патрульного (постового) звертаються громадяни, він також зобов'язаний прикладати руку до головного убору, уважно вислухати і вжити заходів за їхніми заявами, а в необхідних випадках пояснити, куди слід звертатись для вирішення

поставленого питання.

На вимогу народних депутатів, посадових осіб і громадян патрульний (постовий) зобов'язаний назвати своє прізвище, місце роботи і пред'явити службове посвідчення.

В поведженні з громадянами недопустимі: а) зверхній тон, грубість, зарозумілість; б) іронічне або неввічливе викладення зауважень; в) висловлення або репліки, які ображають людську гідність; г) погрози, повчання і несправедливі докори; д) пред'явлення незаслужених обвинувачень; е) погрозливі чи ображаючі жести або знаки.

У розмові з громадянами працівники міліції повинні виявляти спокій, витримку і розсудливість. Вони не повинні відповідати грубістю на грубість і у своїх діях керуватися особистими неприязними почуттями. Коли порушник на зроблені йому зауваження реагує збуджено, необхідно дати йому час заспокоїтись і попросити пояснення з приводу його невірних дій. Роз'яснити неправомірність його поведінки з посиланням на відповідні закони, постанови та інші нормативні акти. Тільки після цього може бути прийнято рішення про складання протоколу, накладення штрафу на місці, доставляння порушника у міліцію або можливість обмежитись зауваженням. Зауваження правопорушникам, які мають при собі дітей, по можливості, робиться так, щоб діти цього не чули.

Міліціонери не повинні втручатися у суперечки особистого характеру, за винятком випадків, коли є безпосередня небезпека для життя і здоров'я громадян, допускається порушення громадського порядку або хто-небудь потребує допомоги міліції.

З підлітками патрульно-постові наряди повинні поводитися також ввічливо, як і з дорослими. Зауваження дітям робляться з урахуванням їх психології і рівня розвитку.

З документами, що перевіряються у громадян, необхідно поводитися акуратно, не робити на них або в них будь-яких поміток. Якщо у документ вкладені гроші, записка і т.ін., необхідно запропонувати власнику самому вилучити з нього вказані предмети. Особи, які мають документи з явними ознаками підробки або неправомірно володіють ними, доставляються у чергову частину ЛВ ОВС.

§. Організація несення служби нарядами супроводу пасажирських поїздів

Патрульно-постові наряди, які несуть службу на авіаційному транспорті, в тому числі на території аеропортів, аеровокзалів, повинні знати: а) географічне розташування аеродрому, аеровокзалу, інших об'єктів і прилеглої до них території, а також напрямлення пасажиропотоків; б) розташування найближчих маршрутів патрулювання (постів) нарядів територіальних ОВС і здійснювати з ними взаємодію; в) інтенсивність пасажирських і вантажних перевезень, графіки

руху літаків; г) правила перевезення пасажирів і багажу, види проїзних документів; д) особливості вчинення правопорушень на об'єктах авіаційного транспорту, прийоми маскування злочинців; е) основні посадові обов'язки працівників авіаційного транспорту; є) порядок вирішення конфліктних ситуацій, що виникають між пасажирами і працівниками транспортного підприємства, митної, прикордонної служб, які знаходяться при виконанні службових обов'язків.

В аеропортах, аеровокзалах наряди міліції зобов'язані: а) особисто і з допомогою працівників транспорту вживати заходів для підтримання встановленого порядку, забезпечувати вільний вхід і вихід пасажирів; б) виявляти на території об'єктів авіаційного транспорту осіб, які перебувають у розшуку, вчиняють адміністративні правопорушення та доставляти їх у чергову частину ОВС; в) виявляти осіб, які намагаються увійти у довіру до пасажирів з метою вчинення крадіжки їх речей, вести за ними спостереження, попереджувати громадян, щоб вони не залишили свої речі без нагляду та вживати інших заходів до запобігання крадіжкам; г) припиняти пересування громадян у невстановлених місцях.

Працівник, який заступає в наряд, прибувши до місця несення служби, залежно від конкретних умов маршруту патрулювання (поста) і відповідно до одержаних на інструктажі вказівок доповідає оперативному черговому про своє прибуття і обстановку в районі несення служби або робить це після обходу маршруту (території поста).

За умовами служби зміна нарядів може проводитися на маршруті (посту) в раніше обумовленому місці. Працівник, який заступає в наряд, відрекомендовується тому, кого замінює. Наряд, який змінюється, сповіщає заступаючому про події та одержані розпорядження, які мали місце під час несення служби. Про прийняття - здавання маршруту (поста) той, хто приймає, робить запис у службовій книжці наряду, який змінюється, і за наявності засобів зв'язку доповідає черговому.

В разі неприбуття зміни в умовний час наряд доповідає про це черговому по телефону або іншим чином і тільки з його дозволу може залишити маршрут (пост).

Наряд зобов'язаний нести службу на маршруті (посту) безвідлучно протягом установленого часу. Він може тимчасово залишити маршрут (пост): а) за вказівкою або з дозволу начальника лінійного органу, його заступників, оперативного чергового або його помічника; б) за необхідності відновлення громадського порядку, запобігання та припинення злочинів; в) для переслідування злочинців, що зникають; г) для доставляння в міліцію правопорушників; д) за необхідності захисту громадян від нападу; е) для надання допомоги потерпілим від стихійного лиха, подій, нещасних випадків, а також доставляння в найближчу лікарню, поліклініку, аптеку осіб, які раптово захворіли або опинилися на вулицях і в інших громадських місцях у безпорадному стані; є) для вжиття заходів до ліквідації пожежі; ж) для охорони місця події за межами маршруту (поста); з) для доставляння в чергову частину

ЛВ ОВС, батькам або особам, що їх заміняють, неповнолітніх дітей, які залишились без нагляду; и) для одержання невідкладної медичної допомоги, прийняття їжі та обігрівання в установленому порядку; і) для надання допомоги іншим нарядам, працівникам ОВС, СБУ і представникам громадськості у затриманні злочинців і правопорушників. Про залишення маршруту (поста) наряд доповідає по телефону, радіо або іншим способом черговому.

