

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

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

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

Навчальний посібник

Одеса 2006

*Рекомендовано до друку Вченою Радою Одеського юридичного інституту
Національного університету внутрішніх справ від “ ” березня 2006 року
Протокол №*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ВЖИТІ ВИЗНАЧЕННЯ І СКОРОЧЕННЯ

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

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

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

ВПТУ - вище професійно-технічне училище МОН України.

ВП – вибуховий пристрій.

ВР України - Верховна Рада України.

ВР - вибухова речовина.

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

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

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

ДМС України - Державна митна служба України.

ДПС - Дорожня патрульна служба МВС України.

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

ЗУ - Закон України.

ЕОМ - електронно-обчислювальна машина.

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

КК України - Кримінальний кодекс України.

КПК України – Кримінально-процесуальний кодекс України.

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

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

КМУ - Кабінет міністрів України.

КУпАП - Кодекс України про адміністративні правопорушення.

ЛВВС - лінійний відділ органів внутрішніх справ на транспорті.

ЛКК – лінійні квіткові каси.

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

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

ЛУ УМВСТ- лінійне управління МВС України на транспорті.

ЛНП - лінійний начальник поїзда.

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

МВС України - Міністерство внутрішніх справ України.

МЗС України - Міністерство закордонних справ України.

МОН України - Міністерство освіти та науки України.

МТЗ України - Міністерство транспорту та зв'язку України.

НМ СП - наряд міліції супроводу поїзда.

ОВС - органи внутрішніх справ.

ОВСТ- органи внутрішніх справ на транспорті.

ОГБ - охорона громадської безпеки.

ОГП - охорона громадського порядку.

ОПГ- оперативно-пошукова група.

ОРМ СП - окрема рота міліції супроводження поїздів.

ОРД - оперативно-розшукова діяльність.

ОРЗ - оперативно-розшукові заходи.

ОРС - оперативно-розшукова справа.

ПВНАБ - прилади виявлення нагрівання букс.

ПК - персональний комп'ютер.

ПКМУ - Постанова Кабінету міністрів України.

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

ПТО - пункт технічного обслуговування залізничного рухомого складу.

СБУ - Служба безпеки України.

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

СОГ- слідчо - оперативна група ЛВВС.

МГБ МВС України - міліція громадської безпеки, структурний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

ЧЧ - чергова частина ОВСТ.

УМВСТ - Управління МВС України на транспорті.

Форма ГУ-57 - квитанція різних зборів.

ЦК України - Цивільний кодекс України.

ЦПК України - Цивільно-процесуальний кодекс України

КОРОТКИЙ СЛОВНИК ТЕРМІНІВ

Бізнес-купе - спеціально обладнане в м'якому вагоні купе з місцем для лежання для однієї особи.

Бронювання місць - закріплення на підставі разового замовлення або договору певної кількості місць із відстрочкою реалізації замовнику на визначений строк.

Вагон безпересадковий - пасажирський вагон, який прямує до станції призначення з двома або більше поїздами без пересадки пасажирів.

Вагон зі змінним трафаретом - вагон у поїзді, обладнаний двома маршрутними дошками (трафаретами), продаж проїзних документів у який здійснюється не далі станції зміни трафарету і окремо від станції зміни трафарету. На першій указується маршрут від станції відправлення поїзда до станції зміни трафарету, на другій - маршрут від станції зміни трафарету до станції призначення поїзда. Залежно від пасажиропотоку від станції відправлення (зміни трафарету) до певної станції призначення може виділятися не вагон, а визначена кількість місць.

Вагони пасажирські - вагони, призначені для перевезення пасажирів. До цих вагонів належать також поштові, багажні, вагони-ресторани, службово-технічні (службові, клуби, санітарні, випробувальні та вимірювальні, лабораторії, автомобілевози та інші спеціальні вагони пасажирського типу).

Вагон пасажирський спеціальний - пасажирський вагон, який у встановленому порядку призначений у рейс за замовленням будь-якої юридичної або фізичної особи для перевезення групи пасажирів, багажу чи вантажобагажу.

Вагон штабний - вагон для перевезення пасажирів, обладнаний радіостанцією, радіовузлом, де знаходиться начальник поїзда, поїзний електромонтер.

Вибухові речовини – це індивідуальні речовини та суміші, які в результаті певного зовнішнього впливу (нагрівання, удару, тертя, вибуху іншої ВР тощо) здатні до швидкого хімічного перетворення, що супроводжується виділенням великої кількості енергії та утворенням газів.

Взаємодія ОВСТ і підприємств залізниць у попередженні злочинів – це співробітництво, що виражається в спільній або погодженій діяльності, спрямованій на вирішення спільних завдань з профілактики правопорушень, активного виявлення і припинення злочинів, забезпечення особистої і майнової безпеки пасажирів і працівників галузі.

Вокзал - комплекс спеціальних споруд, приміщень, обладнання, призначений для обслуговування пасажирів, надання їм платних та безплатних послуг також і з реалізації продуктів харчування, промислових та супутніх товарів, друкованої продукції тощо, управління рухом поїздів та розміщення персоналу. До складу вокзального комплексу входять: посадкові платформи, пішохідні тунелі та мости, переходи через залізничні колії, багажні приміщення, частина прилеглої до споруди привокзальної площі. Залежно від обсягів роботи з відправлення пасажирів вокзали бувають позакласні, 1, 2 та 3 класу.

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

Зал очікування - спеціально обладнане приміщення вокзалу з місцями для сидіння, призначене для тимчасового перебування пасажирів, які очікують відправлення чи прибуття поїзда.

Зал очікування підвищеного комфорту - зал очікування, в якому передбачені комфортні умови перебування.

Зворотний виїзд - додаткова послуга пасажиру в пункті першопочаткового відправлення в оформленні виїзду у зворотному напрямі.

Інформаційне забезпечення розкриття злочинів – це інформаційні процеси і операції зі збирання, реєстрації, оброблення, збереження і передачі офіційної, гласної і оперативно-розшукової, негласної інформації про вчинені злочини або що відбуваються, і причетних до цих злочинних зазіхань осіб. Наскрізним розуміється постійний супровід пасажирських потягів з обертанням не більше трьох діб по всьому маршруту проходження.

Каса багажна - окреме спеціально обладнане приміщення для оформлення перевезення багажу та вантажобагажу.

Каса квиткова - спеціально обладнане приміщення для оформлення проїзду пасажирів та повернення платежів за невикористані проїзні документи.

Каса квиткова добова - квиткова каса, яка оформляє проїзні документи щонайбільше за 24 години до відправлення поїзда.

Камера схову - спеціально обладнане приміщення для короточасного зберігання ручної поклажі, багажу пасажирів.

Категорія вагона - різновид вагонів для перевезення пасажирів залежно від їх облаштування, кількості місць у вагоні та умов проїзду. Вагони бувають:

- 1, 2, 3 класу - з відкритими та закритими купе з місцями для сидіння;

- міжобласні - без купе з місцями для сидіння;

- загальні - з відкритими купе з місцями для сидіння;

- плацкартні - з відкритими купе з місцями для лежання;

- купейні - з окремими чотиримісними купе з місцями для лежання;

- м'які - з окремими одномісними купе, двомісними (СВ) та тримісними купе з місцями для лежання;

- фірмові - м'які, купейні, плацкартні та міжобласні вагони, що відповідають вимогам Положення про фірмові пасажирські поїзди та групи фірмових пасажирських вагонів, затвердженого Міністерством транспорту України;

- підвищеного комфорту - м'які, купейні вагони пасажирських або швидких поїздів, вагони електро- та дизель поїздів типової або спеціальної конструкції з наданням харчування, особливих умов та послуг тощо.

Вагони можуть бути також комбінованими з купе різних категорій.

Квиток абонементний - документ для багаторазового проїзду пасажирів у приміському поїзді на визначений період.

Керівник організованої групи дітей - відповідальна особа, призначена організатором перевезення дітей для їх супроводження.

Керівник туристської групи - особа, яка є представником суб'єкта туристичної діяльності і виступає від його імені, супроводжує туристів, забезпечує виконання умов договору про надання туристичних послуг, володіє фаховими знаннями про державу (місцевість) перебування і, як правило, мовою держави перебування або загальнозрозумілою там мовою.

Криміналістична характеристика злочинів - це система взаємозалежних типових криміналістично значимих відомостей, що використовуються з метою попередження, виявлення і розкриття цих злочинів, а також оптимальні заходи для їх припинення.

Купе змішане - купе, в яке здійснено продаж проїзних документів для осіб незалежно від статі (чоловічої, жіночої).

Купе сімейне - спеціально обладнане купе м'якого вагона з місцем для лежання для трьох осіб.

Купе чоловіче (жіноче) - купе, в яке здійснено продаж проїзних документів тільки для осіб чоловічої (жіночої) статі.

Маркування багажу, вантажобагажу - розміщення безпосередньо на вантажі спеціальної інформації про станцію, залізницю відправлення і призначення, відомості про відправника, одержувача, особливості поводження з вантажем.

Місце багажу, вантажобагажу - кожна окрема річ, підготовлена до відправлення без упакування, або декілька речей, упакованих в окреме відправлення (валіза, ящик, рюкзак тощо), з нанесеним маркуванням після зважування.

Незаконний обіг зброї, боєприпасів і вибухових речовин – це їх виробництво, продаж, придбання, облік, збереження, носіння, транспортування, використання, вилучення і знищення, експорт і імпорт, а також ввезення одиничних екземплярів на територію України і їх вивіз з України, здійснювані з порушенням чи в обхід спеціальних правил, установлених відповідними законодавчими, іншими нормативно-правовими актами.

Нетарифний зупинковий пункт - роздільний або зупинковий пункт, закритий для приймання та видавання багажу.

Оголошена цінність - фактична вартість багажу, вантажобагажу, оголошена пасажиром при оформленні перевезення.

Оперативно-розшукова діяльність - це система гласних і негласних пошукових, розвідувальних та контррозвідувальних заходів, що здійснюються із застосуванням оперативних та оперативно-технічних засобів.

Оперативна обстановка - це стан охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю на території функціонування лінійного органу внутрішніх справ, що зумовлюється і характеризується сукупністю визначених елементів, умов і факторів.

Організація взаємодії – це управлінська діяльність органів внутрішніх справ зі здійснення взаємодії з іншими суб'єктами (тобто спільної і погодженої за метою, завданнями, строками і виконавцям діяльності), яка реалізується різними методами: координацією, взаємним коректуванням, узгодженням тощо.

Організація охорони громадського порядку - це система заходів, що забезпечують високу оперативну готовність особистого складу, ефективне використання сил і засобів підрозділів органів внутрішніх справ, активне притягнення громадських формувань, що беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

Організована група пасажирів - належним чином зорганізована туристичною або будь-якою організацією чи фізичною особою кількість пасажирів, які здійснюють спільну поїздку поїздом за одним маршрутом і зі спільною метою поїздки. Бувають дитячі, дорослі, змішані групи.

Особиста професійна безпека - це професійно грамотні дії працівників в умовах психологічного тиску з боку кримінальних елементів, а значить - це запорука законності і дисципліни в діяльності

ОВС.

Пасажи́р - фізична особа, яка користується залізничним транспортом на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі придбаного групового проїзного документа. Названі особи вважаються пасажирами з моменту придбання квитка на поїзд до моменту завершення поїздки. Пасажирами також вважаються особи, які здійснюють поїздку за посвідченням, якщо це передбачено законодавством України.

Пасажи́р транзитний - пасажир, який здійснює пересадки на станціях і має документи на виїзд з пунктів пересадки, оформлені в пункті першопочаткового відправлення.

Пасажи́рська будівля - будівля на станції, де відсутній вокзал, із приміщеннями, обладнаними для оформлення проїзних документів, багажних та вантажобагажних квитанцій, очікування поїзда.

Перон - частина території вокзалу, на якій провадиться посадка та висадка пасажирів, завантаження та розвантаження багажних, поштових вагонів.

ПЕРЕВІЗНИК - юридична особа - власник або орендар вагона, який уклав договір на перевезення з пасажиром або відправником вантажобагажу або замовником організованої групи пасажирів.

Платформа - рівний підвищений майданчик, збудований згідно з нормами будівництва, біля якого зупиняється поїзд для здійснення посадки та висадки пасажирів.

Пої́зд пасажи́рський - поїзд, сформований із вагонів, призначених для перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти. Залежно від швидкості поїзди можуть бути пасажирськими, швидкими, прискореними, швидкісними, високошвидкісними.

Пої́зд підвищеного комфорту - поїзд, сформований із вагонів, яким присвоєна категорія підвищеного комфорту.

Пої́зд спеціальний - поїзд, призначений у встановленому порядку (за замовленням будь-якої юридичної чи фізичної особи) для перевезення груп пасажирів.

Пої́зди погоджені - поїзди, погоджені з пасажиром при оформленні проїзду з пересадками, якими пасажир прибував та від'їздив з пункту пересадки.

Послуга транспортна основна - перевезення пасажирів у загальному, міжобласному, плацкартному, м'якому, купейному, фірмовому, підвищеного комфорту та СВ вагонах у складі швидкого та пасажирського поїзда, приміських та місцевих поїздів, перевезення багажу, вантажобагажу в багажних вагонах.

Послуга додаткова - послуга, що надається громадянам під час оформлення проїзду, приймання багажу чи вантажобагажу, перебування в поїзді чи на вокзалі, під час повернення невикористаних проїзних та перевізних документів.

Проїзний документ - документ установленого зразка, який посвідчує право пасажирів на проїзд залізничним транспортом.

Складовими вартості проїзного документа є:

- **плацкарта** - частина вартості проїзду, змінювана залежно від категорії вагона, поїзда, що компенсує витрати на підготовку до рейсу та обслуговування вагона;

- **квиток** - частина вартості проїзду, змінювана залежно від категорії вагона та поїзда, що компенсує витрати на переміщення вагона.

До складових вартості проїзного документа включається також плата (збір), передбачена законодавством: податок на додану вартість, страховий збір, плата за продаж проїзного документа (комісійний збір). При оформленні проїзду з використанням автоматизованих систем складові вартості проїзного документа мають шифри, установлені технологічними процесами відповідних систем.

Види проїзних документів: повні, пільгові, безплатні; дитячі, групові; службові.

У приміських поїздах та місцевих поїздах без нумерації місць у вагонах проїзним документом є квиток.

Прийомоздавальник багажу - службовець станції, який приймає багаж та вантажобагаж до перевезення в багажному вагоні та видає його на станціях зупинки поїзда працівникам станції або пасажирів (Прийомоздавальник вантажу та багажу в поїздах згідно з Класифікатором професій ДК 003-95).

Приміський квиток - документ для проїзду у приміському сполученні одного або декількох пасажирів на вказаний поїзд або дату.

Пряма плацкарта - додаткова послуга пасажирів, що надається в пункті першопочаткового відправлення з оформлення виїзду з пункту пересадки.

Пункт пасажирський зупинковий - пункт на перегоні, що не має колійного розвитку і призначений виключно для посадки та висадки пасажирів.

Пункт продажу проїзних документів - мережа залізничних квиткових кас, що здійснюють оформлення проїзду, повернення платежів за невикористані проїзні документи, об'єднаних спільним обліком та звітністю.

Резервування місць - виділення заздалегідь за заявками організацій, фізичних осіб місць з відстроченим оформленням проїзних документів.

Розклад руху - графік або таблиця, що містить відомості про час прибуття, стоянки та відправлення поїзда.

Ручна поклажа - предмети або речі, які перевозяться разом з пасажирями.

Ручна поклажа великогабаритна - ручна поклажа, розміри якої за сумою трьох вимірювань перевищують 180 см.

Сервіс-центр - спеціально обладнане приміщення для обслуговування пасажирів в умовах підвищеного комфорту, надання їм додаткових послуг (оформлення проїзду на різні види транспорту, копіювання документів, користування засобами зв'язку, комп'ютерні послуги тощо).

Сполучення пасажирське - перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу в пасажирських, швидких, швидкісних, високошвидкісних, фірмових поїздах, електро- та дизель поїздах підвищеного комфорту між пунктами, розташованими:

а) на мережі однієї залізниці - місцеве;

б) на мережі двох та більше залізниць - пряме.

Залежно від способів доставлення пасажирів до місця призначення пасажирське сполучення поділяється на пересадкове та безпересадкове.

Сполучення приміське - перевезення пасажирів приміськими і місцевими електро- та дизель поїздами, поїздами, сформованими із класних вагонів з локомотивною тягою без нумерації місць у вагонах за приміськими тарифами.

Станція проміжна - будь-яка станція, розташована між початковою та кінцевою станціями маршруту прямування поїзда.

Суб'єкт господарювання - юридична особа, незалежно від організаційно-правової форми та форми власності, яка займається перевезенням пасажирів, багажу, вантажобагажу, обслуговуванням пасажирів.

Страховий збір - плата, встановлена чинним законодавством України, яку вносить пасажир під час оформлення проїзду для обов'язкового особистого страхування від нещасного випадку.

Тактика охорони громадського порядку - це доцільна лінія поведінки осіб, здійснюючих охорону громадського порядку, система найбільш раціональних і ефективних засобів виконання окремих дій, направлених на підтримання належного порядку в пасажирських поїздах, на вчасне попередження і припинення правопорушень, встановлення осіб, які вчинили злочини.

Тариф пасажирський - система цін, яка включає затверджені у встановленому порядку розміри плати за перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, а також правила їх обчислення та застосування.

Типова ситуація - це характерна обстановка, яка повторюється; сукупність обставин (ознак, явищ), дій, з якими дуже часто доводиться зустрічатися працівникам міліції в повсякденній діяльності з ОГП і боротьбі зі злочинністю.

Термін чинності проїзного документа - період часу, протягом якого проїзний документ є чинним для здійснення поїздки.

Технологічний процес роботи вокзалу - процес, що складається із цілеспрямованих і послідовних дій у площині забезпечення перевезень пасажирів та обслуговування їх під час перебування на вокзалі.

Трафарет - показник інформації на вагоні про маршрут його прямування.

Учасник перевізного процесу - юридична особа, представник якої прийняв багаж або вантажобагаж для перевезення або зберігання.

Філія квиткової каси - спеціально обладнане приміщення, в якому здійснюється одна або декілька операцій квиткової каси (прийом замовлень, оформлення проїзних документів, повернення платежів за невикористані проїзні документи тощо).

Фірмовий поїзд - поїзд, сформований із вагонів, яким присвоєна категорія фірмових. До складу фірмового поїзда можуть включатись нефірмові вагони, і навпаки, до складу нефірмового поїзда можуть включатись фірмові вагони.

ЗМІСТ

ПРИЙНЯТІ ВИЗНАЧЕННЯ І СКОРОЧЕННЯ.....	3 стр.
КОРОТКИЙ СЛОВНИК ТЕРМІНІВ.....	5 стр
ВСТУП.....	7 стр.

РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ПАСАЖИРСЬКОГО
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЗАГАЛЬНА
ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНІВ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА ЙОГО
ОБ'ЄКТАХ 10 стр.

§1. Особливості функціонування пасажирського залізничного
транспорту..... 10 стр.

§2. Кримінологічна характеристика злочинів, які вчиняються в
пасажирських потягах..... 19
стр.

§3 Особливості криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних з
незаконним збереженням і перевезенням пасажирськими потягами
наркотичних речовин..... 27
стр.

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ У
ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГАХ ..
..... 36 стр.

§1. Умови, що сприяють вчиненню злочинів у пасажирських
потягах..... 36
стр.

§2. Заходи безпосереднього профілактичного впливу на криміногенне
середовище в рухомому складі потягів..... 41 стр.

РОЗДІЛ 3. ПОПЕРЕДЖЕННЯ ВЧИНЕННЯ ЗЛОЧИНІВ І
АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ОРГАНАМИ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ТРАНСПОРТІ В ПАСАЖИРСЬКИХ
ПОТЯГАХ..... 43 стр.

§1. Питання удосконалення роботи з попередження вчинення злочинів
і адміністративних правопорушень 43 стр.

§2. Заходи безпосереднього профілактичного впливу на криміногенне
середовище в рухомому складі потягів..... 52 стр.

РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗКРИТТЯ ЗЛОЧИНІВ У
ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ..... 59 стр.

§1. Інформаційне забезпечення розкриття злочинів, які вчиняються в
пасажирських потягах..... 59 стр.

РОЗДІЛ 5. ОРГАНІЗАЦІЯ СУПРОВОДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ
ПОТЯГІВ НАРЯДАМИ МІЛІЦІЇ..... 69 стр.