Під час несення служби наряду забороняється: а) передавати і показувати будь-кому свою зброю, за винятком осіб, котрим він підлеглий; б) спати, відволікатися від служби і послаблювати пильність; в) вступати в розмови з питань, які не мають відношення до служби; г) порушувати правила радіообміну, вести неслужбові розмови по телефону; д) заходити без службової необхідності в службові приміщення аерокомплексу, їдальні, магазини та інше; е) залишати маршрут (пост), крім випадків, зазначених у ст.153 Статуту ППС.¹

Для взаємодії або отримання допомоги від сусідніх нарядів, інших працівників ОВС патрульний чи постовий використовує прямий радіозв'язок або зв'язується з ними через оперативного чергового ЛВ ОВС. При неможливості використання радіозв'язку, а також при необхідності одержати допомогу подають сигнали свистком; а) “затримуй” - один довгий сигнал; б) “на допомогу до мене” - два коротких сигнали. При необхідності сигнали повторюються.

В разі ускладнення обставин, що склалися, патрульний (постовий) для подання сигналу тривоги або виклику допомоги має право використовувати зброю.

Патрульний (постовий), почувши ці сигнали, зобов'язаний: а) при сигналі свистком “затримуй” - посилити пильність і вжити заходів щодо виявлення і затримання осіб, які намагаються уникнути переслідування; б) при сигналі свистком “на допомогу до мене” - відповісти одним коротким сигналом і негайно направитись до місця виклику для надання допомоги.

Розділ .

Застосування заходів фізичного впливу, спеціальних засобів, вогнепальної зброї нарядами супроводу пасажирських поїздів

§1. Порядок застосування заходів фізичного впливу і спеціальних засобів

Працівники міліції 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. 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

¹ Наказ МВС України №404-94р. “Про затвердження Статуту Патрульно-постової служби міліції України”.

фізична сила, спеціальні засоби можуть застосовуватися, якщо виникла безпосередня загроза життю або здоров'ю громадян чи працівників міліції.

Попередження може бути зроблене голосом, а при значній відстані або зверненні до великої групи людей - через гучномовні установки, підсилювачі мови, 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, або керівник конкретної операції. 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 слезоточивої та дратівної дії, світлошумові пристрої відволікаючої дії, пристрої для відкриття приміщень, захоплених правопорушниками і примусової зупинки автотранспорту, водомети, бронемашини та інші спеціальні і транспортні засоби, а також використовувати службових собак у випадках, зазначених у відповідному пункті Статуту ППС.

Забороняється застосовувати заходи фізичного впливу і спеціальні засоби: а) до жінок з очевидними ознаками вагітності, 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 непокорі; б) у приміщеннях, закріплених за дипломатичними, консульськими та іншими представництвами іноземних держав, за винятком випадків, коли від глав представництва надійде прохання застосувати в цих місцях заходи до правопорушників.

Забороняється застосування спеціальних засобів, слезоточивих речовин і вибухових пристроїв у приміщеннях і виробництвах, пов'язаних з виготовленням продукції із вибухових і легкозаймистих речовин у дитячих та лікувальних закладах.

Світлошумові засоби відволікаючої дії (світлошумова граната “Зоря”, світлошумовий пристрій “Полум'я”) застосовуються на відстані, не ближче двох метрів від людини. При застосуванні слезоточивих речовин забороняється прицільна стрільба по правопорушниках, розкидання і відстрілювання гранат у натовп, повторне застосування їх у межах зони ураження в період дії цих речовин. “Черемха-1”, “Черемха-4”, “Черемха-12”, “Бузок-3”, “Хмара” застосовуються тільки на відкритій місцевості.

Водомети застосовуються для розосередження учасників масових безпорядків при температурі атмосферного повітря не нижче 0 град.

Патрони з гумовою кулею ударної непроникливої дії відстрілюються з допомогою спеціального карабіна КС-23 на відстані не ближче 40 метрів від людини і тільки по нижній частині ніг.

Забороняється застосування малогабаритних підривних пристроїв “Ключ”, “Імпульс” для відкриття приміщень, захоплених правопорушниками, де перебувають заложники.

Забороняється нанесення ударів гумовою палицею по голові, шиї, у ділянці ключиці, живота, по статевому органу. При застосуванні наручників 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 і балончиків працівники органів, підрозділів і установ внутрішніх справ приймають самостійно. У разі неможливості уникнути застосування спеціальних засобів воно не повинне перевищувати міри, необхідної для виконання покладених на міліцію обов’язків, і має зводити до мінімуму можливість заподіяння шкоди здоров’ю правопорушників та інших громадян.

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 і місцевості з метою виявлення потерпілих, а також збирання засобів, що не спрацювали, а при необхідності - дегазація.

Про застосування фізичної сили, спеціальних засобів примусу працівник міліції рапортом доводить до відома безпосереднього начальника. 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 транспортному прокуророві.

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

§2. 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 заложників; 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; е) для зупинки транспортного засобу шляхом його пошкодження, якщо водій своїми діями створює загрозу життю чи здоров'ю громадян або 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 життя або життя і здоров'ю громадян загрожує безпосередня небезпека, повинен зробити попередження про намір її застосування окликом: “Стій! Стріляти буду!” і пострілом угору.

Без попередження зброя може бути застосована при раптовому або озброєному нападі, нападі з використанням бойової техніки, транспортних засобів, літальних апаратів, при втечі з-під варти зі зброєю або з використанням транспортних засобів, а також для визволення заручників.

Працівник міліції має право оголити вогнепальну зброю і привести 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 смертельному наслідку забезпечити охорону тіла вбитого і обстановки події до прибуття працівника ЛВ ОВС чи транспортної прокуратури.

З прибуттям в ЛВ ОВС 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.

Розділ 10.

Діяльність нарядів супроводу пасажирських поїздів у типових ситуаціях на об'єктах обслуговування залізничного транспорту

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 постові і патрульні, 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 постових і патрульних, інших працівників міліції в типових ситуаціях. Ця тактика підкріплюється і вдосконалюється з урахуванням досвіду, навичок і практики діяльності ОВС.

Від тактично грамотних дій патрульно-постових нарядів, інших працівників міліції в типових ситуаціях залежить не тільки швидкість припинення правопорушення, затримання правопорушника, але й дотримання умов законності, особиста безпека.