§1 Поняття, структура і штати окремої роти міліції із супроводження
пасажирських потягів 69 стр.

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

стр.

§3. Основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування80 стр.

§4. Організаційні форми погодженості дій між працівниками міліції громадської безпеки і кримінального розшуку.....86 стр.

РОЗДІЛ 6. ДІЯЛЬНІСТЬ НАРЯДІВ СУПРОВОДУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ У ТИПОВИХ СИТУАЦІЯХ НА ОБ’ЄКТАХ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО

ТРАНСПОРТУ..... 88 стр.

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

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

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

РОЗДІЛ 7. ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ ФІЗИЧНОГО ВПЛИВУ, СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАСОБІВ, ВОГНЕПАЛЬНОЇ ЗБРОЇ НАРЯДАМИ СУПРОВОДУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ.....112 стр.

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

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

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

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

ВИСНОВОК.....117 стр.

ЛІТЕРАТУРА.....123 стр.

ДОДАТКИ.....189 стр.

ВСТУП

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

Понад 80 % обсягу роботи транспортної міліції припадає на залізниці. Систему залізничного транспорту України утворюють 6 залізниць: Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська, які входять до складу “Укрзалізниці”, на яких працює 27 дирекцій залізничних перевезень. Загальна довжина основних магістралей більше 22.3 тис. км. (розгорнута довжина колії складає 30,3 тис. км.), на яких працює 1684 станції та 439 лінійних підприємств (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії, системи енергопостачання, сигналізації та зв'язку тощо), з яких 51 вагонне депо та 16 вагонних пасажирських депо. Загальне управління системою залізничного транспорту здійснюється Міністерством транспорту і зв'язку України. Транспортна система України за обсягами пасажирських та вантажних перевезень займає одне з провідних місць у Європі¹.

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

Залізниці є ключовим, а в деяких випадках єдиним способом пересування пасажирів. Загальна частка залізниць у пасажирообороті транспорту, який здійснюється транспортом загального користування країни, залишається стабільною протягом ряду років: 54% в 1992 р. і 53 % 2001 р., що складає 49,8 млрд. пасажиро кілометрів (без обліку внутрішнього міського транспорту). За рахунок більшої конкурентноздатності порівняно з іншими видами транспорту Україна має у своєму розпорядженні парк пасажирських вагонів у кількості 8429 одиниць, а також 174939 вантажних вагонів. Кількість працюючих у сфері пасажирських перевезень становить майже 120 тис. чоловік, що

¹ Див. Інформаційний сайт Державної адміністрації залізничного транспорту України - www.uz.gov.ua - 1.03.2006 р.

складає 30 % від загальної кількості працівників залізничного транспорту (середньоспівкова чисельність працівників основної діяльності залізниць України – 375,9 тис. чол.).¹

Розглянемо це на прикладі Одеської залізниці. Одеська залізниця займає одне з провідних місць у транспортному обслуговуванні південно-західної частини України. Вона забезпечує потреби в перевезеннях Одеської, Миколаївської, Херсонської, Кіровоградської, Черкаської і частково Вінницької, Дніпропетровської і Київської областей, територія яких складає 138 тис. кв. км. з населенням близько 10 мільйонів осіб. На цій території розміщено 65 міст, 110 районів, 134 селища міського типу і 1953 сільські ради. Економіка зазначених районів характеризується розвинутою промисловістю і сільським господарством. Досить розвинене машинобудування і інші галузі промисловості наявні в таких великих центрах, як Одеса, Миколаїв, Херсон, Нова Каховка, Рені, Кіровоград, Черкаси, Ізмаїл, Котовськ, Іллічівськ.

За офіційними даними у транспортній сфері України щорічно реєструється близько трьох тисяч злочинів, з яких дві третини вчиняються на залізничному транспорті, одна третина з них тяжкі і особливо тяжкі, затримується близько 300 злочинців, майже 10 тис. порушників законодавства про адміністративну відповідальність, вилучаються десятки одиниць вогнепальної і сотні одиниць холодної зброї, тисячі одиниць боєприпасів, десятки кілограм наркотиків і наркотичної сировини.

У пасажирських потягах вчиняється до однієї третини всіх злочинів на транспорті: 20 % - у потягах далекого прямування, 36 % - у місцевих і приміських потягах, 1% - у міжнародних потягах.² У них вчиняється половина убивств, випадків навмисного заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю, згвалтувань, крадіжок і розбійних нападів з усіх, що реєструються на об'єктах транспорту. У боротьбі зі злочинними зазіханнями задіяні тисячі працівників міліції, значна частина з яких працює безпосередньо в потягах. Серйозну заклопотаність викликає ефективність цієї діяльності. Розкриття „поїзних” злочинів по лінії карного розшуку нижче розкриття аналогічних діянь, що відбуваються на стаціонарних об'єктах транспорту. При їх розкритті і розслідуванні оперативні працівники і слідчі зустрічаються з серйозними труднощами і допускають чимало тактичних і організаційних помилок, зумовлених специфікою способів підготовки, здійснення і

¹ Див. Інформаційний сайт Державної адміністрації залізничного транспорту України - www.uz.gov.ua. - 1.03.2006 р.

² Див. Статистичний звіт форми № 778 за 2003 р. МВС України.

приховування 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 носить випереджальний характер, відсутнє її належне інформаційне забезпечення, не цілком діючими виступають попереджувальні заходи.

Існуючі методики розкриття і розслідування злочинів на об'єктах залізничного транспорту поступово входять у суперечність з реаліями оперативно-розшукової і слідчої практики і значно обмежують можливості тактичного маневрування з урахуванням криміналістичної своєрідності кримінальних діянь, що вчиняються 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 і не привернула увагу дослідників закордонна практика попередження і розкриття злочинів на пасажирському залізничному транспорті. Підстави для цих тверджень дають результати опитування працівників кримінальної міліції, а також міліції громадської безпеки ОВСТ. 86 % опитаних заявили, що гостро відчують недоліки відповідних криміналістичних і оперативно-розшукових рекомендацій; потребують спеціальної літератури (методичних посібників, пам'яток тощо). Саме цим керувалися автори, приймаючи рішення про підготовлення цього навчального посібника. У ньому розкриваються особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту, що повинні враховуватися оперативними і слідчими працівниками в запобіганні і розкритті злочинів досліджуваної групи. Подається специфіка криміналістичної характеристики розповсюджених „поїзних” злочинів, закономірні зв'язки між її елементами і шляхи їх використання в організації розкриття і розслідування злочинних діянь. Розглядаються умови, що сприяли здійсненню злочинів у 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 з розкриття і розслідування злочинів у потягах, рекомендують нові методи збирання, накопичення, оброблення, 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 кримінальних і адміністративних справ, що містять інформацію про злочини і адміністративні правопорушення, вчинені в пасажирських потягах. Окремі матеріали посібника і висновки авторів засновані на експертних оцінках - даних опитування 140 працівників транспортної міліції Лінійного управління на Одеській залізниці МВС України на транспорті, які безпосередньо здійснюють боротьбу зі злочинністю в потягах, 60 працівників залізничного транспорту, а також 120 пасажирів.

ГЛАВА I

ХАРАКТЕРИСТИКА ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО

ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНІВ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА ЙОГО ОБ'ЄКТАХ

§1. Особливості функціонування пасажирського залізничного транспорт

Залізничний транспорт України є невід'ємною частиною єдиної транспортної системи країни і виконує важливу роль у здійсненні перевезень між самими різними регіонами. У результаті перевезень пасажирів досягається об'єктивне необхідне просторово-часове переміщення людей в економічній, політичній і культурній сферах. Завдяки регулярності і надійності пасажирських перевезень населення широко користується послугами залізничного транспорту для поїздок у місця відпочинку, з діловою і особистою метою. 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 МТЗ України. Кожна залізниця обслуговує визначений регіон країни, що включає, як правило, кілька областей України. Залізниці поділяються на декілька відділень, які є самостійними господарськими структурами.

До складу відділень залізниць входять лінійні підприємства, що належать до різних служб: станції, локомотивні і вагонні депо, вагонні дільниці, дирекції з обслуговування пасажирів, дистанції шляху, сигналізації і зв'язку, контактної мережі, водопостачання, цивільних споруджень, енергодільниці, відділи робочого постачання тощо.

Кожна із залізниць здійснює визначений обсяг пасажирських перевезень, для чого формує і обслуговує далекі, місцеві і приміські потяги, організовує продаж квитків пасажиром, здійснює інші транспортні послуги.

Найважливішими вимогами, пропонованими до роботи залізничної дороги, є забезпечення безпеки руху поїздів, а також особистої, майнової безпеки пасажирів і обслуговуючого персоналу. Так у Правилах перевезень пасажирів і багажу по залізницях зазначено „залізниці повинні забезпечувати потребу населення в пасажирських перевезеннях, безпеку 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 поданнях залізниць та органів місцевої влади. Прийняті рішення публікуються в збірнику наказів з перевезень і тарифів на залізничному транспорті.

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

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

Залежно від основного призначення розрізняють три види пасажирських станцій:

1) станції, що обслуговують далеке, місцеве і приміське сполучення;

1) головні, які обслуговують тільки приміське сполучення;

2) зональні, які обслуговують пасажирів на приміських ділянках.

При визначенні виду пасажирських станцій береться до уваги наявність певної кількості колій і платформ на станції, її спеціалізація за видами перевезень, напрямками й інші ознаки. При цьому оцінюється структура пасажиропотоків і пропускна здатність станцій.

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

Пасажир розпочинає поїздку із залізничного вокзалу або станції чи

платформи з того, що купує квиток, одержує необхідну допомогу в зберіганні і доставленні ручної поклажі, а в необхідних випадках пасажирів забезпечуються й іншими послугами. Відповідно до цього й 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. Зараз на залізницях створені пасажирські служби з обслуговування пасажирів у далекому сполученні. Пасажирські служби мають відокремлені основні виробничі фонди: локомотивні і вагонні депо, вокзали і посадочні платформи, павільйони, приміщення квиткових кас тощо.

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

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

Планування вокзалу, розміри його приміщень і загальна площа залежать від максимальної кількості пасажирів, які одночасно знаходяться у вокзалі в будь-який час доби. За цим показником усі вокзали можна поділити на наступні групи:

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

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

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

Планування приміщень вокзалу повинне забезпечувати потоковість

проходження пасажирів, поділ пасажиропотоків після прибуття і відправлення, далекого і приміського сполучень, забезпечення безперешкодного проходу пасажирів до потягів і від потягів.

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

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

Кожен пасажирський потяг у пункті формування піддається ретельному технічному огляду в суворій відповідності до „Типового технологічного процесу огляду”, без відчіпного ремонту й екіпірування пасажирських вагонів.

Сформовані і підготовлені до відправлення в рейс пасажирські потяги повинні бути прийняті постійно діючою комісією у 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 рухомого складу перевіряється санітарно-технічний стан вагонів, якість зовнішнього і внутрішнього прибирання. Головним представником пасажирської служби перевезень пасажирів на маршруті є лінійний начальник поїзда. 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 пасажирських 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;
- здійснювати контроль за забезпеченням провідниками санітарно-технічного стану вагонів, схоронності проїзних документів (контрольних купонів до проїзних документів - посадкових талонів), квитків, узятих у пасажирів, наданням послуг, видачею постільної білизни і продуктів чайної торгівлі;
- виконувати роботу з підключення і відключення високовольтної магістралі від електровозу за допомогою поїзного електромеханіка.

При підготовленні поїзду до рейсу лінійний начальник потяга зобов'язаний:

- провести огляд і приймання вагонів потяга щодо санітарно-технічного протипожежного стану;
- перевірити особовий склад поїзної бригади;
- забезпечити вагони постільною білизною, продуктами чайної торгівлі;
- перевірити наявність засобів пожежегасіння і сигналізації, предметів для хвостових вагонів, стан поїзного зв'язку (провідник - начальник потяга - машиніст локомотива), роботу поїзного пункту радіозв'язку.

На маршруті прямування лінійний начальник потяга зобов'язаний:

- вирішувати питання розміщення пасажирів на вільні місця за 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 із забезпечення 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 до пункту обороту лінійний начальник потяга зобов'язаний:

- дати заявку на усунення в пункті технічного обслуговування (ПТО) виявлених під час прямування несправностей вагонів;
- перевірити стан зовнішньої обшивки вагонів поїзда.

Після прибуття до пункту формування начальник потяга повинний:

- зробити на ПТО запис про несправності вагонів, виявлених під час прямування;
- звітувати керівництву резерву провідників щодо проданих квитків і стягнених штрафів.

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

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

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

Попередньо вагони повинні бути добре провентильовані, а в опалювальний сезон обігріті до температури не нижче 18 градусів за Цельсієм.

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

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

При виникненні загрози безпеці руху, самовільному відчепленні вагона, затримці поїзда й інших непередбачених ситуацій лінійний

начальник потяга зобов'язаний негайно сповістити про це телеграмою у відповідні адреси. У телеграмі він повинний коротко і чітко викласти зміст пригоди та причини, що її викликали.

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

- вибірково перевіряти проїзні документи в пасажирів потяга;
- оформляти за згодою об'єднаного дорожнього бюро (ОДБ) і лінійно-квиткових кас (ЛКК) доплату за квитанцією 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 вагона;
- відстороняти будь-кого з працівників поїзної бригади від роботи за невиконання службових обов'язків і порушення трудової і технологічної дисципліни.

Важливо підкреслити, що начальник потяга під час прямування повинний уживати необхідних заходів до пасажирів, які порушують громадський порядок або правила пасажирських перевезень своєю поведінкою та заважають іншим громадянам.

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

Відповідно до пункту 2.12.4 „Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України” залізниця має право відмовити в перевезенні або видалити пасажирів з потяга, коли пасажир при посадці в потяг або під час прямування знаходиться в нетверезому стані, порушує правила проїзду і громадський порядок, уживає спиртні напої та заважає спокою інших пасажирів.

Відмовлення в посадці на потяг щодо такого пасажирів проводиться провідником вагона або іншою посадовою особою залізничного транспорту, а при непокорі – працівниками міліції. Такій особі на квитку робиться помітка „Відмовлено в перевезенні” на підставі пункту «а» розділу 2.20.1 Тарифного керівництва № 5.¹

¹ Див. Наказ року № 297 Міністерства транспорту України від 28 липня 1998 „Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України”.

Під час прямування начальник потяга розглядає суперечки і скарги пасажирів, а після прибуття з рейсу передає складені про це матеріали начальнику резерву провідників.²

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

Резерви провідників організовуються на правах цехів або виробничих ділянок цих підприємств чи самостійних госпрозрахункових одиниць залізничного транспорту. Чисельність провідників вагонів у резерві може змінюватися залежно від обсягів роботи. У великих за чисельністю резервах можуть створюватися колони та цехи, що поєднують поїзні бригади, які обслуговують один напрямок або групу потягів.

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

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

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

На всіх станціях, крім пунктів відправлення, пасажирів, які мають квитки, при посадці можуть увійти до будь-якого вагону даного потяга. Провідники повинні надавати пасажирам допомогу при переході у вагони, куди придбані квитки.

Під час прямування провідник пасажирського вагона зобов'язаний:

- утримувати вагон у чистоті, підтримувати нормальну температуру

² Див. Должностная инструкция начальнику пассажирского поезда. – К., 1993. – С. 9-13.

і стан повітря у вагоні;

- стежити за станом внутрішнього устаткування вагона і правильним положенням перехідних площадок;

- не менше двох разів на добу робити вологе прибирання у вагонах, а в туалетах - не менше 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 вагона і витрати постільної білизни за установленною формою;

- своєчасно передавати начальнику потяга відомості про наявність вільних місць;

- інформувати начальника потяга про випадки захворювання чи травмування пасажирів.

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

Після прибуття потяга до пункту обороту після висаджування пасажирів з вагона провідники зобов'язані:

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

- оглянути внутрішнє устаткування вагона й у випадку виявлення залишених речей, недоліків або несправностей обладнання проінформувати про це начальника потяга;

- прибувши з пункту призначення назад до пункту формування, провідник повинний ужити всі встановлені правилами заходи і здати вагон приймаючому провідникові або працівнику екіпірувальної бригади з оціненням роботи систем вагона на маршруті.¹

Розглянемо далі класифікацію видів залізничного сполучення, потягів і вагонів. З метою найбільш правильного врахування особливостей пасажиропотоків, створення необхідних зручностей, кращого використання транспортних засобів залежно від обсягів роботи, вартості проїзду, швидкості, відстані проходження, рівня

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

зручностей, інших факторів види залізничного сполучення, потяги і вагони класифікуються за наступними визначеними категоріями:

- приміське - у межах приміської ділянки, що примикає до великого вузла на відстані до 600 км., в окремих випадках і більше при зональному тарифі до 200 км.;

- місцеве - у межах однієї залізниці;

- пряме - у межах двох і більше залізниць;

- міжнародне - у межах двох і більш держав.

Пасажи́рські потяги залежно від довжини маршруту прямування прийнято поділяти на дальні, місцеві і приміські. До дальніх перевезень належать потяги, що прямують на відстань понад 700 км, до місцевих - від 150 до 700 км, і до приміських - до 150 км.

Залежно від швидкості і відстані проїзду пасажирів дальні і місцеві потяги поділяються на швидкісні (з максимальною швидкістю до 200 км. на годину), швидкі і пасажирські.

На сьогодні у швидких поїздів найбільша маршрутна швидкість - завдяки меншій кількості зупинок і невеликій їх тривалості. Ці потяги формуються з найбільш комфортабельних вагонів.

Частина швидких поїздів відрізняється особливою комфортабельністю і має індивідуальні назви, ще їх класифікують як фірмові поїзди, наприклад: „Київ”, „Дніпро”, „Либідь”, „Чорноморець”, „Каштан”, „Чайка”, „Біла акація”, „Донбас”, „Карпати” тощо (окремі з таких потягів належать до швидкісних).

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

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

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

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

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

Зазначені особливості функціонування пасажирського залізничного транспорту повинні враховуватися оперативними працівниками та працівниками служби міліції громадської безпеки при організації попередження і розкриття злочинів, які вчиняються в пасажирських потягах.

Контрольні питання:

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

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

Криміналістична характеристика злочинів даної групи є системою взаємозалежних типових криміналістично значимих відомостей, які використовуються з метою попередження, виявлення і розкриття цих злочинів, а також оптимальні заходи для їх припинення.

До основних елементів її структури належать відомості про спосіб злочину, обстановини його здійснення, безпосередній об'єкт (предмет) злочинного зазіхання, особистість злочинця, а в необхідних випадках і особистість потерпілого. До структурних утворень меншого значення, що мають похідний характер, належать умови охорони безпосереднього об'єкта (предмета) злочину від зазіхання, причини і мотив злочину, механізм слідовиникнення і деякі інші.

З огляду на обмежені рамки монографічного дослідження неможливо висвітлити криміналістичну характеристику всіх злочинів, що вчиняються в пасажирських потягах. Обмежимося розглядом найбільш розповсюджених злочинів, специфічних для даної галузі кримінальних діянь, методика попередження, виявлення і розкриття яких усе ще не розроблена або недосконала. До зазначених злочинів належать 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 прояви, злочини, вчинені щодо іноземних громадян, бандитизм і вимагання в міжнародних і туристських потягах тощо.

Найбільше 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 взаємозумовлених рухливо детермінованих дій, спрямованих на підготовку, здійснення і приховування злочину, пов'язаних з використанням відповідних знарядь і засобів, а також часу, місця й інших сприятливих обставин об'єктивної обстановки здійснення злочину.

Результати вивчення слідчої і 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 найбезпечніший спосіб здійснення злочину, що включає в себе заходи для приховання

слідів зазіхання вже на підготовчій стадії. Кожен п'ятий обвинувачуваний здійснював вибір придатного об'єкта крадіжки, установлював за ним спостереження. Вибір потерпілого або предмета крадіжки злодіями-професіоналами здійснюється, як правило, за зовнішнім виглядом потерпілого і його багажу.

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

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

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

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

Відомі випадки, коли злодії заздалегідь вивчали роботу тієї чи іншої поїзної бригади і конкретних провідників, враховуючи сумнісність виконання ними своїх обов'язків, перевіряли регулярність супроводу конкретного потяга нарядами міліції. З метою безперешкодного проникнення до вагонів і купе злочинці найчастіше виготовляють спеціальні вагонні ключі або викрадають, чи викупувають, вимінюють

¹. Див. Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті: Навчальний посібник. - УКРІНФОРМ, 2001.- С. 150.

їх у провідників. Інколи особи, які наміряються вчинити злочин, сідаючи до потяга, мають при собі валізу, сумку або згорток, наповнені непотрібним ганчір'ям чи папером. Це робиться, по-перше, для того, щоб не відрізнятись від інших пасажирів і, по-друге, щоб при необхідності залишити свої речі на місці крадіжки при відході з місця злочину.

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

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

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

Кількість крадіжок приватного майна

на пасажирському залізничному транспорті за 1999–2005 рр.¹

Рік	Зарєстровано всього злочинів по лінії карного розшуку	Крадіжки приватного майна				
	кількість зарєстрованих	кількість нерозкритих	відсоток розкриття	кількість зарєстро- ваних	кількість нерозкрит- их	Відсоток розкриття
1999	11410	1495	88,9	769	133	82,7
2000	11697	1733	85,2	730	119	93,7
2001	10313	862	91,6	656	113	82,8
2002	9682	471	95,1	667	84	87,4
2003	11522	1828	84,1	985	374	62,0
2004	10946	1222	88,9	856	267	68,8
2005	10948	1236	88,7	782	258	67,0

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

Практика свідчить, що злочинці дедалі активніше прагнуть до об'єднання в групи. Вивчення кримінальних справ показало, що 20 % обвинувачуваних учинили крадіжки за попередньою змовою. Слід зазначити, що згаданим випадкам, зокрема, підготовчим діям викрадачів, властиве відволікання уваги потерпілого, Співучасники заговорюють з потерпілим, різними способами відволікаючи його увагу, спонукають до того, щоб він залишив свої речі без нагляду (наприклад, вийшов до тамбуру покурити або проститися з проводжаючими, відвідати ресторан або звернутися з питанням до проводника), створюють тисняву в тамбурі та у проходах вагона. У приміських поїздах, коли буває велике скупчення людей у салонах і тамбурах, пасажири та їхні речі через тисняву, що створилася, знаходяться в різних місцях вагона, 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. Найбільш повно механізм способу крадіжки розкривається на її кульмінаційному етапі - вилученні предмета зазіхання. У цей момент залишається найбільша кількість слідів, зумовлена прийомами заволодіння особистим майном

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

пасажирів.

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

- а) крадіжки речей з вільним доступом;
- б) крадіжки з проникненням до закритого купе;
- в) крадіжки, вчинені комбінованими способами.

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

До групи способів крадіжок, вчинених шляхом проникнення до закритого купе, належать:

- крадіжки з купе, двері яких відкриваються за допомогою спеціальних ключів;
- крадіжки з купе шляхом віджимання дверей із застосуванням спеціальних пристосувань.

У першій із зазначених ситуацій злочинці, проходячи по вагону, відмикають ключами двері купе, а у випадках, якщо пасажирів не сплять, то перепрошують і заявляють, що потрапили до них помилково. Перш ніж узяти чужі речі, злочинці переконуються, чи дійсно спить їх власник. Для цього злочинці голосно називають вигадане ім'я або вимовляють інше звертання 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

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

яких опускається внутрішня засувка дверей, що дозволяє проникнути до середини. Подібні дії частіше відбуваються тоді, коли злочинці інформовані про наявність у конкретних пасажирів значної суми грошей, коштовностей тощо;

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

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

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

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

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

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

Слід зазначити, що крадіжки майна пасажирів із проникненням до вагона під час стоянки потяга відбуваються лише у 3,2 % випадків. Щоб замаскувати свої дії від оточуючих, злочинці іноді переставляють свої речі до речей потерпілого, а потім викрадають їх, нерідко залишивши на місці злочину власні. Виявлено факти здійснення крадіжок у ситуаціях, коли злочинці пропонували потерпілим допомогу в „підношенні” речей, представлялися працівниками транспорту або носіями вокзалу. Бували випадки, коли злочинці виривали валізи,

сумки в пасажирів у момент посадки або висадження. У такий спосіб крадіжки вчиняють, як правило, безнаглядні підлітки або бомжі.

Важливе значення для попередження і розкриття зазіхань на приватну власність пасажирів має знання працівниками міліції способів маскування крадіжок. Уже вказувалося на деякі дії злочинців із приховування злочинів, що вчиняються ними на підготовчій стадії, тому обмежимося розглядом особливостей маскування, до якого вдаються злодії з метою уникнути затримання і відповідальності.

Узагальнення практики показує, що більше половини злочинців після вчинення крадіжки вживає активних заходів для приховання слідів злочину.

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

У 22,3 % випадках крадіжок злодії негайно звільняються 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 потяга викидається на узбіччя залізничної колії для того, щоб потім через деякий час повернутися за ним. Злочинець, який скористувався таким прийомом, звичайно виходить з потяга на найближчій станції незалежно від того, що в проїзному квитку зазначений інший пункт призначення. Виявлено чимало фактів вистрибування викрадачів із краденим з потяга, що рухається (4,5 %).

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

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

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

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

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

Важливим елементом криміналістичної характеристики крадіжок є обставини здійснення злочину.

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

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

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

Необхідно підкреслити, що для крадіжок досліджуваної групи час, як астрономічне поняття, певного значення не має. Більшість цих злочинів відбувається незалежно від конкретної години доби. І тільки визначальним фактором при виборі злочинцями 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 % злочинів у потягах відбувається від 0 до 8 години і тільки 24 % - від 16 до 20 години. Закордонна практика боротьби з крадіжками також свідчить про те, що ці злочини відбуваються переважно в нічний час, коли пасажери сплять або знаходяться у вагонах-ресторанах, залишивши свій багаж без нагляду.

Якщо говорити про кількість вчинених злочинів протягом 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 або в гості до родичів, які 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 вагона у рухомому складі для вчинення крадіжки.

Злочини однаково вчинялися як у головній, середній, так і у хвостовій частинах рухомого складу потяга.

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

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

Незначна кількість крадіжок реєструється у вагонах класу „СВ” і у вагонах-ресторанах.

Для повнішої характеристики обстановки вчинення крадіжки необхідно вказати на найбільш уразливі для крадіжки місця рухомого складу:

1. Тамбур і перехідна платформа між вагонами - місця можливої появи і укриття злочинців-гастролерів, характеризуються безлюдністю, певною ізоляваністю від внутрішньої частини вагона.

2. Салон загального вагона потяга далекого прямування характеризується вільним доступом до багажу і одягу пасажирів, водночас полегшує спостереження пасажирів з інших місць за діями злочинців.

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

4. Салон вагона поїзда приміського сполучення характеризується умовами, в яких злочинці мають доступ до чужих речей і можуть змішуватися з потоком пасажирів. Саме тут здебільшого відсутній контроль провідників за речами пасажирів, який має місце в потягах

далекого прямування.¹

Територіальна розповсюдженість крадіжок приватного майна на пасажирському залізничному транспорті¹

УМ ВСТ	1999			2000			2001			2002			2003		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Донба ське	51	1 0	80, 4	36	4	86, 1	32	9	71, 9	32	9	71, 9	79	34	57
Львівс ьке	184	1 1	94	15 7	8	94, 9	90	8	91, 1	90	8	91, 1	13 7	67	51,1
Підє нно- західн є	191	4 6	75, 9	18 7	42	76, 8	21 6	44	79, 6	21 6	44	79, 6	21 4	78	63,5
Підє нне	116	1 9	83, 6	13 7	12	91, 2	95	15	84, 2	95	15	84, 2	24 9	68	72,7
Придн провс ьке	124	2 5	79, 8	11 4	29	74, 6	15 9	28	82, 4	15 9	28	82, 4	18 9	79	58,2
Одесь ке	103	2 2	78, 6	99	24	75, 8	64	9	85, 9	64	9	85, 9	11 7	48	59

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

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

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

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

(20,6 %), рідше пасажиром (9,2 %), провідникам вагонів (8,7 %), таксистам (4,1 %), працівникам вагона-ресторана (3,2 %), у рідких випадках - касирам, майстрам перукарень і носіям.

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

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

У 22,3% випадків злочинці знаходились у потязі з метою здійснення крадіжки, у 9,8% - направлялися у відрядження або поверталися з нього, у 2,1% - здійснювали поїздки 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.

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

¹ Див. Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок

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

Найчастіше серед жертв крадіжок зустрічаються особи, які знаходилися в збудженому стані, – це пасажери, які спізнюються на поїзд, або мають багато багажу та малих дітей. Нерідко злочинці користуються безпорадністю людей похилого віку.

Контрольні питання:

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

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

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

Так в Україні тільки за 2005 р. виявлено понад 34,3 тисяч злочинів, пов'язаних з незаконним обігом наркотичних засобів, з яких 8,8 тисяч пов'язані з їх збутом. Усього при цьому в злочинців вилучено 5,9 тонн наркотичних засобів (з них майже 1,4 тони на транспорті, що складає 23,7 %).

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

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

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

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

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

Виявлено міжнародних каналів надходження до України наркотичних засобів	11	18	24
---	----	----	----

За наведеними даними простежується тенденція до поступового зростання розповсюдження цих видів злочинів на залізничному транспорті.

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

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

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

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

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

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

укриття наркотиків у потайних кишнях одягу.¹

Необхідно підкреслити, що способи маскування наркотиків важко піддаються класифікації. Установлено випадки, коли наркотики містилися в дитячих іграшках, у порожнині кавунів, динь і хлібинах, рукавичках, панчохах, у нижній білизні, підкладках, шапках, за комірами одягу, у взутті, тубиках з-під зубної пасти і крему, каністрах, балончиках дезодорантів, шухлядах із фруктами і овочами, зашивалися в подушки, під'язувалися в панчохах і поясах до тіла, також і 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 шарклупі горіхів тощо.

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

Злочинці із членів поїзної бригади чи пов'язаних з ними осіб мають більше можливостей. Наркотики розміщуються ними в котлах опалення, вугільних шухлядах, акумуляторних відсіках, електрощитах у службовому купе провідників, нішах для постільної білизни тощо.

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 потяга до чи після пункту призначення, домовляються про зустріч зі спільниками (збувальниками) на напівплатформах; нерідко на підйомах і поворотах, коли потяг сповільнює хід, вистрибують з вагона або викидають наркотики з вікна, а потім підбирають їх.

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

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

Для перевезення наркотиків нерідко використовуються особи, яких важко запідозрити у злочині: вагітні жінки, люди похилого віку, інваліди, діти. Відомий випадок, коли працівники транспортної міліції України затримали з наркотиками в потязі 12-літню дівчинку. Використовуючи як перевізників наркотиків сторонніх осіб, злочинці через посередників дають їм як задаток приблизно від 7% до 10% від суми вартості партії наркотиків. Вік осіб, затриманих за перевезення наркотиків складає: 18-24 роки - 37,2 %; 25-29 - 29,3 %; 30-49 - 34,8 %; 50 років і більше - 3,9 %. 71, 9 % підозрюваних у своїх показаннях стверджують, що придбали наркотики в невідомих їм осіб, з яких 25,7% - у місцях вирощування, посівів; 29 % - в оптових або роздрібних продавців, 3,7% - безпосередньо в потязі. Більшість злочинців, щоб уникнути відповідальності, заявляють, що знайшли наркотики.

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

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

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

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

47,3 % осіб, які вчинили злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків, не мають роботи, 29,3% є наркоманами, 9,3% - жінки, 4 % - неповнолітні, 6,7% - „бомжі”. 2,7% злочинців учинили злочин за замовленням, 21,3% знаходилися при вчиненні злочину в стані наркотичного сп'яніння, 7,3% - алкогольного. 21,3% злочинців були раніше суджені, також і 2 % - за злочини, вчинені на транспорті; 12 % злочинців були на обліку в Міськрайоганах МВС, 6 % - в ОВДТ, 9,3% - у наркологічному диспансері у зв'язку з наркоманією і алкоголізмом.

Серед злочинців 11,7 % - працівники транспорту, як правило провідники вагонів, 6 % - 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 %.¹

Складна криміногенна обстановка склалася й у потягах молдавського формування. Тільки за 2005 р. у потязі маршрутом „Кишинів-Москва” виявлено більше 27 таких злочинів, з яких більше половини - спроба ввезення в Україну контрабанди товарів і наркотиків.

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

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

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

- 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;

¹ Див. Білий П.М., Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті: Навчальний посібник.- УКРІНФОРМ, 2001. - 196 с.

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

- можливість приховання зброї й інших заборонених до перевезення предметів у вагоні.

На відміну від повітряного транспорту, де увесь багаж, ручна поклажа і самі пасажирки проходять перевірку через інтроскопи (спеціальні рентген апарати), а за необхідності й більш ретельний огляд, технологія роботи пасажирського залізничного транспорту не передбачає режимних заходів такого роду. З огляду на це, авторами зроблена спроба описати кримінологічні особливості незаконного обігу на пасажирському залізничному транспорті зброї, боєприпасів і вибухових речовин і на цій основі розробити рекомендації з попередження і розкриття злочинів зазначеної групи.

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

Останнім часом досить значного поширення серед злочинів на транспорті набуло 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 на 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. У 39,2 % випадків вилучалася бойова вогнепальна нарізна зброя (пістолети, револьвери, карабіни, автомати). Виявлено 26,9 % фактів провезення газових, сигнальних і спортивних пістолетів і револьверів, перероблених на бойові. У 11,8 % вивчених злочинних епізодів перевозилася гладкоствольна вогнепальна зброя без відповідного дозволу на її носіння і збереження. У 21,6 % випадків у перевізників вилучалися ручні гранати, у 5,9 % - різні вибухові пристрої, їх елементи (міни, капсули-детонатори, тротиліві шашки, бікфордіві шнури, саморобні вибухові пристрої, також і радіокеровані), у 4 % - вибухові речовини (порох, динаміт, тротил, пластид), в одиничних випадках - гранатомети, ручні кулемети, нетипова зброя (наприклад, пишучі ручки, що стріляють) і навіть

ручний протиповітряний ракетний комплекс „Стріла-10”.

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

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

У більшості випадків злочинці упаковують зброю у валізи і сумки, коробки, досить часто звертаються і до хитрих прийомів її маскуванню. Зброя нерідко розбирається і перевозиться вроздріб у різних предметах багажу і ручної поклажі. У зв'язку із цим необхідно підкреслити, що злочинці найчастіше воліють залучати до незаконних операцій з перевезення, збереження зброї мисливців і інших осіб, які володіють зброєю на законних підставах. Серед загальної кількості таких осіб 3,9 % було виявлено безпосередньо в потязі.

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

В останні роки дуже гостро постала проблема припинення ввезення до нашої країни зброї контрабандним шляхом. Існуючий режим на багатьох ділянках державного кордону дозволяє дуже легко провозити зброю. Особливо неблагополучне становище склалося на кордонах України з Молдовою і Російською Федерацією.

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

зброї.

Великий простір для контрабандистської ініціативи відкривається при використанні з цією метою залізничного транспорту: зброя провозиться в технічних відсіках вагонів і електровозів. Силами прикордонників і митників практично неможливо за нетривалий час стоянки ретельно перевірити весь поїзд. Найчастіше контрабандними перевезеннями маршрутам Придністров'я-Україна займаються російськомовні мешканці Молдови. Труднощі з пошуком постійного заробітку в колишній союзній республіці сприяють залученню до кримінального бізнесу значної кількості місцевих громадян.

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

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

Для розроблення методики попередження і розкриття злочинів досліджуваної групи важливе значення мають відомості про особистість злочинця. Дуже характерним є те, що більше 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 суджених, однак жоден з них 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 і учні середніх спеціальних навчальних закладів.

5,1 % обвинувачуваних за службовими чи посадовими обов'язками мали офіційний доступ до зброї, боєприпасів і вибухових речовин. 47 % 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, які раніше не переступали закон.

Такі перевізники зброї нерідко одержують смішну плату за свою ризиковану діяльність. Один із Придністровських кур'єрів, росіянин за національністю, затриманий в Одесі з п'ятьма пістолетами, повинний був одержати від свого „хазяїна” усього лише по 50 доларів США за кожен доставлений до призначення „ствол”. А для організаторів таких постачань вигода (при вдалому для зацікавлених осіб розвитку подій) відчутніша: на кожному проданому стволі „наварюється” до 1 000 доларів США.

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

Аналізу обліку злочинів підвищеної суспільної небезпеки, таких як навмисні вбивства, чинені на об'єктах залізничного транспорту, також у пасажирських потягах, у спеціальній і криміналістичній літературі завжди приділялася достатня увага питанням попередження і розкриття цих злочинів. Разом із 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 і оперативно-розшукові рекомендації з їх попередження і розкриття не втратили свого значення, ми не будемо надалі зупинятися на злочинах цієї категорії.

Менш дослідженими в теоретичному і практичному плані уявляються 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 поділити на наступні групи:

- 1) присвоєння особистого майна громадян під приводом надання різних послуг (доглянути за речами, допомогти перенести багаж тощо);

- 2) вручення покупцю свідомо фальсифікованого товару – „речової ляльки” (продажів пасажирам фальсифікованих вино-горілчаних виробів, кустарно пошитих виробів одягу з імпортними етикетками й тощо);

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

4) обманні дії в різних азартних іграх, переважно в карти (обманні дії в різних азартних іграх у потягах відбуваються, як правило, добре організованими групами шахраїв, які діють за заздалегідь розробленим і відпрацьованим сценарієм з чітким розподілом ролей між учасниками злочинної групи. Об'єктами злочинів, як правило бувають матеріально забезпечені, комунікабельні і схильні до вживання спиртних напоїв громадяни);

5) заволодіння грошима пасажирів під приводом розміну великої суми гривень або обміну іноземної валюти („заламування грошів”);

6) побори серед пасажирів під виглядом погорільців, мнимих потерпілих, які відстали від потягу, пасажирів тощо.

З метою успішного здійснення своїх задумів злочинці нерідко беруть із собою малолітніх дітей і „робочий” одяг (спортивні костюми, халати). Проходячи по вагонах і користуючись відсутністю деяких пасажирів, шахраї попутно вчиняють крадіжки. Зазвичай, група шахраїв складається з 2-3 осіб, одна з яких - безпосередній виконавець, а двоє її підстраховують.

Останнім часом мали місце такі шахрайські дії, як збирання злочинцями під виглядом провідників проїзних квитків і грошей за постільні принадлежности з пасажирів потягів, що відправляються. Користуючись зайнятістю провідників, шахраї проникають до вагонів під виглядом проводжаючих і, демонструючи планшет для квитків і формений одяг залізничника, безперешкодно вчиняють злочинні дії. Зібрані квитки потім здаються ними до кас вокзалів під приводом відмовлення від поїздки чи фіктивного запізнення на рейс.

При незмінності основних елементів криміналістичної характеристики розбійних нападів, учинених у пасажирських потягах, необхідно вказати на деякі криміналістично важливі особливості цих діянь, що простежуються останніми роками. Йдеться про те, що дії багатьох правопорушників стали більш зухвалими і жорстокими, а заподіяний збиток значнішим.

Практично кожний розбійний напад у рухомому складі потяга відбувається з застосуванням вогнепальної або холодної 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, на сьогодні в Україні з різних причин знаходиться понад сто тисяч іноземців і осіб без громадянства, які не

мають визначеного правового статусу. Багато хто з іноземців (також ті, хто раніше проживав у республіках колишнього СРСР), прибуваючи до України в пошуках кращого життя, ігнорують її закони, організовують незаконну комерційну діяльність (включаючи перевезення пасажирськими потягами нелегальних мігрантів, торгівлю зброєю, наркотиками, стратегічними матеріалами). Практично безперешкодні човникові рейси, здійснювані ними з України до країн їх громадянської приналежності, використовуються кримінальним середовищем зі злочинною метою. Ці й інші обставини впливають на стан оперативної обстановки на об'єктах транспорту.

За даними ЦГЗ МВС України (якими ми володіли на період підготовки даного видання), тільки у 2004 р. щодо іноземців (також і з республік колишнього СРСР) й особами без громадянства було вчинено 263 різних злочинів, що складає майже 10,6 % від кількості всіх злочинів, зареєстрованих транспортною міліцією.

Необхідно, зазначити що із загальної кількості злочинів щодо іноземців більше двох третин складають крадіжки особистого майна. Потерпілими в основному виступають „човники”, співробітники різних фірм, спільних підприємств, туристи.

Криміногенна обстановка склалася й у потягах молдавського формування. Тільки за 2005 р. у потязі маршрутом „Кишинів-Москва” вчинено 12 злочинів, з яких більше половини - спроби ввезення до України контрабанди товарів і наркотиків.