§1. Першочергові дії наряду супроводу пасажирських поїздів на місці події

Поява наряду патрульно-постової служби на місці події повинна бути несподіваною для правопорушників. Повідомивши оперативного чергового про прибуття на місце, наряд додержуючись обережності, приступає до дій.

На місці події необхідно: а) негайно вжити заходів до припинення протиправних дій і затримання осіб, які їх скоїли. При неможливості справитися власними силами запросити (по радіостанції, телефону, через оперативного чергового по ЛВ ОВС) допомогу сусідніх нарядів міліції або залучити до цього наряди відомчої ВОХР, працівників САБ та Державної служби охорони, членів громадських формувань з охорони правопорядку, інших громадян; б) з'ясувати, чи є потерпілі, і в разі необхідності у межах наявних можливостей подати їм невідкладну, у тому числі медичну, допомогу та викликати машину швидкої допомоги.

Запам'ятати і позначити на місцевості позу, в якій знаходиться потерпілий. З метою виявлення предметів, слідів та інших ознак, що безпосереднє причетні до цієї події, оглянути і запам'ятати зовнішній вигляд потерпілого, частини його тіла і одяг.

В разі ж виявлення трупа накрити його і з місця не прибирати. Якщо склалися виняткові обставини наприклад, якщо тіло загиблого знаходиться на дорозі з інтенсивним рухом транспорту або заважає технології роботи аеропорту, труп

перенести в інше місце, попередньо окреслити крейдою або іншим подібним предметом позу, в якій він виявлений; в) запам'ятати і, по можливості, письмово зафіксувати обставини, що можуть змінитися або зникнути: запах, стан погоди (напрямок вітру, температури повітря, опади і т.ін.), характер освітлення та інші особливості на місці події, що мають значення для розслідування.

Якщо подія мала місце в приміщенні, то звернути увагу і точно запам'ятати час, що показує годинник в цьому приміщенні, незалежно від того, працює він чи ні, відчинені чи зачинені двері, наявність ключа у дверях і з якого він знаходиться боку; прочинені чи зачинені вікна та квартирки, цілісність в них скла, підняті або опущені занавіски на них; ні в якому разі не торкатися руками дверей, посуд та інших речей і предметів; г) шляхом опитування громадян, які знаходяться на місці події, як можна повніше виявити коло свідків (очевидців), запитати у кожного з них, звідки він спостерігав подію, якщо чув це від інших осіб, то від кого саме, і спробувати з'ясувати: яка конкретно і в який час сталася подія; хто вчинив правопорушення, кількість правопорушників, їх прикмети, роль кожного з них у вчиненому правопорушенні, скільки часу вони знаходились на місці події, в якому напрямку і яким чином зникли; якими знаряддями і засобами користувались правопорушники, де і які предмети залишили, що змінилось на місці події на час прибуття міліціонера; відомості про громадян, які були очевидцями події.

Проводити опитування і робити записи швидко, коротко і тільки про те, що важко запам'ятати (прізвища, адреси, телефони і т.ін.); д) якщо одержані дані свідчать про те, що підозрюваного необхідно затримувати, то міліціонер повинен негайно почати його переслідування, попередньо організувавши охорону місця події; е) якщо є підстава вважати, що підозрювані особи знаходяться у середині будівлі, виходи з неї блокуються і провадиться її ретельний обшук. Ці дії проводить звичайно група не менш як з двох чоловік.

Групу, що проводить обшук, повинна прикривати інша група працівників міліції. У багатопверхових будівлях обшук починається з верхнього поверху, оскільки злочинця, який вимушений буде спускатися з верхнього поверху, вниз легше знешкодити, в той час як зверху він, перебуваючи у безвихідному становищі, частіше вдається до зброї.

Приміщення кожного поверху обшуковуються послідовно. При цьому один міліціонер швидко заходить, стає спиною до стіни і оглядається, в той час як інший їх оглядає. Якщо будинок у момент обшуку затемнений, рекомендується уникати положення, при якому силуети міліціонерів, що входять, чітко вимальовуються. Ручний ліхтар міліціонер повинен тримати на відстані від свого тулуба, що дезорієнтує порушника.

Виявлених підозрюваних у наручниках передають під охорону групі прикриття, а потім продовжують обшук, якщо вони чинили опір. Якщо достовірно відомо, що у визначеному приміщенні переховуються озброєні особи, їм спочатку пропонують здаватися, а тільки потім, у разі відмови, атакують, застосовуючи спеціальні засоби. При проведенні таких заходів необхідно використовувати службових собак.

§2. Забезпечення нарядами супроводу пасажирських поїздів охорони місця події

При забезпеченні охорони місця події наряд міліції зобов'язаний: а) вивести з місця події усіх сторонніх громадян, наполегливо, але ввічливо пояснити їм, що їх перебування може завадити розслідуванню; б) за необхідності оточити місце події, залучивши до цього працівників транспортного підприємства, САБ аеропорту, стрільців ВОХР, членів громадських формувань з охорони правопорядку.

Пости виставляти залежно від характеру і розташування місця події. Так, якщо злочин вчинено в приміщенні, то пости необхідно виставляти біля входу до нього і на подвір'ї, біля вікон, але таким чином, щоб збереглися сліди взуття злочинців, транспортних засобів та інші речові докази, що знаходяться біля приміщення в зоні охорони.

При вчиненні злочину на відкритій місцевості пости охорони виставляти можна на відстані від центру місця події. Перекрити всі підходи до місця події, використовуючи для цього огорожу з мотузок, дощок та інших предметів; в) вжити заходів по збереженню слідів злочину, які під дією атмосферних проявів можуть бути знищені до прибуття оперативної групи (слідчого). Для цього ясно видимі сліди та інші речові докази накрити будь-яким підручним матеріалом, наприклад, ящиком, картоном, фанерою, газетою, брезентом і т.ін., які не мають різкого запаху (на випадок можливого використання службово-розшукового собаки).