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

Одним з різновидів правопорушень є вчинення таких злочинів працівниками поїзних бригад, покликаних забезпечувати порядок у закріплених за ними вагонах. Зі 134 осіб, виявлених за вчинення даного виду злочинів, майже 38 чоловіки-залізничники. _

У 1993 - 1999 р. різко загострилася обстановка в міжнародних потягах. Збільшилася кількість злочинів щодо іноземців. Особливо складною була криміногенна обстановка на Львівському, Варшавському, Московському, Санк-Петербургському напрямках, де вчинялося 26,5 % такого роду злочинів від загальної кількості зареєстрованих на залізничному транспорті України.

Практика свідчить: злочини головним чином вчиняють кваліфіковані злочинці-гастролери, організовані в стійкі злочинні

групи. Немаловажною особливістю є й те, що злочини щодо іноземців з країн СНД найчастіше вчиняють їхні ж співвітчизники, які проживають в Україні.

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

Контрольні питання:

- 1. Які існують способи незаконного перевезення наркотичних засобів у рухомому складі на залізничному транспорті?*
- 2. Які є особливості вчинення злочинів з незаконного обігу зброї під час пасажирських перевезень?*
- 3. Дайте характеристику особистості злочинців, які займаються незаконним перевезенням наркотичних засобів та зброї.*
- 4. Які види злочинів найчастіше вчиняються щодо іноземців?*

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГАХ

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

Умови, що сприяють вчиненню злочинних діянь у пасажирських потягах, умовно можна поділити на три групи:

1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів;

2) неправильна, а в окремих випадках неправомірна поведінка пасажирів;

3) негаразди в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті.

Розглянемо кожну із зазначених груп обставин більш докладно. Більшість висновків і положень буде проілюстрована даними організованого авторами опитування пасажирів, працівників транспорту пасажирської сфери, а також працівників міліції.

1. Недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів.

Ті ж самі недоліки можуть створювати сприятливі умови, скажімо, для незаконного провезення в потязі наркотиків або зброї і зовсім не впливати на динаміку поїзних крадіжок чи шахрайства, насильницьких злочинів. У зв'язку з тим, що розглянути ці недоліки щодо кожного виду (групи) злочинів, а тим більше уніфікувати їх не уявляється можливим, сфера дії тих чи інших умов, що сприяли вчиненню злочинів у потягах, буде за 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), указали 63,9 % опитаних працівників міліції і 21,7 % працівників транспорту.

На нашу думку, характеристика обставин розглянутої групи була б неповною без описання порушень, що допускаються членами поїзних бригад, які приводять до того, що вчинені злочини залишаються нерозкритими. Це, у свою чергу, породжує в злочинців відчуття безкарності і спонукає їх вчиняти нові злочини. До найбільш розповсюджених порушень такого типу належать:

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

2) вживання заходів до збереження обстановки, слідів злочину;
3) повідомлення про злочини і порушення громадського порядку начальника потяга або наряду міліції супроводу;

4) ненадання необхідної допомоги нарядам міліції у виконанні ними завдань з охорони правопорядку (відмовлення провідників пред'являти за вимогою працівників міліції для перевірки необхідні документи, протидія працівникам міліції у вільному доступі до службових приміщень потяга тощо).

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

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

Характерно, що частка позитивних відповідей по цьому ж питанню при опитуванні членів поїзних бригад склала менше 20 %. Відомо, що відповідно до пункту «а» §57 Правил перевезень пасажирів і багажу по залізницях, залізниця має право не тільки відмовити в перевезенні, але й видалити пасажирів з потяга, якщо він під час 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 не виконує вимоги діючих правил користування залізничним транспортом, допускає посадки до вагонів осіб у стані сп'яніння, не припиняє вживання спиртних напоїв пасажирів під час прямування потяга, а також безцільне вештання громадян по вагонах, особливо вночі, не реагують на факти торгівлі у вагонах особами, що не є працівниками вагонів-ресторанів, допускає безквитковий проїзд пасажирів, провіз багажу понад установлені норми тощо.

66,7 % респондентів відзначили, що не проведення роз'яснювальної роботи з пасажирів про належне збереження ними під час поїздки

своїх речей дуже негативно впливає на забезпечення їх майнової безпеки. 8,3 % опитаних справедливо вказують і на такий негативний фактор, що сприяє вчиненню злочинів, як не забезпечення в темний час доби нормального освітлення у вагонах. Також працівники міліції вказали і на такі умови, що сприяють вчиненню злочинів, як недотримання провідниками вимоги допускання до вагонів пасажирів тільки при суворій відповідності прізвища пасажирів в документі, який посвідчує особистість, зазначеному у квитку на проїзд у пасажирському потязі далекого прямування (25 % респондентів), а також на зв'язок провідників зі злочинцями (16,7 %). Слід зазначити, що іменний продаж квитків на пасажирському залізничному транспорті в різні часи 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 працівників 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 у провину членам поїзної бригади, але створюють сприятливий ґрунт для вчинення злочинів. Сюди належать досить розповсюджені випадки, коли провідник працює у вагоні, що називається, „одноосібно” (без напарника) чи, гірше того, один на два вагони. Вже підкреслювалося, що чимало злочинів у потягах відбувається з використанням спеціальних вагонних ключів. Неналежні умови зберігання і обліку цих ключів виступають обставинами, що полегшують вчинення злочинів. Несправність замикаючих пристроїв дверей купе, вагонів і перехідних тамбурів також діють на руку злочинцям.

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

2. *Неправильна, а в окремих випадках неправомірна поведінка пасажирів.* До фактів неправильної поведінки потенційних жертв злочинів належать:

- 1) залишення особистих речей без нагляду або під наглядом малознайомих людей;
- 2) користування послугами незнайомих осіб у перенесенні речей;
- 3) розміщення речей не в рундуках чи на багажних полицях, а залишення їх у проходах, під столиками купе, а також в інших

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) купівля у незнайомих осіб речей або цінностей, що можуть виявитися краденими;

8) легковажне ставлення потерпілих до зав'язування знайомств у потязі тощо.

Умовами, що полегшують вчинення злочинів і створюються неправомірними діями самих пасажирів, слід, на нашу думку, вважати:

1) вживання спиртних напоїв у потязі, також і з особами, які згодом вчинюють злочинне зазіхання;

2) участь в азартних іграх на гроші тощо.

Характерним, є те що 36,1 % опитаних працівників міліції і 28 % респондентів провідників вагонів як одну з найнегативніших і розповсюдженіших обставин, що сприяють вчиненню правопорушень у потягах, назвали байдуже, інфантильне ставлення пасажирів до порушень громадського порядку, що відбуваються поряд з ними.

Перш ніж перейти до викладення недоліків у діяльності ОВСТ, які сприяють вчиненню злочинів у пасажирських потягах, розглянемо окремі негативні фактори, поява яких пов'язана з виникненням нових видів злочинних діянь.

На сьогодні, 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 значні потоки осіб, які, використовуючи пасажирські потяги, незаконно перевозять зброю, боєприпаси і вибухові речовини до місця подій та назад з метою їх наступного застосування або продажу. Багато в чому це знаходить своє підтвердження в статистиці злочинів, вчинених із застосуванням вогнепальної зброї і вибухових речовин.

На відміну від повітряного транспорту на залізницях багаж, ручна поклажа і самі пасажирів не піддаються, що називається, тотальному огляду. Це важливий фактор, що зумовлює обирання злочинцями виду транспорту для перевезення заборонених предметів. Правила перевезень пасажирів і багажу залізницями категорично забороняють пасажирам провозити у вагоні речовини і предмети, що можуть заподіяти шкоду здоров'ю пасажирів і обслуговуючого персоналу, а

також безпеці руху. Така вимога поширюється і на працівників залізничного транспорту. Однак у деяких випадках у ході однієї з оперативно-профілактичних операцій „Іноземець”, проведеного на ділянці східного кордону України, були встановлені факти, коли саме провідники перевозили заборонені предмети.

3. Недоліки в діяльності ОБСТ.

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

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

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

На питання „чи почувате Ви себе під час поїздки в безпеці?” - 76 % респондентів відповіли позитивно, 22,0% - негативно. Більшість із громадян, які відповіли на поставлене питання негативно, пояснила, що вони не знають, як зв'язатися з міліцією в разі потреби або не сподіваються, що міліціонери можуть чимось допомогти. Дійсно, питання обладнання пасажирських і приміських потягів екстреним зв'язком „пасажир - машиніст - міліція” і зв'язком „провідник - начальник потяга - диспетчер - міліція” вирішуються на місцях украй повільно. Пасажирські потяги не оснащуються стаціонарними радіостанціями для забезпечення нормальних умов роботи оперативно-пошукових і слідчо-оперативних груп. 41,1 % опитаних працівників міліції пояснили, що відсутність належної роботи таких пристроїв зв'язку негативно впливає на результативність роботи нарядів супроводу міліції в потягах.

Провідники вагонів за визначену грошову компенсацію погоджуються передавати посилки, не маючи уявлення, що в них знаходиться. Іноді члени поїзної бригади йдуть на пряму змову зі злочинцями і дозволяють їм провозити у вагоні заборонені предмети. Нерідко із цією метою надається купе провідників і інші службові приміщення. Змінилися за останнє десятиліття і вимагають додаткового вивчення обставини, що сприяють вчиненню злочинів іноземними громадянами і проти них. У зв'язку з відсутністю „залізної завіси”, розширенням міжнародних контактів протягом останніх років пасажиропотік іноземців до України збільшився. На тлі дезинтеграції

державних і суспільних структур, посилення протиріч в економічній, політичній і соціальній сферах значна кількість іноземних громадян прибуває до України без відповідних документів, безконтрольно пересуваючись по країні. Таке становище серйозно загрожує національній безпеці України, підриває її економіку. Створюються організовані злочинні групи, що спеціалізуються на злочинах щодо іноземців. Злочинні групи формують і самі іноземці, які осіли в Україні.

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

Найчастіше оперативно-пошуковими групами опрацьовуються потяги, неуразені правопорушеннями, і навпаки, залишаються без уваги неблагополучні, криміногенні потяги. Залишається незначною кількість оперативно-пошукових груп та нарядів супроводу у потягах, що зумовлено в більшості 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 певний дисбаланс: офіцерів стало чи 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 розстаування сил і засобів нарядів супроводу в потягах. Стали не рідкістю випадки, коли працівників міліції супроводжують і оперативно опрацьовують потяги без напарника, поодинокі, що суворо забороняється. 31,2% опитаних міліціонерів указали на цей недолік як на фактор, що негативно впливає на ефективність роботи. Останнім часом поширилися факти, коли на міліціонерів ППСМ покладаються функції, не пов'язані з охороною громадського порядку.

Необхідно відзначити неналежну організацію роз'яснювальної роботи серед пасажирів. Нерідко така робота проводиться епізодично, носить формальний характер. Недостатньо використовується для інформування пасажирів поїзна радіомережа. Тексти радіоповідомлень та радіогазет не обновляються і транслуються не в усіх 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 із цим важливого значення набуває показник наявності у працівників вищої або середньої спеціальної юридичної освіти. Однак при опитуванні з'ясувалося, що таку освіту мають лише 34 % респондентів.

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

Для ліквідації кадрової прогалини в 1996 р. 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 у 2000 р. відбувся перший випуск офіцерів для транспортної міліції. За останні п'ять років Одеський юридичний інститут ХНУВС підготував 507 молодих фахівців та здійснив перепідготовку 228 офіцерів транспортної міліції. Що стосується спеціальної літератури, то її дійсно ще недостатньо, особливо коли йдеться про сучасні наукові дослідження. Дане монографічне дослідження покликане частково

заповнити цю прогалину.

Більшість опитаних працівників окремої роти міліції супроводу пасажирських поїздів поскаржилася на нестачу часу для виконання безпосередніх функцій з наведення 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 безпосередньо пов'язані зі станом правопорядку в пасажирських потягах, є невисокий рівень технічної оснащеності працівників. Ця обставина дозволяє злочинцям відносно безперешкодно провозити залізницею наркотики, зброю, боєприпаси, вибухові речовини, знайти які без спеціальних технічних засобів важко. На неналежному рівні також вирішується питання застосування службового собаківництва в діяльності ОВСТ. Кінологічні центри існують тільки при двох ЛВ УМВСТ.

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

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

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

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

Низьку оцінку дали 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 учиненню злочинів у пасажирських потягах, не можуть бути усунуті тільки заходами правового характеру, тим більше засобами адміністративної чи кримінальної репресії. На нашу думку, це -

щоденна кропітка, комплексна робота двох відомств: МВС і МТЗ України, що включає в себе економічні, організаційні, адміністративні, технологічні, правові, соціальні та інші заходи з усунення причин та умов, що сприяють вчиненню злочинів. Перейдемо до їх розгляду.

Контрольні питання:

- 1. Які причини та умови сприяють вчиненню злочинів під час пасажирських перевезень на залізничному транспорті?*
- 2. У чому полягають недоліки роботи ОБСТ з попередження та розкриття злочинів, які вчиняються під час пасажирських перевезень?*
- 3. Як ви вважаєте, чи можливе усунення в короткий строк зазначених недоліків?*

РОЗДІЛ 3

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

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

На сьогодні 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 в себе включає:

- 1) конкретизацію мети, завдань, функцій кожної служби, підрозділів й окремих працівників з їхньої участі у профілактичній діяльності;
- 2) збирання, оброблення 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 завдань функцій окремих служб варто почати з організаційно-інспекторського апарату і чергової частини лінійного органу. Начальник штабу ОВСТ разом з інспекторським складом і працівників чергової частини повинний забезпечити:

- своєчасний і повний прийом інформації про всі події, що відбуваються на ділянці обслуговування, пов'язанні з оперативною обстановкою в пасажирських потягах;
- оцінку інформації, що надійшла, і її розподіл у вигляді чітко сформульованих завдань або повідомлень для інших підрозділів органів внутрішніх справ і організацій залізничного транспорту залежно від виконуваних ними функцій і компетенції;
- вжиття передбачених законом заходів до осіб, доставлених до чергових частин за здійснення злочинів і порушень громадського порядку в потягах;
- організацію управління нарядами ППС міліції й інших сил, що беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного пасажирського транспорту тощо. Найбільший обсяг функцій у сфері попередження злочинів у потягах покладається на служби карного розшуку й охорони громадського порядку. Працівників КР повинні приділяти увагу не тільки визначенню окремих ділянок і потягів,

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

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

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

Рекомендується збирання інформації про стан, структуру, динаміку поширеності злочинів у потягах будувати за визначеною системою, що включає в себе:

- 1) соціально-економічну і демографічну характеристики магістралі обслуговування;
- 2) оцінку стану і можливостей власних сил і засобів, які беруть участь у попередженні і розкритті злочинів у потягах;
- 3) результати діяльності підрозділів ОВСТ із запобігання 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, як правило, складається кілька планів із профілактики злочинів зазвичай на рівні підрозділів та служб, у більшості з яких заходи щодо організації

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

Менше 16 % опитаних зазначили, що „виявлення причин і умов, які сприяють здійсненню злочинів проти власності та вживання заходів з їх усунення” включені до їхніх функціональних обов'язків. Як виявилось, цілеспрямовано і послідовно займаються встановленням контактів із громадськістю (робота з позаштатними працівників міліції, громадськими формуваннями, проведення бесід, читання лекцій у колективах залізничників, освітніх установах) усього лише 4,1 % з опитаних працівників КР.

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

Підрозділи з попередження правопорушень неповнолітніх повинні чітко відпрацювати порядок виявлення і обліку підлітків, схильних до безцільного перебування на об'єктах транспорту (також і катання в потягах), організувати взаємодію з адміністраціями за місцем навчання або роботи підлітків. Спеціально виділеному працівнику 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 строки, не визначаються конкретні виконавці.

Багато планів містять чимало декларативних пунктів з формулюваннями типу „підняти”, „активізувати”, „посилити”,

„вишукати можливість” тощо.

Для рівня відділень КМСН лінійних органів, які є основними виконавцями, подібні формулювання неприпустимі. Доцільно, наприклад, завдання посилення профілактичної роботи у трудових колективах конкретизувати у відповідному пункті плану із зазначенням 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 уживатимуться заходи, хто буде відповідальним виконавцем по кожному з них.

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

За необхідності вживання додаткових профілактичних заходів, посилення боротьби з окремими видами правопорушень, що зазнали найбільшого поширення в певний період часу чи на певному об'єкті або ділянці магістралі, повинні складатися спеціальні плани, в яких указуватимуться час дії плану, конкретний розрахунок сил і засобів, завдання кожній службі, підрозділу чи групі працівників, методи підведення підсумків і оцінки результатів. У такий же спосіб проводиться підготовка профілактичних операцій і рейдів.

У процесі регулювання діяльності підрозділів і служб з попередження злочинів у пасажирських потягах звучують питання удосконалювання методів і стилю роботи. Аналіз профілактичної діяльності, визначення проблемних питань, що вимагають вирішення погодженими діями підприємств транспорту і громадських організацій, сприяють зміцненню авторитету транспортної міліції, обмежують можливість необ'єктивної оцінки її діяльності. Для цього необхідно в ЛУ на залізницях УМВСТ разом з редакціями газет, місцевого радіо і телебачення, багатотиражок підприємств складати перспективні плани виступів з актуальних проблем профілактики злочинів, увести у практику проведення прес-конференцій, брифінгів, питань-відповідей по „прямому проводу”, зустрічей за „округлим столом” тощо.

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 працівниками міліції і представниками залізничного транспорту, у третині приміських потягів зв'язок не працює. Аналіз отриманої в такий спосіб інформації в сукупності з оцінкою статистичних даних про результати боротьби зі злочинами в пасажирських потягах дозволяє досить об'єктивно оцінити стан профілактичної роботи, щомісяця підводити підсумки і коректувати напрямки превентивної діяльності.

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

Організація взаємодії (тобто спільної і погодженої за метою, завданнями, строками і виконавцями діяльності) здійснюється різними методами: координацією, взаємним коректуванням, узгодженням тощо. Зовнішнім вираженням цих методів слугують організаційні форми і управлінські рішення (рішення спільних нарад, вказівки керівних органів, плани спільних заходів тощо).

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

Однак вивчення роботи штабів ЛУ на залізницях УМВСТ показує: у діяльності їх працівників нерідко спостерігаються факти формалізму, не визначені чітко конкретні особи і коло вирішуваних ними завдань за

покладеними на нього обов'язками.

На стадії обліку і контролю за результатами профілактичної діяльності служб і підрозділів, кожного працівника, який бере участь у боротьбі зі злочинністю в потягах, необхідно забезпечити регулярне підведення підсумків роботи на всіх рівнях. Результати роботи патрульно-постових нарядів, нарядів супроводу, оперуповноважених КР, БНОН і ДСБЕЗ, які беруть участь у попередженні і припиненні злочинів, підводяться щодня за зведеннями чергової частини ЛВВС.

По кожному підрозділу і службі розробляються критерії оцінки результатів роботи, зумовлені врахування завдань і функцій, місцевих умов, напрацьованої практики рівня технічного забезпечення. Тут можуть використовуватися різні бальні оцінки і коефіцієнти. Необхідно, однак, відзначити, що на сьогодні не існує сталих і регламентованих систем оцінки профілактичної діяльності ОВСТ. Ця проблема потребує самостійного дослідження, у процесі якого необхідно вивчити і узагальнити наявний досвід такої роботи в різних ЛУ УМВС.

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 вживанням окремими службами намічених заходів. Контроль може проводитися через звіти підрозділів. На сьогодні найбільш розповсюджене подекадне, щомісячне і щоквартальне збирання зазначених зведень, їх аналіз і узагальнення. Дуже діючою формою контролю є регулярне заслуховування на оперативних нарадах при начальниках ОВСТ звітів конкретних керівників і працівників, які 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 працівників штабу. За результатами перевірки ними складаються звіти-довідки. Однак вибіркове ознайомлення з довідками показало, що більшість з них має описовий характер, не містить аналізу і оцінки сформованого становища. Не вказуються конкретні винуватці виявлених порушень, не дається практичних рекомендацій. Узагальнення результатів таких перевірок не дозволяє керівникам виробляти і приймати обґрунтовані управлінські рішення з організації боротьби зі злочинністю в потягах, знаходити критерії оцінки її ефективності, готувати і проводити оперативно-профілактичні операції і рейди.

Наприклад, спільні рейди з виявлення осіб, які займаються

бродяжництвом (ОРМ СП, ВКР, ППСМ), виявлення і затримки осіб, які займаються незаконною підприємницькою діяльністю в пасажирських потягах (ВДСБЕЗ, ОРМ СП), виявлення і постановлення на профілактичний облік неповнолітніх, які безцільно відвідують об'єкти залізничного транспорту і переміщаються пасажирськими та електропоїздами (ВКМСН, ОРМ СП, ВКР, ППСМ) тощо.

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

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

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

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 впливати на них у повному обсязі. Разом із тим, адміністрація залізниць, беручі на себе зобов'язання перевезти пасажирів, одночасно повинна забезпечити йому особисту і майнову безпеку, що в принципі неможливо без налагодженої взаємодії з ОВСТ.

При вирішенні завдань попередження злочинів у пасажирських потягах особлива увага повинна приділятися організації взаємодії транспортної міліції з адміністрацією підприємств залізниць, а також зі створеними при них громадськими організаціями. Під *взаємодією ОВСТ і підприємств залізниць у попередженні злочинів розуміється* їхнє співробітництво, що виражається в спільній або погодженій діяльності, спрямованій на вирішення спільних завдань з профілактики правопорушень, активного виявлення і припинення злочинів, забезпечення особистої і майнової безпеки пасажирів і працівників галузі.

Аналіз практики дозволяє виділити наступні методи взаємодії:

1) спільне вивчення й аналіз умов, що сприяли вчиненню 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 завдань і мобілізація на їх вирішення працівників транспортної міліції і залізничників;
- 8) надання взаємодопомоги.

Вживання організаційно-управлінських заходів щодо удосконалення умов у сфері пасажирських перевезень. Додатково введено 657 одиниць штатної чисельності транспортної міліції за рахунок коштів залізниць. Створено 16 нових спеціалізованих підрозділів із супроводу поїздів. Це дозволило на третину збільшити кількість потягів, супроводжуваних нарядами міліції. На залізницях України на сьогодні взято під наскрізний супровід понад 240 потягів далекого і місцевого сполучення.

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

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

Нами розглянуті вузлові питання удосконалювання і оптимізації механізму управління профілактичною діяльністю лінорганів у пасажирських потягах. Тепер перейдемо від управлінського рівня, який має найбільший рівень абстракції, до рівня конкретної практичної реалізації завдань з попередження злочинів.

Із загальної кількості заходів, спрямованих на оздоровлення обстановки в пасажирських потягах, виділимо організаційні заходи найзагальнішого характеру, організаційно-технічні заходи, а також заходи для безпосереднього впливу на криміногенне середовище. Більшість з них уже реалізувалося на практиці.

Розглянемо основні організаційні заходи. Розрахунки фахівців довгий час дуже невтішно свідчили про те, що наявних штатних сил ППС міліції достатній лише для того, щоб узяти під супровід тільки 30 % пасажирських потягів далекого прямування. Тепер уже є

загальноновизнаним, що позитивних результатів у забезпеченні громадського порядку в потягах можна домогтися через створення спеціалізованих самостійних стройових підрозділів з їх супроводу (взводів, рот, батальйонів) при ЛУ на залізницях УМВСТ, ЛВВС та чере зміцнення вже існуючих підрозділів ППСМ.

Вирішення цієї проблеми автоматично вирішує й іншу - підвищення щільності нарядів у потягах. Тут йдеться про всі сили міліції, задіяні в охороні громадського порядку в пасажирських і приміських потягах: посадочні групи, наряди супроводу, оперативно-пошукові групи, оперативні заслони тощо.

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

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

При правильній організації дедалі ефективнішим інструментом підтримки порядку в потягах стають спеціальні оперативно-профілактичні операції і рейди.

Кожен четвертий з опитаних працівників міліції, який мав безпосереднє відношення до цієї роботи, заявив, що на участь у рейдах і операціях він витрачає більшу частину службового часу. Організаційними заходами можна вважати лише розроблення плану операції, рейду тощо. Підготовчі заходи, а саме їх проведення, істотно безпосередню впливає на криміногенне середовище. А тому операції і рейди належать і до третьої групи заходів запропонованої класифікації. ОВСТ давно вже практикується проведення таких загальноосвітніх операцій, як „Мігрант”, „Пасажир”, „Арсенал”, „Вибухівка”, „Мак”, „Іноземець”, „Приміський потяг”, „Канал”, „Допінг”, „Нічний вокзал”, „Потяг” і ін.

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

Встановлено обов'язковий супровід цих потягів посиленими оперативними групами. Потяги під час стоянок обробляються нарядами ППСМ із залученням сил територіальної міліції. На великих і стикових станціях діють спеціальні посадочні групи, які забезпечують контроль

за пасажирями під час посадки і прямування з метою виключення провезення багажу понад установлені норми.

Важливе значення у профілактиці злочинів, пов'язаних з іноземними громадянами, має проведення спеціалізованих заходів під кодовими назвами “Мігрант”, “Невід”, “Гастролер”, “Потяг”, “Кільце”, “Іноземець”. Тільки в результаті проведення однієї із цих операцій “Іноземець” зареєстровано 85 злочинів проти іноземців, 79 з яких розкрито.

На сучасному етапі боротьби зі злочинністю на пасажирському залізничному транспорті дає нові можливості ідея створення громадських формувань правоохоронної спрямованості та удосконалення їх діяльності.

Наведемо коротку історичну довідку.

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

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

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

підсумки роботи.¹

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

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

На сьогодні здійснюється робота з відновлення громадських формувань з охорони правопорядку на залізничному транспорті. Відтворюються ДНД, також і спеціалізовані в пасажирських потягах. Планується відродити роботу рад профілактики та товариських судів на підприємствах транспорту. На вузлових станціях організована робота спільних посадочних груп із працівників міліції і залізничників з недопущення правопорушників до пасажирських потягів.

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

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

Низький рівень участі громадських формувань в охороні громадського порядку сьогодні пояснюється складними умовами соціально-економічного становища країни та Укрзалізниці. Таке становище частково можна пояснити тим, що існуючі форми і методи

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

участі громадян у забезпеченні правопорядку головним чином засновані на традиційних уявленнях, вироблених вітчизняною наукою і практикою правоохоронних органів за радянські часи, без урахування закордонного позитивного досвіду.

У структурі поліції Німеччини існує штатна залізнична поліція і залізнична поліція за сумісництвом. Залізничними поліцейськими за сумісництвом є службовці залізниць, основний обов'язок яких полягає у виконанні технічних функцій і здійсненні контролю за рухом по залізницях. Лише у другу чергу вони зобов'язані виконувати поліцейські функції. До цієї групи залізничних поліцейських належать, наприклад, контролери, машиністи локомотивів, начальники потягів, провідники, шляхові сторожі, чергові по залізничних переїздах. Якщо, скажімо, пасажир відмовляється пред'явити провідникові свій квиток, то провідник має право застосувати поліцейські заходи: зажадати пред'явлення посвідчення особи, затримати пасажирів для встановлення особистості тощо. 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 зі ст. 113 Кримінального кодексу Німеччини прирівнюється до надання опору судовому виконавцю. Службовці залізничної поліції за сумісництвом мають право безпосередньо застосовувати примусові заходи, однак не мають права використовувати вогнепальну або іншу зброю.¹

Існує ще одна немаловажна, на нашу думку, проблема - недостатність обсягів владних повноважень міліціонера, який забезпечує правопорядок у потязі. Він, будучи представником органу дізнання, позбавлений права самостійного накладення відповідного адміністративного стягнення. Володіння таким правом, на нашу думку, дозволило б забезпечити невідворотність покарання, особливо в тих випадках, коли доставлення порушника до органу внутрішніх справ, затриманого за правопорушення, часом за десятки кілометрів від найближчого відділення міліції, просто неможливе або недоцільне (за аналогією - право працівника ДПС ДАІ накладати адміністративний штраф на місці). До речі, 82,8 % опитаних працівників міліції вважають розширення компетенції міліціонера в цій частині цілком виправданим.

З огляду на обмежені рамки даного навчального посібника, на жаль неможливо докладно зупинитися на інших організаційних заходах

¹ Див. Гёрлих У. Железнодорожная полиция - составная часть полиции ФРГ: Пер. с нем. - М.: ВЦП НТЛид. Перевод № А-40579, 1978.- С. 43.

загального характеру, тому розглянемо коротко організаційно-технічні заходи профілактичної спрямованості.

Уже відзначалася незадовільна організація роботи з відбудови та облаштування 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 МТЗ України заплановано впровадити систему транкового зв'язку між нарядами супроводу потягів і підрозділами транспортної міліції. На першому етапі планується забезпечити оперативний радіозв'язок на ділянках „Київ – Харків”, „Київ – Львів”, „Київ – Одеса” „Київ – Донецьк”. Міністерству внутрішніх справ України необхідно внести подання до МТЗ України про необхідність приведення пасажирських і приміських потягів у технічний стан, що забезпечує особисту і майнову безпеку пасажирів (працююче освітлення, справні запірні пристрої дверей вагонів, перехідних тамбурів, купе, справні прилади зв'язку з міліцією, радіотрансляційна мережа тощо). Одночасно запропонувати при укладанні двох - і багатобічних договорів з відповідними відомствами держав-учасниць СНД урегулювати питання, що стосуються рівня технічного стану пасажирських поїздів, що прямують територією України. З ініціативи групи фахівців транспорту і органів внутрішніх справ був проведений конкурс на кращий технічний винахід захисного пристрою - блокіратора замка купе для запобігання несанкціонованому проникненню до купе сторонніх осіб. Вироби, визнані кращими, пройшли досліду перевірку і застосовуються в пасажирських потягах. На нашу думку, заслуговує на увагу і такий організаційно-технічний захід превентивного характеру, як здійснення за допомогою інтроскопу огляду вантажів, що здаються пасажирами до багажного вагона, а також ручної поклажі пасажирів.

Продовжуючи характеристику досліджуваної групи профілактичних заходів, що безпосередньо впливають на криміногенне середовище, наведемо найбільш діючі з них:

- трансляція в потягах радіогазет профілактичного змісту;
- створення в кожному потязі бібліотеки пасажира з літературою про правила поведінки в потязі;
- розміщення в потягах плакатів з текстами профілактичного характеру;
- обмеження вільного доступу на платформи осіб без проїзних

квитків;

- високо ефективна робота посадочних груп;
- забезпечення суворого обліку і збереження спеціальних вагонних ключів;
- неофіційна реєстрація всіх пасажирів, які сідають до потяга 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 збереженням вагонного майна.

Показовий досвід із профілактики і попередження злочинів у пасажирських потягах, який є в країнах Європи.

У Франції практикуються:

- 1) скасування або відміна зупинок поїзда у криміногенних районах;
- 2) установа 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 із членами поїзних бригад з метою одержання за необхідності допомоги;
- 6) вибір потягів і маршрутів, на яких є необхідність проводити щоденні профілактичні заходи;
- 7) негласне спостереження за потягами, що прямують за маршрутами;
- 8) збільшення обсягу попереджувальних заходів та кількості працівників 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 і агітації містяться заклики до пасажирів повідомляти про правопорушників якнайбільше інформації для того, щоб утримати їх від здійснення нових правопорушень. У цій же країні з метою попередження крадіжок при пасажирських перевезеннях на багаж і ручну поклажу пасажирів

наклеюються спеціальні ярлики.¹

Наведені приклади закордонного досвіду запобігання злочинам цілком допускають їх пряму екстраполяцію на вітчизняну слідчу і оперативно-розшукову практику. Можна припустити, що в поєднанні із заходами, виробленими українськими вченими і практичними працівниками, вони будуть сприяти ефективній превентивній діяльності органів внутрішніх справ на транспорті України.

Контрольні питання:

1. Які завдання має профілактика злочинів у сфері пасажирських перевезень?

2. Назвіть напрямки профілактичної діяльності у сфері пасажирських перевезень?

3. Які суб'єкти здійснюють профілактичну діяльність у сфері пасажирських перевезень?

4. На яких принципах будується взаємодія ОВСТ із громадськими формуваннями з охорони правопорядку у профілактиці правопорушень?

¹ Див. Брюзехабер У., Зиеферт Э. Борьба с преступлениями, совершаемыми при пассажирских перевозках по железной дороге // Форум криминалистики. – 1987. - № 2. - С. 36-40.

§2. Заходи безпосереднього профілактичного впливу на криміногенне середовище в рухомому складі потягів силами оперативно-пошукових груп

Однією з найефективніших є діяльність оперативно-пошукових груп транспортної міліції (ОПГ) з попередження, виявлення і розкриття злочинів. 70 % виявлених і розкритих злочинів у потягах далекого прямування приходить саме на такі групи. У свою чергу, діяльність ОПГ складається з безлічі конкретних заходів, які в 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 приховування злочинів вносять свої корективи до роботи 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 із працівників ВКР (30 % діючих ОПГ) чи працівників ВКР і ВАСМ (34 %), чи з працівників ВКР, ВБНОН, ВДСБЕЗ, ВКСМН і ВАСМ (34 %). Кількість оперативних груп, що складаються тільки з працівників ВАСМ, незначна і не перевищує 2 %.

До складу ОПГ включаються найбільш підготовлені працівники, які пройшли спеціальну підготовку, також і в навчальних центрах ЛУ УМВСТ. При комплексному відпрацьовуванні потягів групи підсилюються нарядами супроводу поїздів, оперуповноваженими ВКСМН, ВБНОН, інспекторами ВАСМ, працівниками санепідемстанцій, позаштатними співробітниками міліції, контролерами-ревізорами. До оперативної групи доцільно включати співробітників-жінок. Нерідко їм легше, ніж чоловікам отримати необхідну інформацію, встановити контакт з особами, які становлять оперативний інтерес. Така група не привертає зайвої уваги, робота її в потязі має більше можливостей залишитися непоміченою.

Робота групи більш ефективна при закріпленні за нею конкретного потягу (групи потягів) певного напрямку або конкретної ділянки дороги. Ще більший ефект досягається при супроводі потягів на всьому шляху прямування, тобто по наскрізному маршруту. Спостереження показують: результативність роботи групи зростає, якщо вона діє у вечірню (з 16 до 24 годин) і нічну (з 24 до 8 годин) зміни.

Необхідно, щоб склад ОПГ був стабільний, працював, як правило, в одних і тих же потягах. Це сприяє досягненню ефективності в роботі, високого професіоналізму, установленню довірчих відносин із членами поїзних бригад. Так одного разу при обробленні потягу до працівника

ОПГ звернулася знайома провідниця і повідомила, що на одній зі станцій до її вагону сів пасажир, речі якого мають специфічний запах. У ході перевірки інформації при огляді речей пасажирів було вилучено більше 5 кг. макової соломки. Однак у ряді випадків через ризик бути швидко розпізнаними оперативні групи знімаються з маршруту і направляються до потягів інших напрямків.

Підготовка ОПГ починається з проведення зі членами групи спеціальних занять. Вивчаються права і обов'язки працівників міліції, залізничників, способи маскування, спецтехніка, технічні особливості обладнання різних типів вагонів, основи дій з виявлення і закріплення доказів, способи вчинення злочинів і заходи з припинення злочинних зазіхань. Перед виходом групи на маршрут проводиться інструктаж: працівники знайомляться з оперативною обстановкою на об'єкті або ділянці, отримують конкретні завдання. Розробляється легенда прикриття і приймається відповідний зовнішній вигляд. Відпрацьовуються дії в типових ситуаціях.

Справа в тому, що в потягах спостереження здійснюється в межах візуальної обмеженості, працівників міліції найчастіше позбавлені можливості створення додаткових умов для спостереження за об'єктом. Варто також урахувати, що деякі провідники та інші члени поїзної бригади, вступивши в контакт зі злочинцями, інформують їх про перебування в потязі оперативної групи. Тому не завжди варто розкривати перед обслуговуючим персоналом потягу свою приналежність до правоохоронних органів.

При формуванні ОПГ необхідно забезпечувати розумне поєднання досвідчених і починаючих працівників, урахувати їхні особистісні якості. Для шифрування може використовуватися така форма прикриття, як посадка до потягу під виглядом пасажирів із квитками, придбаними за готівку, під видом або у формі залізничників, наприклад, контролера-ревізора, який має при собі „відкритий лист”. Кожен працівник екіпується засобами зв'язку, спецтехнікою (малогабаритним металопрошукачем з малим радіусом дії „Марс-Д”, набором хімічних реактивів для експрес-аналізу наркомістких речовин), табельною зброєю, вагонними ключами, необхідними службовими документами, знайомиться із дислокацією і часом дії посадочних груп, вивчає орієнтування, записує прикмети або отримує портативний альбом із фотознімками „злочинців-гастролерів”. Оперативні групи можуть бути забезпечені макетами справ про найбільш розповсюджені адміністративні правопорушення.

По закінченні роботи старший групи, як правило, працівник ВКР, складає рапорт за встановленою формою, в якому вказує кількість

виявлених, попереджених і розкритих правопорушень, кількість затримки правопорушників. Рапорт може бути доповнений відомостями про виявлені порушення з боку членів поїзної бригади.

Тактика дій ОПГ в основному залежить від спеціалізації за визначеною категорією злочинів: майнові злочини, незаконне перевезення наркотиків, зброї, боєприпасів тощо. Приймається рішення про спосіб роботи групи: гласний чи негласний. Старший групи визначає, які вагони вимагають особливого контролю, порядок посадки членів ОПГ до потягу - розосередження в різні вагони чи в один вагон. При роздільній посадці обговорюється: маршрут руху по вагонах кожного члена групи, місцезнаходження старшого, способи зв'язку (іноді з використанням поїзної трансляційної мережі домовленими фразами). При спільній посадці старший групи представляє членів ОПГ начальнику потяга, знайомиться з обстановкою в потязі, наповнюваністю вагонів пасажирами, графіком роботи вагона-ресторану, кількістю провідників у кожному вагоні, визначає маршрут і графік руху членів групи.

При відкритому способі роботи ОПГ в потязі, працівники міліції з'ясовують у провідників обстановку у вагонах, уточнюють деякі відомості про пасажирів, звертаючи увагу на перебування у вагоні осіб, схожих за прикметами з підобліковим елементом, та громадян, які вживають спиртні напої та безпечно ставляться до схоронності своїх речей, безцільно пересуваються по вагонах.

При роботі пізнім вечором і вночі фіксуються час, номери вагонів і кількість пасажирів, які виходять на зупинках. Просуваючись по рухомому складу, працівники міліції виявляють осіб, які представляють оперативний інтерес, порівнюючи їхній зовнішній вигляд з описанням підозрюваних і розшукуваних злочинців, які містяться в картотеках та орієнтуваннях, за зовнішнім виглядом, манерами поведінки (татування, жаргон, характерна жестикуляція тощо).

Знайшовши таких осіб, старший групи визначає порядок установлення негласного спостереження за ними. У певних ситуаціях доцільно вдатися до зашифрованої перевірки документів і огляду речей, серед яких особливу увагу необхідно приділити виявленню наркотиків, зброї, боєприпасів, сильнодіючих і психотропних речовин (наприклад, клофеліну), вагонних ключів, відмичок тощо. Приводом для перевірки документів може слугувати порушення громадського порядку, правил проїзду залізничним транспортом і тощо.

Члени групи можуть зосередитися в сусідніх вагонах, залишивши одного спостерігаючого у вагоні, де знаходиться підозріла особа. Іноді доцільно розосередитися по всьому рухомому складу, якщо є 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, зазначений у 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, які їх 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 у складі ОПГ є фахівець-кінолог зі спеціально підготовленим службовим собакою.

Під час перебування на маршруті працівники ОПГ, опитавши провідників, установлюють осіб, які прямують із криміногенних районів (зокрема, місць вирощування наркотикомістких рослин - прекурсорів наркотиків), проводять їх зашифроване опитування (з'ясовується знання опитуваним цін на наркотики на „чорному” ринку, володіння термінологією наркоділків тощо). У ході опитування здійснюється оперативний огляд речей пасажирів і його зовнішнього вигляду.

Діючи на напрямках можливого незаконного транспортування зброї, працівники ОПА, екіпіровані металолукачами, здійснюють перевірку документів і багажу пасажирів, звертаючи увагу на поведінку осіб, які перевіряються. При цьому особливо важливо не допустити застосування злочинцями виявленої зброї та вибухових пристроїв. Включення до складу групи провідника зі спеціально навченим службовим собакою істотно підвищує результативність пошукових заходів. Необхідно встановити, чи не прийняв провідник або інший член поїзної бригади, а також хто-небудь з пасажирів для перевезення від невідомих осіб посилок або передач без перевірки їх вмісту. При обході вагонів потяга 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 предмета.