Предмети і матеріали, які для цього використовуються повинні бути трохи більшими, ніж слід. Для збереження слідів на вертикальній поверхні (наприклад, на стовпі сліди, схожі на кров) зробити над ними козирки із заліза, руберойду, целофану або іншого матеріалу, який не промокає. Накривати сліди необхідно з максимальною обережністю; г) ходити на місці події потрібно лише у випадках надзвичайної необхідності (при наданні допомоги потерпілому, затриманні підозрюваного, виявленні трупа, наявності в приміщенні диму, вогню і т.ін.); запам'ятати напрямок свого руху на місці події, намагатися якомога менше залишати своїх слідів; д) не дозволяти нікому торкатися предметів або проводити будь-яке їх переміщення; е) при виставленні поста та зміни, що відбуваються в процесі охорони місця події, інформувати чергового по органу внутрішніх справ; ж) з прибуттям на місце події оперативної групи (слідчого) доповісти про заходи, вжиті для забезпечення охорони місця події і про особливості на місці події, на які міліціонер звернув увагу в момент прибуття (специфічний запах, напрямок вітру, температура повітря, час, який показував годинник, що знаходиться на цьому місці, а також про переміщення предметів, яке зробив міліціонер, шляхи їх пересування на місці події та ін. У подальшому діяти за вказівкою старшого оперативної групи (слідчого).

§3. Огляд місць можливого знаходження осіб у рухомому складі поїзда, які вчинили правопорушення або злочин

Огляд підвалів, нежилых приміщень та інших місць можливого переховування правопорушників проводиться щонайменше двома міліціонерами, бажано з використанням службового собаки.

Старший наряду: а) попередньо з'ясовує розташування об'єкта, що підлягає огляду (по можливості уточнює план приміщень: наявність входів і виходів, прихованих підступів до об'єкта і т.ін.); б) визначає обов'язки і місце кожного з учасників огляду, звертає їхню увагу на необхідність додержання заходів обережності при підході до об'єкта і в процесі його огляду; в) за наявності даних про те, що особи, які переховуються, озброєні, дає команду привести зброю в стан бойової готовності; г) дає команду на вхід в об'єкт, що підлягає огляду, тільки після того, як усі учасники огляду займуть вказані їм місця.

При проникненні всередину об'єкта, з метою запобігання можливого нападу, не слід входити всім разом через один і той же вхід. При цьому в одних випадках доцільно різко відкрити вхідні двері, швидко освітити внутрішню частину приміщення, а в інших намагатися проникнути туди якомога тихіше, і не через основний вхід. При неможливості непомітно проникнути всередину приміщення старший наряду подає команду: "Хто тут? Виходь!". Якщо є службовий собака, старший подає двічі команду: "Хто тут? Виходь, інакше пускаю собаку!" і переконавшись, що ніхто не виходить, випускає собаку.

При виявленні на об'єктах громадян, чия поведінка та інші дані дають підставу підозрювати їх у вчиненні протиправних дій або порушення режимних правил, діяти як у ситуації, що пов'язана з затриманням осіб, підозрюваних у вчиненні злочину.

§4. Тактичні дії нарядів ППС ЛВ ОВС при несенні служби з ОГП

Перевірка документів у правопорушника. Наряд міліції має право перевіряти у громадян при підозрі у вчиненні правопорушень документи, що посвідчують їх особу, а також інші документи, необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил, нагляд і контроль за виконанням яких покладено на міліцію.

Проводити особистий огляд, огляд речей, вилучення речей і документів. При необхідності складати протоколи про адміністративні правопорушення. Вимогу про пред'явлення документа висловлювати впевнено, але ввічливо і тактично.

При перевірці: а) поводитися з документами акуратно (не м'яти і не згортати сторінки, обережати від дощу і снігу, не забруднювати руками). Якщо в документі знаходяться гроші, які-небудь записки та інші папери або цінності, запропонувати власнику вилучити їх звідти; б) звертати увагу на відповідність наявної в документі фотокартки і особи громадянина, на правильність заповнення усіх реквізитів документа, на цілісність захисної сітки документа, строк його дії, якщо це паспорт, на відмітку про прописку громадянина і т.ін.

В ході перевірки поставити власнику документа контрольні запитання,

звіряючи відповіді з даними документа, що підтверджує його особу. Якщо відповіді невірні або виявлені підробки, правопорушник доставляється в орган внутрішніх справ; в) вжити застережних заходів при перевірці документів у особи, що підозрюється у вчиненні злочину. З цією метою, зокрема, рекомендується стояти напівоберта праворуч від того, кого перевіряють, на відстані одного кроку від нього і пильно стежити за діями останнього; г) перевірку доцільно проводити на деякій відстані від сторонніх громадян або якщо є можливість - в найближчому службовому приміщенні міліції чи підприємства транспорту, штабі громадського формування з охорони правопорядку і т.ін.

Опитування заявника (потерпілого). При отриманні повідомлення про подію наряд міліції повинен з'ясувати у заявника (потерпілого): а) яка подія (правопорушення), де і в який час відбулася; б) чи є потерпілі, їх чисельність, в якому вони стані, чи надана їм медична допомога. Якщо заявником є сам потерпілий, то в нього необхідно довідатись, чи не потрібна йому медична допомога, і вжити заходів для її надання (допомогти зупинити автомашину, вказати адресу лікувального закладу і т.ін.); в) чи відомі правопорушники, їх кількість і прикмети, звідки прибули, де знаходяться. Якщо вони зникли, то в якому напрямку і на чому (вид транспорту), якими знаряддями і засобами вони користувались при вчиненні злочину, послідовність їх злочинних дій, які сліди залишили на місці події, що викрали, прикмети викраденого; г) хто є очевидцем (свідком) події (правопорушення); д) звідки заявнику стало відомо про подію (бачив особисто, чув від інших осіб і т.ін.); е) інші питання, які залежно від характеру події можуть мати значення для швидкого припинення злочинних дій, правильної організації розшуку підозрюваного по гарячих слідах і охорони місця події.

Одержані відомості про правопорушення і дані про самого заявника (прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання або роботи, номери домашнього та службового телефонів) записати в службову книжку, доповісти черговому по органу внутрішніх справ, після чого негайно вирушити на місце події.

Затримання нарядом міліції правопорушників та осіб, підозрюваних у вчиненні злочину. Затримання осіб, які порушують громадський порядок, здійснюється нарядом міліції в разі невиконання ними усних попереджень працівників міліції по припиненню правопорушень та дій, що перешкоджають здійсненню службових повноважень.