Не менш показовими є і такі відомості. На питання про те, якими особливими рисами повинні володіти працівники КР у боротьбі зі злочинами в пасажирських потягах, більшість респондентів указали на наступні чинники:

а) наявність міцних професійних знань, високий рівень поінформованості про стан боротьби з відповідним видом (групою) злочинів;

б) уміння швидко аналізувати інформацію, що надходить з різних джерел;

в) знання психології оперативно-розшукової діяльності, уміння швидко визначати психологічні особливості громадян, яких залучають до конфіденційного співробітництва;

г) уміння ефективно організувати взаємодію між працівниками КР ОВСТ, які ведуть споріднену лінію роботи;

д) постійна робота над підвищенням рівня особистої професійної майстерності.

Контрольні питання:

1. Які завдання стоять перед ОПГ?

2. Які існують методи роботи ОПГ?

3. Які вимоги встановлюються для комплектування ОПГ та організації їх роботи в рухомому складі потягів?

§3. Попередження та виявлення злочинів, які вчиняються злочинцями-гастролерами на залізничному транспорті

Враховуючи той факт, що значну кількість злочинів у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту вчиняють злочинці-гастролери, має сенс окремо розглянути діяльність ОВСТ з виявлення цієї категорії злочинців та попередження злочинів, що ними вчиняються.

З метою ефективної боротьби зі злочинцями-гастролерами, у першу чергу, необхідно більш точно конкретизувати ті ознаки, які властиві зазначеній категорії злочинців. Ними можуть бути як особи, які мають постійне місце проживання і прописку, так і без визначеного місця проживання. Можна запропонувати таке їх визначення:

Злочинці-гастролери - це особи, які систематично вчиняють навмисні злочини поза районом свого постійного (тимчасового) проживання, (місця роботи), які використовують територіальні переміщення явно та як необхідний елемент засобу вчинення злочину і ухилення від відповідальності за вчинене.

Злочинці-гастролери, які мають постійне місце проживання і роботу, виїжджають до іншої місцевості без службової або іншої необхідності саме для вчинення злочинів, що ними готуються з особливою старанністю.

Учиняючи злочини поза місцем свого постійного проживання і роботи (або тимчасового проживання), вони намагаються якнайшвидше покинути ці райони, використовуючи із цією метою залізничний транспорт.

На відміну від них спосіб життя гастролерів, які не мають постійного місця проживання і не працюють, підпадає під ознаки бродяжництва.

Наявність зазначених груп гастролерів визначає різноманітність тактики їхнього виявлення. Якщо для виявлення гастролерів першої групи (працюючих і маючих постійне місце проживання) необхідні досить тривалі контакти з ними агентів і встановлення довірчих відносин, то для виявлення гастролерів другої групи достатня констатація бродяжництва. Основну ж роль виконують конфіденти, яких використовують для розроблення осіб, затриманих через підозру в бродяжництві.

Досить часто у злочинців-гастролерів у різних містах є спільники-скупники і збувальники майна, добутого злочинним шляхом. Стосунки з ними носять замаскований характер. Щоб не викликати підозри у міліції, вони зустрічаються поза місцем свого проживання або зустрічі відбуваються на залізничних станціях, де буквально протягом декількох хвилин злочинець-гастролер передає майно, одержує гроші і

тим же поїздом їде далі.

Тривалий час злочинці-гастролери можуть знаходитися поза полем зору міліції. Навіть у тих випадках, коли відомий конкретний злочинець, який ховаючись від відповідальності, роз'їжджає по країні, розшукати і затримати його досить складно.

Як правило, гастролери зі злочинною метою віддають перевагу залізничному транспорту, при цьому вони користуються:

- можливість безкоштовного проїзду;
- можливістю придбання квитків не завжди потрібно документи (приміські поїзди).

Перевага, що віддається гастролерами залізничному транспорту, пояснюється ще й тим, що він не має настільки жорстких правил перевірки і реєстрації пасажирів, як повітряний і морський, більш швидкохідний, ніж річковий, дозволяє швидко розчинитися серед натовпу.

Подібність між бродягами і гастролерами полягає в тому, що:

1. Бродяги, як правило, не мають постійного місця проживання і прописки, тобто ведуть бездомне існування.

Певна частина злочинців-гастролерів також не має постійного місця проживання. Це не означає, що кожна особа без постійного місця проживання є злочинцем-гастролером. Багато з них, ведучи такий спосіб життя, злочинів не вчиняють, здобуваючи засоби для існування випадковими заробітками, звертаючись по допомогу до родичів, знайомих, жебракуючи. Щоб виділити серед бродяг „гастролерів”, необхідна їх ретельна перевірка за всіма обліками, звірення з прикметами розшукуваних злочинців, оперативне розроблення.

2. Хоча у більшості бродяги роз'їжджають по країні, ця ознака не є для них обов'язковою, оскільки при констатації бродяжництва одною з ознак є відсутність визначеного місця проживання, тобто відсутність постійної або тимчасової реєстрації, а також тривале проживання не за місцем реєстрації.

Відмінність між бродягами і злочинцями-гастролерами полягає в тому, що останні свої переміщення територією країни пов'язують із конкретною метою - учиненням злочинів. Бродяги ж, навпаки, можуть роз'їжджати по країні і не чинити злочинів.

Отже, відмінною рисою злочинця-гастролера є переміщення з конкретною метою вчинення навмисних злочинів.

Коло злочинів, які вчиняють злочинці-гастролери, дуже велике, але для них найбільш характерні діяння, що зазіхають на особисту власність пасажирів: крадіжки, шахрайства, рідше розбої і пограбування.

Аналіз зазначеної категорії злочинів показує, що майже 76 % із них складають крадіжки (також 46 % - крадіжки речей, залишених без нагляду), а інші 24 % - пограбування, розбійні напади і шахрайства.

Наведені відомості, характеризуючи структуру злочинів, самі по собі націлюють на визначення об'єктів, де можлива поява гастролерів. Це ті об'єкти залізничного транспорту, де складаються сприятливі умови для вчинення крадіжок, шахрайств, пограбувань і розбоїв. Такими є: пасажирські поїзди, зали очікування, касові зали, кімнати відпочинку на залізничних вокзалах, привокзальні площі, перони.

На вокзалах і в поїздах злочинці найчастіше викрадають валізи, торби, гаманці, мобільні телефони, часи, документи і одяг. Досить поширеними є крадіжки, вчинені шляхом використання довіри пасажирів (підсадки).

Перед тим, як вчинити таке діяння, злочинець попередньо знайомиться з пасажиром, повідомляючи про себе вигадані віомості, заявляє про те, що їм їхати в один бік. Потім лишає йому свої речі і відлучається на якийсь час. Після цього й пасажир нерідко лишає свої речі під нагляд злочинцю, який їх викрадає.

Кишенькові крадіжки відбуваються в основному в чергах у квиткових кас, буфетах, на перонах, при посадці і висадженні пасажирів. Для маскування своїх дій злочинці використовують скупчення пасажирів, умисно створюють давку. Такі злочини відбуваються як поодинокі, так і у складі групи. В останньому випадку один зі злочинців безпосередньо вчиняє крадіжку і передає викрадене співникам, які відразу зникають з місця злочину.

Пограбування і розбійні напади відбуваються в основному в нічний час у безлюдних місцях, таких як перехідний міст, пішохідний тунель, парки відстою поїздів, смуги відводу, що примикають до вокзалу або станції, а також порожні вагони. Жертвами таких злочинів стають поодинокі або п'яні пасажирів, жінки, які повертаються додому після нічної зміни, і підлітки.

Іноді пограбування і розбійні напади відбуваються в пасажирських поїздах - у тамбурах вагонів та електропоїздах.

У ряді випадків злочинець і потерпілий разом розпивають спиртні напої у вагоні-ресторані, у буфеті або в порожніх вагонах, недобудованих будинках.

Характер злочинних дій „гастролерів” в усіх випадках потребує ретельного підготування: вибирання жертви (або об'єкта крадіжки), спостереження за нею, знайомство. Саме цей період найбільш сприятливий для виявлення гастролера, якщо він раніше не потрапив до поля зору агента або працівника карного розшуку.

Варто звертати увагу на помітну настороженість злодіїв-гастролерів, нав'язливість грабіжників, шахраїв і „підсадників”, несумісність соціального досвіду ймовірних потерпілих (їхня розгубленість у складній обстановці вокзалу) з упевненими, цілеспрямованими діями злочинців.

Усе це дає підстави для встановлення негласного спостереження за гастролерами, які з'являються на об'єктах залізничного транспорту, з метою встановлення їхніх намірів і затримання „на гарячому”.

Характер злочинних дій гастролерів складає ту інформацію, що визначає кількість застосування оперативних сил, також і негласних, у процесі виявлення гастролерів.

До цього процесу повинно включатися оперативне спостереження за місцями збуту майна, добутого злочинним шляхом. Як свідчать дані дослідження, нерідко ці речі продають відразу на станції або вокзалі, біля буфетів, вокзальних пивних палаток і магазинів. Тому, у першу чергу, необхідно перекрити конфідентами такі „гарячі точки”.

Обставини, які використовують злочинці-гастролери для вчинення злочинів, бувають різними. Здійснений у ході дослідження аналіз обставин, використовуваних для вчинення злочинів, дозволяє встановлювати уразливі місця й умови здійснення злочинних намірів.

Об'єкти залізничного транспорту притягують до себе злочинців-гастролерів ще й тим, що там, як вважає більшість з них, складаються характерні обставини, що полегшують вчинення злочинів і породжують можливість не потрапити до поля зору міліції, їх умовно можна поділити на дві великі групи.

До *першої групи* належать обставини, пов'язані з особливостями залізничного транспорту:

а) цілодобова робота залізничного транспорту і торгових точок, що дозволяє злочинцям учиняти злочини в будь-який час доби;

б) великі швидкості пересування транспортних засобів;

в) велика кількість зупинок і пересадних пунктів, що ускладнює встановлення місць учинення злочинів;

г) вільний доступ як до засобів пересування, так і до об'єктів залізничного транспорту;

д) велике скупчення пасажирів, що дозволяє злочинцям-гастролерам тривалий час непомітно знаходитися серед них;

е) нетривале перебування пасажирів на об'єктах залізничного транспорту.

Другу групу складають обставини, пов'язані з наявністю знаходження біля об'єктів залізничного транспорту населених пунктів, що дозволяє гастролерам швидко зникати з-під спостереження

робітників транспортної міліції. Особливо в умовах міст-гігантів, великих і середніх міст.

Готуючись до вчинення злочину, правопорушники враховують місце і час найбільш ретельного патрулювання їх міліцією, тому вони намагаються вчиняти злочини в той період, коли, на їхню думку, це найбезпечніше. У зв'язку із цілодобовою роботою транспорту вибір найбільш зручного часу для них фактично необмежений.

За статистичними даними, значна кількість крадіжок (50 %) на залізничних вокзалах учиняються з 16 до 24 години.

Для вчинення злочинів злочинці-гастролери використовують недоліки в організації постової і патрульної служби міліції. Знаходячись тривалий час на вокзалі, вони вивчають обстановку, спостерігають за роботою обслуговуючого персоналу і робітників патрульно-постової служби міліції. Вони враховують місцезнаходження пунктів міліції, кількість робітників, які там знаходяться, час зміни, коли фактично всі об'єкти залишаються неприкритими, і використовують це зі злочинною метою. Але й в інший час доби, особливо вночі, на вокзалах учиняються чимало крадіжок.

Деякі пасажери звикли тримати багаж при собі. Це і використовують злочинці, викрадаючи речі в нічний час і передранкові часи, після чого відразу зникають з першим пасажирським або вантажним поїздом, а також їдуть до сусідніх населених пунктів. Швидкість пересування сучасного транспорту дозволяє їм у короткі проміжки часу опинитися на значній відстані від місця вчинення злочину.

Досить часто викрадені речі збуваються під час слідування або на вокзалі, станції, куди прибув злочинець.

Наявність на території населених пунктів, що прилягають до транспортних магістралей, об'єктів, де можна знайти тимчасове укриття, також використовується злочинцями. Найбільш досвідчені з них, рецидивісти, у багатьох населених пунктах мають знайомих. Це притонуотримувачі, скупники і збувальники майна, добутого злочинним шляхом, повії. Для разових нічлігів гастролери використовують житлову площу осіб, які здають її за плату, найчастіше поблизу залізничних вокзалів.

У процесі постійного спілкування з пасажирями у злочинців виробилися навички швидко встановлювати контакти з незнайомими людьми і приваблювати їх до себе.

Виявляючи злочинців, необхідно аналізувати зовнішні ознаки їхньої поведінки, як у цілому, так і окремі їхні дії. До таких ознак належать:

- а) загальна лінія поведінки;
- б) характерні риси;
- в) зовнішній вигляд;
- г) зовнішнє вираження різноманітних психічних станів.

При виявленні „гастролерів” за зовнішнім виглядом варто зважати на особливості їхнього психічного стану. Вчинення злочинів викликає певні зміни у свідомості і поведінці людини. Яким би холонокровним не був злочинець, він постійно відчуває стан тривоги, занепокоєння, страху, пов'язаного з очікуванням можливості викриття і покарання за вчинений злочин.

Щоб розпізнавати осіб, які вчиняють злочини, необхідно вивчати їхні поведки і хитрощі, до яких вони вдаються для того, щоб уникнути викриття, уміти аналізувати і оцінювати помічені особливості тієї або іншої особи - швидкий огляд залів на залізничних вокзалах і станціях, пасажирів, концентрація уваги на речах, реакція на появу працівників міліції у формі, швидка зміна місця знаходження, перехід від одного залу до іншого, удаваність (спить, щось читає, не ослаблюючи уваги до оточуючих, подання сигналів спільникам - деякі типові ознаки поведінки „гастролерів” на вокзалах).

Виявлення за прикметами дає докладне ознайомлення оперативних працівників з орієнтуваннями, що надходять, із наявними фотографіями злочинців-гастролерів.

Способи вчинення крадіжок злочинцями-гастролерами на пасажирському залізничному транспорті досить різноманітні.

Під час літніх відпусток збільшується кількість бажаючих виїхати на відпочинок до різних курортів, а то й просто подорожувати. На жаль, іноді такий відпочинок згадується як жахливий сон, завдяки, так званім, „майданникам”, жертвами яких стають безпечні пасажир.

„Майданники” або крадії, які діють у поїздах, виникли майже одночасно з становленням залізниці. Ці злочинці, як і будь-які інші представники кримінального середовища, діляться на окремі категорії - спеціалізації. Є, наприклад, поміж них такі, які орудують переважно на залізничних вокзалах під час посадки на потяги, їх основною поживою стають валізи, сумки, баули тощо. Користуються вони нехитрим правилом: чим більше речей у пасажира, тим важче йому за ними пильнувати. Тому, як правило, жертвами в таких випадках стають, так звані, „човники” та інші торгівці, в яких з собою завжди багато багажу. Те саме можна сказати й про тих, хто від'їжджає до курортів. Трапляється й таке, що відсутність речей виявляється пасажирами лише після прибуття до місця призначення.

Злочинці крадуть речі по-різному. Один із найнадійніших та

найпоширеніших способів, який ще вважається і найстародавнішим, є „дуплет”. Цей спосіб передбачає використання фальшивої валізи, спеціально виготовленої, яка є каркасом, обтягненим шкірою або дерматином. Тільки-но обрана жертва опустить свій багаж на землю, щоб перепочити, і легковажно відвернеться у другий бік, крадій миттєво накриває чужу валізу своєю фальшивою і спокійно відносить свою здобич практично на очах розгубленого простака-пасажира. Ефект, погодьтеся, просто приголомшувачий. Що й казати, валіза тільки-но була тут, ще й ногою її відчував, і раптом зникла.

Ще один спосіб крадіжки речей у пасажирів. Так особа, яка має намір учинити крадіжку особистих речей у пасажирів, які очікують відправлення поїзда, тривалий час ходить по залу очікування на станції (вокзалі), часто оглядається, уважно придивляється до п'яних або заснулих пасажирів, обережно стежить за ними, коли вони лишають свої речі без нагляду. Обравши зручний момент, злочинець забирає речі заснулого, п'яного або безтурботного пасажира і швидко іде. Вчиняючи подібні крадіжки, злочинці часто мають спільників, які знаходяться в залі очікування їхня роль зводиться до того, щоб під різноманітними приводами відвернути увагу працівників міліції, які несуть службу в залі.

Інакше поводить себе особа, яка планує вчинити крадіжку шляхом використання довіри. Найчастіше злочинець, як свідчить практика, заздалегідь намічає собі пасажира, в якого він має намір учинити крадіжку. До майбутньої „жертви” злочинець підсаджується поруч, маючи при собі особистий „багаж”. Розговорившись із сусідом і увійшовши до нього в довіру, злочинець через 10-15 хвилин просить сусіда-пасажира доглянути якийсь час за його речами. Повернувшись, він знову вступає в активну розмову із сусідом і тепер уже чекає випадку, коли той, у свою чергу, бажаючи відлучитися, попросить його постерегти свої речі. Як тільки пасажир відійде на достатню відстань, злочинець забирає його речі і зникає.

До другої, не менш поширеної категорії крадіг належать „щипачі”. Ювеліри у своїй справі, вони, як правило, професіонали найвищого класу. Йдеться про злочинців, які спеціалізуються на кишенькових крадіжках. їхня злочинна діяльність здійснюється у великому натовпі - на вокзалах і станціях. Прийоми такого злочинця всі бачили у знаменитому фільмі „Місце зустрічі змінити не можна”. Пам'ятаєте віртуозного кишенькового крадія, який орудував у трамваї, якого не так просто було вистежити і спіймати на „гарячому”? „Щипачі” мають спільників, які штучно створюють щільність і натиск у натовпі, відволікають увагу пасажирів, щоб їхні товариші спокійно

„досліджували” кишені та торбинки нічого не підозрюючих пасажирів. Доречно було б акцентувати увагу на тому, що не слід ловити гав у ситуаціях, схожих на описані і подібні їм.

З метою виявлення кишенькових крадіїв («щипачів») на залізничних вокзалах та в рухомому складі потягів оперативні працівники карного розшуку, охорони громадського порядку повинні знати засоби, викрути, хитрощі, характерні риси їхньої поведінки. Як свідчить аналіз, є ряд відмітних ознак, основні з яких зводяться до того, що дана категорія злочинців зовнішньо намагається нічим не виділитися із загалу пасажирів. Слід зазначити і своєрідну для кишенькових крадіїв позу в момент вчинення крадіжки з кишені або ручної поклажі пасажирів. При цьому плечі кишенькових крадіїв, як правило, перекошуються і вони наче абстрактно, байдуже дивляться вбік своєї жертви, намагаючися зробити це непомітно для оточуючих.

Іноді кишенькові крадії діють у групі із заздалегідь підготовленим розподілом обов'язків і ролей. Обравши жертву, злочинець наближається до неї і, використовуючи тисняву, створену пасажирами, учиняє крадіжку з кишені або ручної поклажі. Після цього злодій намагається якнайшвидше розчинитися в юрбі або відразу ж позбутися викраденого, непомітно передаючи його спільнику, який поруч знаходиться.

Для заволодіння особистим майном пасажирів у поїздах злочинці використовують різноманітні способи. Найбільш розповсюджені з них - це крадіжки майна „з ходу”, коли злочинець, використовуючи безпечність пасажирів, які ненадовго відлучаються по своїм потребам, залишають свої речі без догляду.

Часто у нічний час поїзні крадії проникають до пасажирських вагонів між гумовим обладнанням, після чого блокують тамбурні двері між вагонами і під виглядом пошуку незайнятого місця або своїх знайомих вишукують „багатих” пасажирів, в яких вчиняють крадіжки особистого майна, після чого виходять на наступній станції через неробочі тамбури або гумове обладнання вагонів.

Інший спосіб - крадіжки з використанням довіри пасажирів. З метою вчинення крадіжки, шляхом «підсадки», злочинець знайомиться з пасажиром, повідомляючи про себе вигадані відомості. Під час розмови він з'ясовує, куди їде співрозмовник, і заявляє, що їм їхати в один бік. Після цього він демонструє свою довіру пасажиру, залишаючи на деякий час свої речі. Після цього і пасажир нерідко залишає йому свої речі. Використовуючи ці обставини, злочинець викрадає цінні речі пасажира (гроші, дорогоцінні прикраси, мобільні телефони тощо), після чого виходить з поїзда на наступній станції.