Адміністративне затримання проводиться нарядом міліції при вчиненні: дрібного хуліганства, злісної непокори законному розпорядженню чи вимозі працівника міліції, члена громадського формування з охорони правопорядку, а також військовослужбовця чи образи їх, публічних закликів до невиконання вимог працівника міліції, незаконних операцій з іноземною валютою і платіжними документами, незаконного продажу товарів або інших предметів, торгівлі з рук у невстановлених місцях, при розпиванні спиртних напоїв у не встановлених для цього громадських місцях чи появі у громадських місцях у нетверезому стані, що

ображає людську гідність і громадську мораль, а також в інших випадках, прямо передбачених законодавчими актами України.

Перед прийняттям рішення про затримання правопорушників наряд міліції повинен врахувати обставини, що можуть ускладнити їх дії (кількість правопорушників, наявність в них зброї або інших предметів, особливості місця затримання, час та можливість прибуття на допомогу інших нарядів міліції та ін.).

Щодо осіб, які вчинили адміністративні правопорушення або злочини працівниками міліції проводиться їх огляд, а також огляд речей, що знаходяться при них, транспортних засобів і вилучаються документи та предмети, які можуть бути речовими доказами або використані на шкоду їх здоров'ю, а також записуються дані потерпілих осіб та свідків вчинення правопорушення.

Дії наряду по затриманню правопорушників та осіб, підозрюваних у вчиненні злочинів, вимагають від працівників міліції пильності, рішучості, витримки, вміння швидко орієнтуватись в обстановці і суворо дотримуватись вимог ЗУ "Про міліцію".

При затриманні осіб, підозрюваних у вчиненні злочину необхідно: а) пам'ятати, що міліціонер має право затримувати цих осіб за наявності таких підстав: цю особу застали на місці вчинення злочину; очевидці, в тому числі і потерпілі, прямо вказують на дану особу як на таку, що вчинила злочин; на підозрюваному або його одязі, при ньому будуть виявлені явні сліди злочину.

За наявності інших не перевічених даних, що дають підставу підозрювати особу вчинення злочину, вона може бути затримана нарядом міліції лише в тому разі, якщо намагалась втекти або виявила непокору законній вимозі працівників міліції. Враховуючи викладене, перед прийняттям рішення на переслідування і затримання осіб, підозрюваних у вчиненні злочину, необхідно чітко уявити правомірність дій міліціонера: а) переслідування по гарячих слідах осіб, підозрюваних у вчиненні злочину, вести з повною наругою сил, наполегливо, рішуче і самовіддано, не забуваючи при цьому про застережні заходи на випадок можливого збройного або іншого фізичного опору з боку переслідуваного або його співучасників, що можуть знаходитись поблизу.

Привести в бойову готовність особисту зброю: надіслати патрон до патронника змістити кобуру ближче до пряжки ремня, розстебнути її, перевірити, чи легко виймається пістолет, при необхідності перекласти зброю в більш зручне місце і т. ін.

При переслідуванні потрібно бути пильним і мати на увазі, що злочинцем можуть бути викинуті або загублені знаряддя злочину (вогнепальну зброю, ніж, кастет і т. ін.), речі, які належать потерпілому і самому злочинцю, коштовності та інші предмети (наприклад, фальшиві гроші і т. ін.), що причетні до вчиненого злочину.

Під час переслідування і пошуку злочинця необхідно орієнтувати про його прикмети та викрадені речі інших працівників міліції, членів громадських формувань з охорони правопорядку, працівників САБ, стрільців відомчої ВОХР, обслуговуючий персонал аеровокзалів, підприємств торгівлі та громадського

харчування і т.ін.

При розшуку та переслідуванні осіб, які вчинили, наприклад, крадіжку речей у пасажирів, шахрайство, наряду міліції потрібно: а) тактично запросити потерпілих допомогти в пошуку; б) затримання проводити, по можливості, в малолюдних місцях, подалі від зупинок міського транспорту та інших місць, де ці дії можуть ускладнитися наявністю великої кількості людей; в) особливу обачливість, винахідливість і сміливість слід виявляти при затриманні групи осіб, які підозрюються у вчиненні злочину.

Прийнявши рішення їх затримати, необхідно, не припиняючи спостереження за учасниками групи, по радіостанції, телефону або іншим способом запросити допомогу в оперативного чергового по ЛВ ОВС і найближчих нарядів міліції, членів громадських формувань з охорони правопорядку, працівників служби відомчої ВОХР для затримання злочинців. Якщо допомога вчасно не надійшла, а зволікати з затриманням не можна, то необхідно це зробити самостійно.

Вирішальну роль при цьому має фактор несподіванки та рішучих дій міліціонера. Наприклад, доцільно непомітно наблизитися до переслідуваних, перекрити їм найбільш можливий шлях відходу і коли вони найменше здатні вчинити опір, голосно скомандувати: “Стій! Руки вгору!”, і оголосити про затримання, наказати затриманим рухатись в даному напрямку, не випускаючи їх ні на мить з поля зору; г) якщо при затриманні використовується службовий собака, то перед тим як його застосувати слід двічі українською і російською мовами зробити попередження: “Стій! Пускаю собаку!” з наданням часу, достатнього для припинення правопорушення і виконання. Перед пуском собаки треба переконатись, що він прагне затримати саме підозрюваного, а не інших осіб. У разі заподіяння затримуваному покусів йому необхідно надати при можливості необхідну медичну допомогу, дотримуючись при цьому заходів безпеки. Собака при цьому повинен знаходитись по команді “Охороняй!” у 2-3 метрах від затриманого; д) зробити зовнішній огляд одягу, речей затриманого з метою вилучення зброї та інших предметів, які він може використати для нападу на міліціонера; е) в деяких випадках затримання з метою запобігання опору з боку особи, яка підозрюється у вчиненні злочину, доцільно використовувати мотиви, що не є істинними причинами затримання, наприклад, як порушення даною особою громадського порядку, паспортного режиму і т.ін. При цьому затримання не обов’язково починати з перевірки документів, як це буває при затриманні громадянина за адміністративне правопорушення, тому що підозрюваний замість документів може дістати зброю і застосувати її; ж) передати затриманого оперативному черговому ЛВ ОВС і написати рапорт про затримання на ім’я начальника ЛВ ОВС.

Здійснення нарядом міліції огляду зовнішнього одягу, речей злочинця та особи, затриманої за підозрою у вчиненні злочину. Огляд зовнішнього одягу, речей злочинця та особи, затриманої за підозрою у вчиненні злочину, є попереджувальною мірою, спрямованою на забезпечення особистої безпеки міліціонера, що становить перед собою ціль вилучення зброї та інших предметів у затриманого, які можуть бути використані ним для нападу на міліціонера та

інших громадян.

Особистий огляд може провадитись уповноваженою на те особою однієї статі з тим, кого оглядають і в присутності двох понятих тієї статі. Огляд речей, ручної поклажі, багажу, знарядь транспортних засобів та інших предметів здійснюється, як правило, у присутності особи, у власності (володінні) якої вони є.

У невідкладних випадках зазначені речі, предмети можуть бути піддані огляду з участю двох понятих при відсутності власника. Про особистий огляд, огляд речей складається протокол або про це робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення або в протоколі про адміністративне затримання. При цьому: а) зовнішній огляд речей і одягу слід робити негайно після затримання особи, підозрюваної у вчиненні злочину, або в більш зручний момент, коли можливо отримати допомогу від інших працівників міліції, членів громадських формувань з охорони правопорядку, працівників служби відомчої охорони, працівників служби авіаційної безпеки або громадян; б) для проведення зовнішнього огляду речей та одягу необхідно: подати затриманому команду: “Руки вгору!”, наказати повернутися обличчям до стіни (дерева, стовпа і т.ін.) і обпертися в неї руками, широко розставити ноги і нахилитися вперед; швидко промацати з зовнішньої сторони одяг затриманого: кишені, рукава, пояс, звернути увагу на взуття, з метою виявлення та вилучення зброї та інших предметів, які можуть бути використані затриманими для нападу на міліціонера; в окремих випадках, коли є підстава підозрювати, що знаряддя злочину можуть бути замасковані (колюча зброя, міститься в авторучці, колючо-ріжучі предмети і зброя закріплені на гумці до одягу або тіла в плечовій та інших областях і т. ін.), зовнішній огляд одягу і речей проводять з особливою уважністю; під час проведення зовнішнього огляду слід уважно стежити за кожним рухом затриманого. Якщо є службово-розшуковий собака, то він повинен знаходитись по команді “Охороняй!” у 2-3 метрах від затриманого; в) оглянути по можливості місце, де знаходився підозрюваний в момент затримання і при проведенні зовнішнього огляду, з метою виявлення викинутих ним предметів, що можуть бути речовими доказами у справі; г) вилучені при зовнішньому огляді документи, зброю та інші предмети здати оперативному черговому по органу внутрішніх справ.

Реагування наряду міліції на авіаційному транспорті на факти правопорушень, вчинених іноземними громадянами, особами без громадянства або іноземцями, які користуються дипломатичним імунітетом.

Згідно зі ст. 1 розділу I ЗУ “Про правовий статус іноземців” іноземцями визнаються іноземні громадяни особи, які належать до громадянства іноземних держав і не є громадянами України, та особи без громадянства - особи, які не належать до громадянства будь-якої держави.

Іноземці, які вчинили злочин, адміністративні або інші правопорушення, несуть відповідальність на загальних підставах з громадянами України. Питання про адміністративну та кримінальну відповідальність дипломатичних представників іноземних держав та інших громадян, які згідно з чинними законами і

міжнародними договорами користуються імунітетом від адміністративної юрисдикції і не підсудні в кримінальних справах судам України, в разі вчинення цими особами злочину на території України, вирішується дипломатичним шляхом.

Дипломатичний імунітет включає також недоторканність особи, службового і житлового приміщень, засобів пересування. Згідно з п. 12 Положення “Про дипломатичні представництва та консульські установи іноземних держав в Україні”, затвердженого Указом Президента України від 10.06.93 р. № 198/93, глава дипломатичного представництва і члени дипломатичного персоналу користуються особистою недоторканністю і не можуть бути заарештовані або затримані.

При виявленні або одержанні повідомлення про правопорушення (злочин, адміністративний проступок), вчинене іноземцями, необхідно: а) про подію доповісти оперативному черговому по ЛВ ОВС; б) рішуче зажадати припинення протиправних дій; в) перевірити документи, що посвідчують особу правопорушників, записати прізвище, посаду та інші необхідні дані іноземців; при цьому звернути увагу на місце і термін реєстрації закордонного паспорта, наявність в документах відповідних відміток та інше; г) в разі невиконання законних вимог затримати іноземців і доставити їх до ЛВ ОВС; д) вжити заходів по наданню невідкладної, у тому числі медичної допомоги потерпілим; е) виявити свідків (очевидців) правопорушення, стисло опитати їх про характер протиправних дій іноземців, записати їх прізвища та інші дані; є) при необхідності організувати охорону місця події.

При виявленні вчинення адміністративного порушення або злочину іноземцем, який користується дипломатичним імунітетом, наряду міліції необхідно повідомити про це оперативного чергового по ЛВ ОВС, вжити заходів до припинення правопорушення, записати номер документа іноземця, який засвідчує його дипломатичну недоторканність, потім відпустити правопорушника і про подію доповісти рапортом начальнику ЛВ ОВС.

Дипломатичний імунітет іноземця не виключає законного самозахисту наряду міліції від його протиправних дій і застосування до нього відповідних заходів для припинення вчинених ним злочинів, порушення громадського порядку, законодавчих актів України (до осіб, які користуються дипломатичним імунітетом, належать іноземні громадяни, що мають дипломатичні паспорти, а також дипломатичні, консульські картки, службові картки і посвідчення).

При виявленні іноземних громадян і осіб без громадянства, які не мають при собі документів та проживають без реєстрації і прописки, а також за простроченими документами, наряд міліції повинен повідомити про це оперативного чергового і діяти за його вказівкою.

§5. Доставлення в міліцію осіб, підозрюваних у вчиненні злочину до чергової частини ЛВ ОВС

Доставлення в ЛВ ОВС особи, підозрюваної у вчиненні злочину, здійснюється

пішим порядком і на транспорті. При цьому: а) доставляння здійснюється, як правило, двома і більше працівниками міліції або за допомогою членів громадських формувань з охорони правопорядку, провідників, стрільців ВОХР, громадян; б) необхідно постійно стежити за діями затриманого; в) передбачати заходи на випадок спроби з боку співучасників підозрюваного створити умови для втечі або звільнення останнього; г) не допускати, щоб доставлений викинув або передав іншим особам речі, документи, що можуть бути речовими доказами, або прийняв від співучасників зброю або інші предмети, які можуть бути використані як знаряддя нападу.