Злочинець-гастролер з метою заволодіння особистим майном пасажирів, які знаходяться разом з ним у купе, пригощає їх спиртними напоями або чаєм, підсипавши туди сильнодіючих снодійних засобів. Заволодівши майном пасажирів, злочинець покидає вагон.

Поїзні злочинці-гастролери в більшості випадках крадуть гроші та цінні речі (золоті вироби, фото-, аудіо- та відеотехніку, мобільні телефони, та інші речі) тому що їх легко сховати, а потім збути.

Розкрити такі злочини завжди важко, бо потерпілий не може повідомити час, місце та обставини зникнення речей. Навіть якщо вдається затримати особу, яка підозрюється у злочині, важко інкримінувати їй вину, бо на той час злочинець вже позбавився речей, доказів, передавши крадене своїм спілникам.

Тактика розкриття крадіжок, які вчиняють злочинці-гастролери на пасажирському залізничному транспорті, має першочергове значення для попередження вчинених злочинів.

Для розкриття крадіжок підрозділи карного розшуку на залізничному транспорті здійснюють першочергові та наступні оперативно-розшукові заходи. Отримавши повідомлення про злочин (по телефону або безпосередньо від потерпілого), черговий по лінійному відділу доповідає про це начальнику та вживає заходи до невідкладного виїзду на місце пригоди слідчо-оперативної групи.

Особливе значення при розкритті крадіжок відводиться вжиттю першочергових заходів. Останнім, на відміну від територіальних ОВС, властива своя специфіка. При реалізації вказаних заходів необхідно не тільки встановити свідків та очевидців, але й встигнути до від'їзду зафіксувати їхні свідчення, які мають важливе значення не тільки для розкриття злочинів, але й для послідувочої доказової бази.

На місце пригоди прибувають оперативні працівники, у складі слідчо-оперативної групи, яка вживає першочергових заходів, також і розшук злочинців по "гарячих слідах". Оперативні працівники разом зі слідчими ретельно оглядають місце пригоди (вагон, купе, територію станції тощо), фіксують та вилучають сліди злочинів, аналізують обстановку, що склалася. Але, поряд з цим, вони проводять і розвідувально-пошукову роботу, під час якої збирають відомості про факт крадіжки, прикмети злочинців, напрямки, в якому вони зникли з місця пригоди, про очевидців злочину. Потерпілому для перегляду надається фотоальбом, заведений на певні категорії раніше затриманих злочинців та осіб, які знаходяться на обліку і заслуговують на оперативний інтерес. На станціях (вокзалах) опитуються чергові, прибиральниці, носильники, працівники ресторанів, буфетів, кафе, камер схову та інші, у вагоні поїзда - провідники та пасажири, а також

інші особи, які знаходилися поблизу від місця пригоди.

Виходячи з огляду місця пригоди, опитування потерпілих та очевидців, наявних відомостей про прикмети зовнішності злочинців та викрадених речей, оперативні працівники вживають невідкладних заходів з оперативного перекриття та спостереження за місцями можливого відходу і появи злочинців, збереження або збуту майна, добутого злочинним шляхом. На розшук злочинців негайно орієнтуються сусідні ЛВ та територіальні ОВС, а також негласний апарат.

З метою розкриття крадіжки необхідно своєчасно забезпечити:

- отримання інформації про факт вчинення злочину в можливо короткі строки;
- фіксацію слідів крадіжки, установлення обставин її вчинення та прикмет злочинців;
- висування слідчих версій та швидку їх перевірку.

При отриманні повідомлення про крадіжку оперативні працівники вживають заходів для розкриття злочину по "гарячих слідах". До них належать: кваліфікований огляд місця пригоди; установлення способів вчинення крадіжки; установлення свідків або інших осіб, які можуть, щось повідомити про вчинений злочин та злочинців, своєчасне орієнтування нарядів міліції про крадіжку, прикмети викраденого та осіб, які вчинили злочин; установлення та опитування осіб, які підозрюються у вчиненні злочину; безперервне спостереження за особами, які знаходяться на оперативному обліку, орієнтування негласних джерел на виявлення злочинців та викраденого.

Тактика виявлення злочинців-гастролерів на об'єктах обслуговування. У першу чергу, необхідно чітко з'ясувати для себе завдання боротьби зі злочинцями-гастролерами, а саме:

- оперативно орієнтувати негласний апарат на їх виявлення за прикметами і іншими ознаками;
- організувати оперативні заслони на шляху їх слідування;
- здійснити оперативно-пошукові заходи в місцях, де вони переховуються, а також збуту майна, добутого злочинним шляхом.

При вивченні оперативної обстановки, що обслуговується, з метою виявлення злочинців-гастролерів оцінці підлягає:

- а) географічне розташування;
- б) динаміка злочинності в цілому і „гастролерів” зокрема.

Оцінення географічного положення міста, залізничного вокзалу та станції дозволяє передбачати коливання пасажирських потоків, „напливу” значної кількості пасажирів, що приваблює злочинців-гастролерів. Зміна таких потоків визначає зміни в організації сил і

засобів, що використовуються транспортною міліцією для виявлення „гастролерів”.

Істотне місце в аналізі оперативної обстановки приділяється вивченню маршрутів пересування злочинців-гастролерів.

Знання маршрутів дозволяє:

- по-перше, заздалегідь спланувати заходи щодо розстановки нарядів міліції та негласного апарату, націленого на виявлення гастролерів,

- по-друге, предметно здійснювати розшук злочинців, орієнтуючи на їх затримання конкретні органи транспортної міліції.

Результат аналізу місць найчастішої появи злочинців-гастролерів і вчинених ними злочинів дозволяє розподілити сили і засоби транспортної міліції. В органах транспортної міліції оперативно-пошукова робота з виявлення злочинців-гастролерів характеризується, насамперед, широким застосуванням особистого пошуку в поїздах, на вокзалах і більш широким, ніж в умовах територіальних органів внутрішніх справ, застосуванням негласного апарату. Найчастіше ці заходи призводять до затримання „гастролерів” при замаху на злочини або на „гарячому”.

Особистий пошук на залізничному транспорті здійснюється з урахуванням деяких особливостей:

- 1) Обмеженість території (вагони пасажирських поїздів, залізничні станції в межах їх рейкових границь);

- 2) Можливість цілодобового використання особистого пошуку, оскільки режим роботи залізничного транспорту дозволяє особам, які готують скоєння злочинів, а також особам, які втекли з місць позбавлення волі або тих, які переховуються від суду та слідства, з'являтися в поїздах, на станціях (вокзалах) під виглядом пасажирів у будь-який час доби;

- 3) Безперервна зміна пасажирів у поїздах, на станціях (вокзалах), поспіх пасажирів при посадці до вагонів, їхня послаблена увага до збереження особистого майна тощо.

Організація по можливості постійного негласного спостереження за місцями ймовірної появи кримінальних елементів і збуту майна, добутого злочинним шляхом, своєчасне орієнтування негласного апарату і довірених осіб про прикмети злочинців-гастролерів, або осіб, підозрюваних у вчиненні злочинів, і невідкладна перевірка оперативної інформації сприяє виявленню злочинців-гастролерів і розкриттю злочинів, що ними вчиняються.

Ведучи боротьбу зі злочинцями-гастролерами, лінійні відділи транспортної міліції повинні підтримувати тісний контакт із

територіальними підрозділами внутрішніх справ, необхідність в якому зумовлена такими обставинами:

- а) пересуванням злочинних елементів;
- б) збутом викрадених цінностей як на об'єктах транспорту, так і на території населених пунктів;
- в) виникненням у різних органах інформації, що заслуговує на увагу як територіальних органів внутрішніх справ, так і транспортної міліції.

Необхідно організувати роботу так, щоб інформація, що заслуговує на увагу, не осідала в якомусь одному органі, а передавалася тим, хто в ній зацікавлений, кому вона може допомогти попередити та розкрити злочини.

Територіальні органи внутрішніх справ часто мають інформацію про злочинців, які мешкають на їхній території і тяжіють до об'єктів транспорту, де, як правило, зосереджено чимало матеріальних цінностей. Але, на жаль, бувають випадки, коли така інформація або зовсім не передається до органів транспортної міліції, або передається з запізненням і не в повному обсязі.

Нерідко лінійні відділи транспортної міліції і територіальні органи внутрішніх справ витрачають багато часу на вивчення тих або інших осіб, які заслуговують на оперативний інтерес.

Для ефективного розкриття злочинів необхідно забезпечити постійну взаємодію між територіальними органами внутрішніх справ і транспортною міліцією, а саме:

1. Спільний аналіз оперативної обстановки.
2. Обмін інформацією про виявлені злочинні елементи і місця їх концентрації.
3. Обмін негласними джерелами для цільових оперативних розроблень.
4. Обмін оперативними групами для цільового виявлення і затримання злочинців.
5. Рівнобічне оперативне розроблення „гастролерів” і скупників (збувальників) краденого.
6. Спільне проведення оперативно-пошукових заходів і рейдів для виявлення бродяг і злочинців-гастролерів.

З метою недопущення вчинення крадіжок на залізничних вокзалах та в потягах пасажирам необхідно дотримуватися заходів особистої та майнової безпеки. На вокзалах постійно оголошуються по радіо ці правила, а саме:

1. Недовіряти стороннім особам своїх речей, під час знаходження на залізничному вокзалі або під час слідування поїзда;
2. Не розпивати спиртні, а також інші напої з незнайомими

особами під час слідування поїзда;

3. Під час поїздки не показувати незнайомим особам великі суми грошей, а також місця, де знаходяться гаманці та цінні речі.

4. У нічний час зачиняти купе з метою недопущення проникнення до них сторонніх осіб, які можуть учинити крадіжки майна під час відпочинку пасажирів.

Контрольні питання:

1. Які завдання покладені з попередження і припинення злочинів у рухомому складі на пошукові оперативні групи?

2. Які форми і методи з попередження та припинення правопорушень використовують працівники пошукових оперативних груп?

3. В яких формах здійснюється взаємодія працівників пошукових оперативних груп з нарядами супроводу та поїзною бригадою?

4. Що, на вашу думку, необхідно зробити, щоб покращити ефективність роботи пошукових оперативних груп?

5. Які тактичні дії використовують ОВСТ для виявлення і припинення злочинів, що вчиняють злочинці-гастролери в пасажирському залізничному транспорті?

РОЗДІЛ 4

ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗКРИТТЯ ЗЛОЧИНІВ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

§1. Інформаційне забезпечення розкриття злочинів, які вчиняються в пасажирських потягах

Перейдемо тепер до розгляду питань інформаційного забезпечення розкриття злочинів у пасажирських потягах і організаційно-тактичних особливостях здійснення невідкладних слідчих дій (дідання) і оперативно-розшукових заходів.

Діяльність з розкриття злочинів у пасажирських потягах може бути успішною лише при її належному інформаційному забезпеченні. Під *інформаційним забезпеченням розкриття злочинів* слід розуміти інформаційні процеси й операції зі збирання, реєстрації, оброблення, збереження і передачі офіційної, гласної, і оперативно-розшукової, негласної інформації про вчинені злочини або ті, що відбуваються, і причетних до цих злочинних зазіхань осіб. Ефективність розкриття злочинів у пасажирських потягах помітно знижується через істотний дефіцит або втрату інформації на різних етапах діяльності із забезпечення громадського порядку і оперативно-розшукової діяльності: при одержанні інформації від потерпілих від злочинів, пасажирів, працівників поїзних бригад і з інших джерел, у момент її фіксації і оцінки, при передачі зацікавленим ОВСТ, оперативними працівниками чи працівниками ППС міліції. Інформаційне забезпечення, як елемент організації управління, припускає, насамперед, уважне опрацювання інформації, усунення стихійності у виникненні інформаційних процесів та їх упорядкування.

Структура інформаційного забезпечення діяльності з розкриття злочинів у пасажирських потягах охоплює багато складових елементів. До основних з них належать:

- 1) про оперативну обстановку в потягах, систему спостереження за її змінами і своєчасним надходженням інформації про вчинені злочини;
- 2) криміналістичні, оперативно-розшукові й інші обліки, а також систематизовані банки даних про злочини і злочинців;
- 3) обмін оперативно-розшуковою інформацією про злочинців і їхні злочинні наміри між органами внутрішніх справ (як між транспортними, так і територіальними);
- 4) оповіщення зацікавлених ОВС, негласного апарату, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння, вчинені в потягах тощо.

Вжиття ефективних заходів з розкриття злочинів вимагає від працівників ВКР, які спеціалізуються на боротьбі зі злочинністю в

потягах, глибокого знання оперативної обстановки, що складається на об'єктах, що обслуговуються.

Під оперативною обстановкою розуміється стан охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю на території функціонування органу внутрішніх справ, що зумовлюється і характеризується сукупністю визначених елементів, умов і факторів.

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

Вивчаючи територію, якою курсують пасажирські потяги, оперативному працівнику необхідно, у першу чергу, скласти докладний план-схему ділянки обслуговування із зазначенням усіх зупинних і прилягаючих до них населених пунктів. На схемі повинно бути позначено, на яких зупинних пунктах і в який час зупиняються ті чи інші потяги, тривалість їх стоянки.

До схеми як додаток повинний бути сформований інформаційний блок: а) по кожному зупинному пункту - номери телефонів підрозділів транспортної міліції (якщо вони там є), 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 тощо, номери телефонів і місця дислокації нарядів ППСМ територіальних органів внутрішніх справ.

Збираючи інформацію про курсуючі по ділянці обслуговування потяги далекого і приміського сполучення, у першу чергу необхідно через проведення порівняльного аналізу за часом перебуття на криміногенній ділянці конкретного потяга 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 внутрішньопоїзної трансляційної мережі, освітлення; запірних пристроїв дверей вагонів і купе. Ці відомості доцільно концентрувати у спеціальних паспортах на „неблагополучні” потяги далекого сполучення та маршрути приміських потягів.

Вивчаючи структуру і динаміку злочинів у пасажирських потягах, оперативний працівник повинний прагнути до одержання якомога 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 пошуку та від конфідентів, можуть істотно доповнити, а іноді й серйозно змінити результати статистичного аналізу.

Такий аналіз, проведений за часом та способами вчинення злочинів, диференційовані по конкретним потягам (певним бригадам провідників), по перегону, зупинному пункту, слугуватиме надалі інформаційною базою для здійснення необхідних оперативно-розшукових заходів. Включивши такий аналіз, свого роду криміналістичну чи оперативно-тактичну характеристику до інформаційного блоку (наприклад, у рекомендовані паспорти) по конкретному криміногенному потягу далекого прямування, маршруту приміського сполучення (чи їх групі), оперативний працівник може отримувати більш чітку і об'єктивну картину оперативної обстановки на закріпленій за ним території обслуговування. Однак ця картина буде неповною без збирання і вивчення відомостей про осіб, які становлять оперативний інтерес.

Систематизація такої інформації може здійснюватися різними способами. Пропонується проста, але досить ефективна, на нашу думку, диференціація відомостей про осіб зазначеної категорії, що може бути без особливих труднощів доповнена, поліпшена чи поділена 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 відомості на них можна одержати в резервах провідників станцій формування поїздів, у кримінальних справах, поданнях слідчих, а також у перевірочних матеріалах (також які зберігаються в ревізорській службі) та в результаті особистої бесіди.

Оперативну інформацію одержують шляхом запитів у відповідні служби і органи МВС України, методами особистого розшуку, шляхом вивчення оперативних матеріалів, бесід з членами оперативно-пошукових груп і нарядів супроводу потягів.

Крім формування банку даних вивчення отриманих зведень може допомогти в організації роботи спеціалізованої ДНД у даній поїзній бригаді, розширенні кола конфіденційних джерел або дати підставу до заведення справ оперативного обліку.

Вивчення особи машиністів приміських потягів, їхніх помічників

(установчі відомості на них можна одержати в локомотивному і електропоїзному депо) дозволить установити необхідні контакти з людьми, які 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 в поїзді.

Працівники парку формування і екіпірування пасажирських потягів становлять оперативний інтерес головним чином як люди, які володіють інформацією про обстановку в конкретній бригаді провідників. Однак не слід забувати, що вагони, що знаходяться в парку відстою в очікуванні перед виходом поїзда на маршрут чи підготовки до ремонту, нерідко стають нічліжками для так званих „бомжів” і злочинців. Тому вивчення працівників парку відстою потягів, які можуть стати співучасниками або посібниками злочинців, необхідно.

Відбирання відомостей про осіб, які становлять оперативний інтерес і не є працівниками транспорту, може формуватися за різними принципами. Підставами класифікації можуть служити злочинна спеціалізація фігуранта (злочин на довірі, нічний злочин, злочинець, який застосовував клофелін та інші препарати снодійної дії тощо), спеціалізація по окремих ділянках руху або потягах тощо. Інформація про цих осіб збирається з орієнтувань про вчинені злочини або розшук злочинців, які переховуються після порушення кримінальних справ, інформацію про затриманих громадян за адміністративні правопорушення, оперативних матеріалів, результатів роботи особистим розшуком оперативних працівників, членів ОПГ. В окремих ОВСТ встановлений порядок, за яким міліціонер наряду супроводу в рапорті про виконану за зміну роботу інформує не тільки про кількість доставлених порушників, але й подає відомості інформаційно-пошукового характеру про осіб, які викликали його службовий інтерес. Рапорти обов'язково аналізуються працівниками кримінальної міліції, після чого по них уживаються необхідні заходи.

Інформація, зібрана в процесі вивчення оперативної обстановки, концентрується на різних носіях. Це можуть бути плани-схеми з текстовими додатками, літерні справи, картотеки, паспорти на окремі об'єкти, магнітні носії інформації тощо. Дуже важливо, щоб при цьому дотримувалися деякі вимоги.

По-перше, зберігатися повинна тільки перевірена дійсно необхідна оперативна інформація.

По-друге, на одному носії повинна зберігатися інформація одного типу.

І, по-третє, ця інформація повинна працювати, використовуватись у практичній діяльності підрозділів ОВСТ.

Уже приводилася коротка характеристика сил і засобів ОВСТ, задіяних у попередженні, виявленні і розкритті злочинів у пасажирських потягах. У забезпеченні громадського порядку в потягах однаково повинні брати участь як кримінальна міліція, так і міліція громадської безпеки. При спільності завдань вони виконують різні функції, зумовлені специфікою їхньої діяльності.

Нагадаємо, що ці сили і засоби складають:

- спеціальні бойові підрозділи із супроводу пасажирських потягів;
- оперативно-пошукові групи, оперативні наряди супроводу, посадочні групи;
- оперативні заслони міліції;
- спільні спеціалізовані групи міліції і воєнізованої охорони;
- позаштатні співробітники міліції, добровільні народні дружини, охоронні підрозділи залізниць, конфіденти тощо.

Оперативне управління перерахованими формуваннями і працівниками різних категорій здійснюють чергові частини органів внутрішніх справ (ЛВВС, ЛУ на залізницях УМВСТ, УМВСТ, МВС України).

Набув досить широкого поширення досвід інформаційного забезпечення і підвищення результативності розкриття злочинів у потягах по «гарячих» слідах, накопичений у ЛУ Південно-Західній залізниці УМВС України на транспорті. Аналіз показав, що багато заяв про злочини надходять до ЛВВС поштою через 2-3 тижні після вчинення, у ряді лінійних підрозділів з метою зміцнення обліково-реєстраційної дисципліни і підвищення довіри громадян до транспортної міліції кожний, що надійшов в управління чи в лінорган поштою, лист або заява про злочин, учинений у потязі, ретельно перевіряється. Зокрема з'ясовується, з яких причин пасажир не зміг звернутися по допомогу безпосередньо під час прямування. При виявленні порушень, допущених нарядами супроводу і черговими частинами з реагування на заяви і повідомлення про злочини, до винних вживаються відповідні заходи дисциплінарного характеру. Оперативніші заходи вживаються у випадках, коли потерпілі або члени поїзних бригад звертаються безпосередньо до чергової частини міліції, але й при цьому з моменту вчинення злочину до звернення до міліції проходить теж досить значний час. Залежно від місця вчинення злочину неоднаково здійснюється і реагування на нього.