При доставленні підозрюваного пішим порядком двома і більше працівниками міліції або за допомогою представників громадськості: а) один міліціонер повинен йти поруч із затриманим і вести його; б) інші міліціонери і громадяни, які надають допомогу, повинні, йдучи у двох-трьох кроках позаду, спостерігати за діями підозрюваного і оточуючих громадян.

При доставленні підозрюваного пішим порядком одним міліціонером: а) прямувати позаду підозрюваного або поруч з ним; б) заборонено заходити наперед або нахилитися поруч із затриманим, допускати появу сторонніх осіб у безпосередній близькості від нього; в) у разі наближення кого-небудь ззаду зупинитися разом з підозрюваним, пропустити перехожого вперед; г) при доставленні підозрюваного пішим порядком одним міліціонером, який несе службу з службово-розшуковим собакою, необхідно знаходитись з ним позаду порушника на відстані трьох-чотирьох метрів, не допускати, щоб між ним і міліціонером з собакою знаходилися інші особи. Собака при цьому тримається на короткому повідку, без намордника.

При доставленні підозрюваного транспортом: а) при посадці затриманого в автомашину вжити застережних заходів, виключивши можливість нанесення йому травм; б) не допускати з боку затриманого дій, які могли б викликати псування матеріальної частини автомашини або створити умови для нападу на працівника міліції; в) стежити, щоб підозрюваний не міг впасти або умисно виплигнути з автомашини під час руху; г) після виводу затриманого з автомашини оглянути салон кузова (коляску мотоцикла) з метою виявлення предметів, залишених ним, які можуть бути речовими доказами у справі; д) про доставляння підозрюваного транспортом, що не належить органу внутрішніх справ, зробити відмітку в шляховому листку водія про тривалість та відстань поїздки, вказати час доставлення, своє прізвище, посаду, номери службового посвідчення та службового телефону; е) заборонено використовувати для доставляння підозрюваних у вчиненні злочину автомашини спеціального призначення (аеропортові автобуси, пожежні машини і т.ін.); є) у всіх випадках передавати затриманого черговому по ЛВ ОВС, доповідати про доставляння письмовим рапортом на ім'я начальника ЛВ ОВС.

Доставлення в чергову частину ЛВ ОВС осіб, які вчинили адміністративні правопорушення. Доставлення в орган внутрішніх справ особи, яка скоїла адміністративне правопорушення, має на меті припинення протиправної дії і забезпечення притягнутої особи до відповідальності. Оскільки доставляння є

обмеженням особистої свободи правопорушника, то необхідно перед тим, як застосувати цей захід, зробити все необхідне, щоб безпосередньо на місці ретельно розібратися в обставинах правопорушення і вжити відповідних заходів: вимагати припинення правопорушення і винести на місці усне попередження. Якщо умови не дозволяють вжити дієвих заходів на місці, то необхідно затримати правопорушника і доставити його в орган внутрішніх справ з додержанням вимог, викладених вище.

Перед доставленням правопорушників працівники ППСМ зобов'язані роз'яснити, чим зумовлено доставляння їх в ЛВ ОВС.

При затриманні громадян за вчинення таких адміністративних правопорушень, як дрібне хуліганство, незаконні валютні операції, і деякі інші, необхідно також установити свідків (очевидців) правопорушення, запросити їх до ЛВ ОВС, вилучити речові докази правопорушення і вжити заходів для їх збереження (наприклад, іноземної валюти).

Доставлення осіб у стані сп'яніння. При виявленні осіб, які перебували в громадських місцях у стані сп'яніння, якщо їх вигляд ображав людську гідність і громадську мораль або якщо вони втратили здатність самостійно пересуватися чи могли завдати шкоди оточуючим чи собі, вони передаються в спеціальні медичні заклади або для доставки до місця проживання, а при відсутності таких, затримуються і тримаються у спеціально відведених для цього приміщеннях ЛВ ОВС до їх витвердження.

Осіб, які знаходяться в громадських місцях у стані сп'яніння, з травмами, в непритомному стані, симптомами гострих чи інших захворювань внутрішніх органів, гострого отруєння сурогатами алкоголю, наркотичного сп'яніння, після епілептичного припадку, з інфекційними захворюваннями, жінок з явними ознаками вагітності, а також в інших випадках важкого стану таких осіб, нарядом на місце негайно викликається швидка медична допомога для вирішення питання щодо їх госпіталізації в медичні заклади охорони здоров'я.

Якщо в громадських місцях у стані сп'яніння, у вигляді, який ображає людську гідність і громадську мораль, знаходяться неповнолітні, то вони доставляються до ЛВ ОВС, а у випадках тяжкого алкогольного сп'яніння - передаються до лікувальних закладів охорони здоров'я.

Порядок доставлення: а) перед посадкою в автомобіль проводиться зовнішній огляд одягу і речей осіб, які перебувають у стані сп'яніння, з метою вилучення у них предметів, що можуть бути використані для нападу на працівників міліції, заподіяння шкоди собі чи іншим особам, які перебувають в салоні автомобіля; б) за виявлення зброї, наркотиків або сировини для їх приготування, інших речей і предметів, що вказують на можливу причетність порушника до скоєння злочину і які дають підстави підозрювати його у цьому, працівники міліції повинні передавати останнього в чергову частину ЛВ ОВС за місцем затримання. Доставляти таких осіб на витвердження забороняється.

Завідомо незаконне затримання громадян тягне за собою кримінальну відповідальність згідно з чинним законодавством України.

**Додатки
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)	_____
	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.

ІІІ РОЗДІЛ
відмітка про перевірку служби наряду працівниками лін. підрозділів:

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

ІV 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)

Правопорушники здані:

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

(вказати кількість

та ст. КУпАП)

прийняв

підпис

(посада, звання та ПБ)

Старший

наряду

(посада, звання, підпис та ПБ працівника)

**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, поклажі 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;
- виокнувати 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.

КРАТКАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

1. Официальные материалы

1.1. Временная инструкция по организации работы нарядов милиции и членов поездных бригад в поездах дальнего и местного сообщения № ЦЛ-74/1/3682 от 01.09.1992 г. 19 с.

1.2. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С. Конарева. — М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. 559 с.

1.3. Комментарий к Федеральному закону «Об оперативно-розыскной деятельности» /Отв. ред. А.Ю. Шумилов. — М.: Вердикт-1М, 1997. 208 с.

1.4. Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР. (Тарифное руководство № 5). — М.: Транспорт, 1988. 192 с.

1.5. Приказ МВД России и МПС России № 105/6Ц от 31.01.2000 года «Об организации работы нарядов милиции и членов поездных бригад».

2. Специальная литература: монографии и учебные пособия

2.1. *Винокуров СИ., Гуляев АЛ., Краенский Е.А.* Роль патрульных и постовых милиционеров в предупреждении и раскрытии краж на

железнодорожном транспорте. / Учебное пособие. — М.: МВД СССР, 1983. 39 с.

2.2. *Матвеев В.И., Кальшулин Ю.М., Дремин Л.Г.* Пособие проводнику пассажирских вагонов. — М.: Транспорт, 1983. 110 с.

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

2.4. *Остряков К.И., Осеням А.Е., Семенов А.А.* Пособие механику-бригадиру проводников пассажирских вагонов. — М.: Транспорт, 1972. 98 с.

2.5. Памятка по действиям сотрудника милиции при обнаружении взрывоопасных и подозрительных предметов и взрывоопасных устройств. — Самара: Средневожское УВДТ, 1996. 12 с.

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

2.7. *Скоробогатов В.П.* Справочник молодого проводника пассажирских вагонов. — М.: Высшая школа, 1990. 69 с.

2.8. *Соловейчик М.З., Сотникова Т.А.* Организация пассажирских перевозок. — М.: Транспорт, 1977. 154 с.

2.9. Справочник милиционера транспортной милиции / Под ред. В.П. Глухова. — Самара: Средневожское УВДТ, 1996. 115 с.

2.10. Справочник сотрудника транспортной милиции. Учебное пособие / Под ред. В.Е. Власова. — Санкт-Петербург: ООО «Петровский фонд», 1998. 353 с.

2.11. *Щербаков В.П.* Проводник пассажирских вагонов. — М.: Высшая школа, 1975. 131 с.

2.12. *Шукин В.И.* Расследование незаконной перевозки запрещенных веществ и предметов на железнодорожном транспорте. Учебное пособие. — Белгород: ВШ МВД России, 1993. 73 с.

3. Статьи

3.1. *Косиченко Е.Ф.* Современное состояние и развитие транспорта / Правоохранительная деятельность на транспорте: итоги и перспективы. Материалы международной научно-практической конференции. — Орел: Орловский юридический институт МВД России, 1999. С. 201-206.

3.2. *Мигунов М.В., Наметов Е.А.* Использование персональных ЭВМ в организации борьбы с преступностью на объектах транспорта // Вестник МВД России. — М.: 1994, № 4. С. 98 - 101.

3.3. *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 * III.

4. Зарубежная литература. Переводы

4.1. *Брюзехабер У., Зиефферт Э.* Борьба с преступлениями, совершаемыми при пассажирских перевозках по железной дороге // Форум дер криминалистик. — 1987, № 2. С. 36 - 40.

4.2. *Гёрлих У.* Железнодорожная полиция — составная часть полиции ФРГ. Пер. с нем. / М.: ВЦП НТЛид. Перевод № А-40579, 1978. 8 с. 4.3. Материалы 22>-го заседания Ассоциации Колпофер от 23 марта 1995 года, Париж. 111с.
> 4.4. Работа железнодорожной полиции в Тер&авдда // Дойчгес полицайблатт, 1993, № L — М.: Пер. с нём., Перевод №3/12, 1995., 35 с.

ВИСНОВОК

Аналіз проблем організації попередження і розкриття злочинів, що відбуваються в пасажирських потягах, початий у навчальному посібнику 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 злочину в 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 МТ України і «Укрзалізниці», класифікацію повідомлень, потягів, вагонів і т.д.

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 обставини, наявність яких дозволило злочинцям реалізувати свій задум.

3. З урахуванням аналізу представлень криміналіст[^]-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. Злочину, зв'язані з незаконним перевезенням наркотичних засобів, зброї, боєприпасів і вибухових речовин по поширеності уступають в останні роки тільки крадіжкам речей у пасажирів. Досвід розробки і використання окремими УВСТ а боротьбі зі злочинами в потягах інформаційно-пошукових систем, комп'ютерних мереж говорять самі за себе.

10. Типові ситуації, що складаються на первісному етапі розкриття злочину в потязі, їхня повторюваність, обумовлене визначеними постійно діючими факторами дозволяють розробити і здійснювати комплекси слідчих дій і оперативно-розшукових заходів, тактичні операції, Спрямовані на досягнення проміжних цілей розслідування. Злочину проти пасажирів у рухливому складі мають безсумнівні особливості і тому в силу своєї криміналістичної своєрідності повинні бути виділені в окрему групу, скласти самостійний предмет наукового дослідження. Цього ж вимагають злочинні зазіхання, чинені іноземними громадянами (і проти них), що володіють істотними особливостями.

5. Процес перевезення пасажирів настільки тісно, зв'язаний з діяльністю ОВСТ, що конкретні мір» по попередженню злочинів досліджуваної групи здійснюються не тільки в карно-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 (керування); залізниця - УВСТ; «Укрзалізниця» - ДТМ МВС України; МВС України - МТ 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) недогляду в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті.

7. Однієї з першорядних задач, багато в чому предопределяющих успішну боротьбу з «поїзною» злочинністю є відродження суспільних формувань, у т.ч. поїзних спеціалізованих ДНД і пошук інших форм залучення громадськості до забезпечення суспільного 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 пошуковий^оперативно-пошукові групи, повніше використовувати в їхній підготовці принцип спеціалізації, підвищувати професійна майстерність.

9. З всією очевидністю проглядається необхідність комп'ютеризації ОБСТ, особливо їхнього робітника ланки - лінійних відділів.

ДОДАТКИ

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		

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, № КОЗП)

 (П.І.Б., підпис старшого групи)

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 _____