У випадках, коли злочин вчиняється за межами ділянки обслуговування, первинний матеріал збирається, як правило,

формально, найчастіше з єдиною метою - переслати його до сусідньої ЛВВС. При вчиненні злочину на своїй ділянці пошукові заходи вживаються активніше, але в основному силами одного підрозділу. До вищого органу інформація про злочин надходить по довгому ланцюжку і, як правило, до оперативної чергової частини ЛУ УМВСТ доходить лише через 40-50 хвилин.

На перший план висунуте завдання вилучення потенційних правопорушників (потерпілих) на підходах до об'єктів транспорту. У випадках пропускання або несвоєчасного вилучення правопорушника з об'єкта транспорту проводиться негайний аналіз ситуації та вжиття відповідних заходів. За наявності провини в цьому конкретних працівників їхнім діям або бездіяльності дається принципова оцінка керівниками ОВСТ. Налагоджений і весь час систематично підтримується зв'язок з нарядами супроводу пасажирських і приміських потягів, що обов'язково виходять на зв'язок з оперативними черговими з усіх оборотних пунктів, доповідають про виконану 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 майна.

Така організація справи дозволила, наприклад, лінійним органам ЛУ на Південній залізниці УМВС України на транспорті набагато поліпшити розкривання крадіжок особистого майна громадян по „гарячих слідах”.

Важливою передумовою підвищення ефективності розкриття злочинів у пасажирському залізничному транспорті є наявність необхідної інформації в потрібний момент часу. Її збирання, а також оцінка пов'язані із широким використанням ЕОМ. У комплексі заходів з удосконалення діяльності транспортної міліції велике місце відводиться завданню забезпечення оперативних апаратів інформацією різної спрямованості: оперативно-розшуковою, довідковою, виробничо-економічною, управлінською, експертно-аналітичною.

АПС „Гастролер” призначена для збирання й оброблення зведень про осіб, які становлять оперативний інтерес, їхні зв'язки; про нерозкриті злочини, а також про викрадені на транспорті речі і майно, не розшуканих або добровільно зданих речах, що мають індивідуальні номери чи характерні риси. Проведено дослідну експлуатацію розроблених АПС у складі локальних обчислювальних мереж, а також

у режимі обмеженого доступу. На сьогодні детально розроблене інформаційне і програмне забезпечення інформаційної системи ОВСТ у повному обсязі. На жаль, реалізацію цих планів стримує недостатнє фінансування проведених робіт та відсутність коштів на їх впровадження в діяльність транспортної міліції.

На сьогодні дуже актуально стоїть питання впровадження на рівні МВС України та Управління МВС на транспорті державної інформаційної системи “Тастролер”. Є пропозиції щодо впровадження цієї або подібних систем з обов’язковим наповненням їх оперативними відомостями як транспортними, так і територіальними ОВС про осіб, які готують або вчинили крадіжки приватного майна та інші корисливі злочини на пасажирському залізничному транспорті. У подальшому це підвищить ефективність боротьби зі злочинністю і використання цієї інформації для вирішення інших питань.

Крім цього, було б доцільним вивчити та узагальнити позитивний закордонний та вітчизняний досвід роботи ОВС на транспорті для підвищення ефективності оперативно-службової та попереджувальної діяльності.

Так, наприклад, з 1998 р. в Московському УВСТ МВС Російської Федерації діє комп’ютерна система “Розшук-магістраль”, яка підключена до системи продажу квитків залізниці. За допомогою цієї системи протягом п’яти хвилин через віддалений доступ до інших комп’ютерних мереж можна встановити точне переміщення конкретної особи залізничним транспортом із визначенням номерів потягів, вагонів, дат і станцій відправлення та призначення.

При відповідному запиті працівників ОВС на конкретного громадянина, який розшукується, указана система видає відомості зразу, як тільки ця особа намагатиметься придбати залізничний квиток (також і заздалегідь). Крім того, за допомогою цієї ж системи можна відслідковувати і осіб, які пересуваються залізничним транспортом за викраденими або втраченими паспортами. До речі, через указану інформаційну систему необхідну інформацію про відповідну категорію громадян можна отримати по всім залізницям Росії.²

Мета цієї системи та програми – швидке встановлення маршруту переміщення особи залізничним транспортом, проведення невідкладних скоординованих заходів щодо розшуку та встановлення місця знаходження зниклих громадян (також і дітей), виявлення і затримання осіб, які ухиляються від суду та слідства, а також

² Див. Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте: Пр. пособие. - М.: „Экзамен”, 2003. - 79 с.

злочинців-гастролерів, які перебувають на обліках в ОВС.

Упровадженням програмних комплексів зараз самостійно займається ряд УВСТ за рахунок коштів залізниць. Однак, незважаючи на те, що практично скрізь виникають ті ж самі проблеми і існують спільні завдання, кожне управління розробляє свої види документів, що відрізняються за структурою і змістом, при цьому використовуються різні мови програмування та пакети прикладних програм. Надалі, на нашу думку, було б доцільним ЛУ МВС на залізницях попередньо погоджувати з УМВС України на транспорті та ІЦ МВС України типи розроблювальних програм і моделі програмних засобів, автоматизованих робочих місць, інформаційних систем, що дозволить забезпечити можливість їх поетапного включення до локальної і регіональної мережі в рамках загальної концепції створення інформаційної системи ОВСТ, виключити нераціональне дублювання розроблень, неефективну витрату сил і засобів.

Ефективним інформаційним джерелом і інструментом протидії незаконному обігу зброї служить автоматизована система „Зброя”. Накопичений досвід створення і 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 програми „АБД-центр” була створена підсистема „Зброя”. На сьогодні вона реалізована у вигляді АІПС із персональним комп’ютером, що дозволяє використовувати її як автономно, так і в комплексі з базовою ЕОМ, що має загальнодержавний банк даних. Обсяг бази даних підсистеми на сьогодні складає близько 30 тисяч документів і продовжує поповнюватися швидкими темпами. Обліку підлягає втрачене (викрадене, загублене) і виявлене (вилучене, знайдене, добровільно здане) озброєння наступних видів:

- бойова, мисливська і спортивна нарізна вогнепальна (стрілецька) зброя всіх моделей;
- гранатомети;
- вогнемети;
- портативні ствольні і реактивні артилерійські системи;
- вибухові пристрої дистанційного, електромеханічного і ручного управління.

Озброєння, що здається підприємствами, установами і окремими громадянами, яке знаходилося 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 україн не ефективне.

Найбільше насторожує той факт, що більшість працівників різних підрозділів транспортної міліції вкрай рідко користується послугами відомчої інформаційно-пошукової системи.

Через анкетування з'ясовано, що повне уявлення про всі види обліків має тільки кожен третій. Систему цих обліків знає не більше половини працівників.

Одна третина не має ніяких знань про кримінальну реєстрацію. Не дивно, що активно використовують реєстраційну інформацію тільки 30 % респондентів, зрідка роблять це 50 %, а зовсім не використовують – 20 %.

Грунтуючись на власному досвіді звернення до криміналістичних і інших обліків, опитані так оцінили їх результативність. Відповідь, що обліки приносять користь у всіх випадках звернення 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 % проанкетованих. В обґрунтування своїх суджень останні послалися на неконкретність отриманих по запитах відповідей, наявність у реєстраційних масивах застарілих відомостей, тривалі строки перевірок.

Слід зауважити, що більше половини опитаних працівників міліції проробили на займаній посаді понад три роки, що робить їхню думку досить вагомим. Це змушує подумати про необхідність як поглиблення познань працівників ОВСТ у використанні обліків, так і вдосконалювання роботи та змісту останніх.

Успіх розкриття вчиненого в потязі злочину багато в чому залежить від правильно організованої *взаємодії з іншими правоохоронними органами та їхніми підрозділами*, обміну між ними інформацією про злочинців, їхні злочинні наміри, своєчасного оповіщення зацікавлених ОВС, конфідентів, громадськості про нерозкриті і розкриті злочинні діяння, вчинені у пасажирському залізничному транспорті.

З кінця минулого століття на всій мережі залізниць України впроваджена і досить ефективно використовується система ідентифікації в пасажиропотоці розшукуваних злочинців, що дозволяє за зазначеними в перевізних документах відомостями про пасажирів установлювати серед них злочинців, оголошених у загальнодержавний, місцевий і міждержавний розшук.

З огляду на те, 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 збирання і використання інформації про злочини і злочинців: довідкові, оперативно-довідкові, криміналістичні і оперативно-розшукові картотеки, фототеки (фотоальбоми) тощо.

Для одержання інформації, що сприяє розкриттю злочинів аналізованої групи, переважно використовуються джерела і методи карної реєстрації загального використання:

- 1) алфавітні картотеки;
- 2) дактилоскопічні картотеки;
- 3) картотеки осіб, які пропали без звістки, невідомих психічно хворих і невпізнаних трупів;
- 4) картотеки і колекції втраченої та виявленої вогнепальної нарізної зброї;
- 5) картотеки і колекції викрадених та вилучених номерних речей, а також предметів, що мають індивідуальні особливості;
- 6) картотеки викрадених та втрачених паспортів і паспортів злочинців, які переховуються;
- 7) слідотеки;
- 8) кулегільзотеки;
- 9) картотеки підроблених грошових знаків;
- 10) картотеки підроблених документів, виготовлених типографським способом;
- 11) обліки на осіб, які споживають наркотики тощо.

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

На ділянці обслуговування ЛУ на Одеській залізниці МВС України на транспорті в потязі оперативно-пошуковою групою були встановлені троє жителів Молдови, що у Придністров'ї придбали цілий арсенал зброї і боєприпасів: 5 автоматів, 7 пістолетів Макарова і 28 бойових гранат. Своєчасне інформування УСБУ по Одеській області і подальше спільне оперативне розроблення затриманих дозволили виявити стійку злочинну групу бандитів у м. Тирасполі та Донецьку, якій і призначалася зброя.

На ст. Котовськ Одеської залізниці в серпні 2003 р. під час зупинки потягу пасажир К., який знаходився у стані алкогольного сп'яніння, при купівлі продуктів харчування у привокзальному кіоску посварився з продавцем і як аргумент застосував пістолет ТТ. Нарядом супроводу пасажирського потягу №5 „Одеса-Київ” ЛУ на Одеській залізниці

УМВСТ громадянин К. був затриманий, у нього при обшуку крім пістолета ще була вилучена граната РГД-5. При проведенні затримання міліціонери проявили високий рівень професіоналізму і оперативної кмітливості.

Завершуючи цю важливу, на нашу думку, частину монографічного дослідження, відзначимо: проблема раціоналізації процесу збирання, оброблення, збереження і використання інформації про злочини і злочинців прямо пов'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 повні і всебічні оперативний працівник або слідчий мають потрібні відомості, нерідко залежить успіх усієї справи.

Оперативне управління наведеними формуваннями і працівниками різних категорій здійснюють чергові частини органів внутрішніх справ (ЛВВС, ЛУВС, ЛУ УМВСТ на залізницях, УМВСТ, МВС України.

У цьому дослідженні не уявляється можливим детально розглянути особливості розкриття всіх категорій злочинів, що відбуваються в пасажирських потягах, зумовлених специфікою діяльності пасажирського залізничного транспорту. Однак зазначимо: у вивченні практики розкриття і розслідування діянь такого роду, а також у спільних зусиллях органів, які здійснюють оперативно-розшукову діяльність, слідчих підрозділів, апаратів міліції громадської безпеки й адміністрації залізничного транспорту міститься великий резерв для підвищення ефективності боротьби з досліджуваними видами злочинних зазіхань.

Контрольні питання:

- 1. Що таке інформаційне забезпечення попередження та розкриття злочинів на транспорті?*
- 2. Які складові входять до структури інформаційного забезпечення попередження та розкриття злочинів на транспорті?*
- 3. Що розуміється під оперативною обстановкою на ділянках обслуговування?*
- 4. Які існують оперативні обліки, що застосовуються при розкритті злочинів під час пасажирських перевезень?*
- 5. В яких формах здійснюється обмін оперативною інформацією між правоохоронними органами на залізничному транспорті про злочинців та їхню підготовку до вчинення злочинів?*

РОЗДІЛ 5

ОРГАНІЗАЦІЯ СУПРОВОДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОТЯГІВ НАРЯДАМИ МІЛІЦІЇ

§1 Поняття, структура і штати окремої роти міліції із супроводження пасажирських потягів

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

Правовою основою діяльності підрозділів міліції із забезпечення громадського порядку та супроводження поїздів ЛУ на залізниці УМВС на транспорті, лінійного відділу, лінійного управління є Конституція України та Закон України “Про міліцію”, а також чинні законодавчі акти, Закони України „Про державну таємницю”, „Про звернення громадян”, „Про боротьбу з корупцією”, Укази Президента України від 13 серпня 2002 р. №700/ 2002 „Про додаткові заходи щодо забезпечення реалізації громадянами конституційного права на звернення”, від 18 листопада 2002 р. № 143 „Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян”, від 3.02.03 р. №66 „Про Спеціальну програму антитерористичних заходів”, від 6.02.03 р. №84 „Про невідкладні додаткові заходи щодо посилення боротьби з організованою злочинністю і корупцією”, від 20.12.00 р. „Комплексної програми профілактики злочинності на 2001-2005 р.”, Розпорядження Президента України від 26.03.02 р. №53 „Про заходи щодо зміцнення дисципліни працівників та вдосконалення кадрової роботи у правоохоронних органах”, Кримінального кодексу України, Кримінально-процесуального кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Постанови КМ України від 26.12.03 р. № 2029 „Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки”, Накази МВС України від 27.02.04 р. № 213 “Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України”, від 30.11.05 р. № 1210 „Про затвердження Положення про лінійне управління МВС України на транспорті”, від 10.10.05 р. № 868 „Положення про Департамент громадської безпеки МВС України”. Рішення Колегії МВС України №1КМ/1 від 15.05.01 р. „Про стан дисципліни і законності в діяльності органів внутрішніх справ та заходи щодо їх зміцнення”, рішень розширеної наради керівного складу ОВС за участю Міністра внутрішніх справ України від 26.09.03 р. №10560/Бл, №10561/Бл, №10562/Бл, іншої нормативно-правової бази

чинного законодавства відомих нормативних актів із цих питань.

При ЛУ на залізницях УМВС України на транспорті створюються окремі батальйони, роти (взводи), а у структурі лінійного відділу (управління) можуть створюватися роти, взводи, відділення, які входять до штату зазначених органів і підпорядковуються безпосередньо начальникам. Штатна численність підрозділів, визначена наказом МВС України від 08.12.98 р. № 238 “Про затвердження типових штатів строювих підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, лінійного управління”.

До виконання завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю в пасажирських і приміських поїздах можуть залучатися інші працівники органів внутрішніх справ на транспорті, члени громадських формувань.

Режим роботи особового складу встановлюється за помісячним графіком, який затверджується начальником ліноргану ЛУ на залізниці УМВС України на транспорті. Тривалість службового часу не повинна перевищувати норми, встановленої законодавством.

Особовий склад для несення служби використовується в будь-який час доби, виходячи з розкладу руху поїздів, що супроводжуються. У необхідних випадках особи рядового та начальницького складу несуть службу понад встановлену тривалість робочого часу, а також у вихідні та святкові дні, причому тривалість службового часу протягом місяця не повинна перевищувати встановленої норми. Вихідні надаються за графіком, при цьому раз на місяць два вихідні повинні припадати на суботу та неділю.

Оплата праці в позаурочний, нічний час, у святкові та вихідні дні проводиться відповідно до чинного законодавства (у подвійному розмірі).

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

Обов'язки начальників ЛУ УМВСТ, керівників відділень (секторів) служби охорони громадського порядку лінійних управлінь УМВС України на транспорті, лінійних органів внутрішніх справ, інспекторського складу служби охорони громадського порядку, командирів строювих підрозділів та оперативних чергових ліввідділу (управління) щодо організації та керівництва нарядами супроводження регламентовані Статутом патрульно-постової служби міліції України (наказ МВС України від 28 липня 1994 р. № 404).

Окрема рота міліції по супроводженню пасажирських потягів є

складною частиною міліції громадської безпеки Управління МВС України на транспорті.

Основними завданнями нарядів по супроводженню поїздів є:

- забезпечення особистої безпеки громадян, захист їхніх прав, свобод і законних інтересів;
- запобігання правопорушення та їх припинення;
- виявлення, запобігання, припинення та розкриття злочинів, розшук осіб, які їх учинили;
- захист власності від злочинних посягань;
- забезпечення безпеки осіб, які охороняються;
- розшук осіб, які переховуються від суду та слідства, безвісти зниклих.

Права і обов'язки нарядів міліції по супроводженню поїздів визначені в керівних документах МВС України. Особи, призначені у склад наряду ППСМ для супроводу поїзда, повинні знати:

- характеристику ділянок дороги і прилеглої території, а також напрямків 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 пасажирами та між пасажирами і працівниками транспорту.

До головних обов'язків осіб нарядів супроводу пасажирських поїздів належить виконання наступних дій:

- особисто та за допомогою поїзних бригад уживати 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 відправлення 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 для цього місцях, викидання з вагонів різних предметів;
- виявляти осіб, які намагаються увійти в 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 посадки, висадження пасажирів під час руху поїзда або з протилежного від перону боку, перебування громадян у нествановлених місцях;

- не допускати поїзду громадян на підніжках і дахах вагонів, накладання сторонніх речей на рейки, пошкодження засобів сигналізації та зв'язку;

- виявляти осіб, які перебувають у розшуку та обґрунтовано підозрюються у вчиненні злочинів, безпритульних дітей, бродяг, активно припиняти факти адміністративних правопорушень, нелегальної міграції. Виявлених правопорушників передавати до органів внутрішніх справ на шляху руху поїзда;

- виявляти факти вчинення злочинів з боку членів поїзних бригад (перевезення безквиткових пасажирів, забороненого до перевезення вантажу тощо) уживати заходів для притягнення винних до відповідальності згідно із чинним законодавством;

- сприяти в межах своїх повноважень народним депутатам, іншим посадовим особам при виконанні ними своїх службових обов'язків, якщо окремі громадяни чинять опір їхнім законним вимогам;

- після прибуття поїзда на кінцеву станцію, висадження пасажирів разом з поїзною бригадою (машиністом, помічником машиніста) оглянути вагони та вжити заходів щодо вилучення з них сторонніх осіб, виявлення залишених речей і багажу та їх подальшого збереження.

Нарядом супроводження забороняється:

- відхилятися від маршруту супроводження без потреби;
- заводити знайомства та вступати в контакти, не пов'язані з виконанням службових обов'язків, з іноземними громадянами;

- спати та відпочивати під час прямування потяга;

- з метою особистої безпеки наряду супроводження забороняється проводити перевірку особистості громадян та розбирання з підозрюваними в тамбурах та перехідних площадках, для цієї мети використовувати службове купе провідників та начальника поїзда;

- категорично забороняється застосовувати зброю в пасажирських поїздах, оскільки від цього можуть постраждати сторонні особи.

Значну роль у діяльності ОРМ СП відіграє правильно організоване управління та контроль за діяльністю особового складу підрозділів. Обов'язки керівництва ОРМ СП.

Організація роботи ОРМ СП, забезпечення якісного та ефективного

виконання накладених на ОРМ СП завдань по супроводженню пасажирських потягів, відповідальність за її діяльність покладається на керівників відділень (секторів) громадської безпеки ЛУ УМВСТ на залізницях, оперативних чергових та на безпосередніх командирів цих підрозділів.

До завдань, покладених на командирів ОРМ СП, належать:

- організація підготовки проектів наказів, розпоряджень та вказівок керівництва ЛУ УМВСТ на залізниці з питань діяльності ОРМ СП;
- організація взаємодії ОРМ СП з МГБ та іншими службами ЛУ УМВСТ на залізниці, лінійними відділами, адміністрацією залізниці з питань, які знаходяться в їхній компетенції;
- здійснення підбирання, розсташування, навчання і виховання особового складу ОРМ СП. Забезпечення дотримання ними дисципліни і законності;
- вирішення інших питань за дорученням керівництва ЛУ УМВСТ на залізниці та МГБ Управління.

Права керівництва ОРМ СП:

- внесення пропозицій керівництву Управління до видання наказів, розпоряджень, вказівок з питань роботи ОРМ СП;
- заохочення, притягнення до дисциплінарної відповідальності осіб рядового, молодшого та середнього складу ОРМ СП, про призначення та звільнення працівників ОРМ СП з ОВСТ;
- проведення атестування працівників ОРМ СП, направлення керівництву Управління подань на присвоєння їм спеціальних звань;
- проведення нарад, занять та семінарів з особовим складом ОРМ СП та виконання ними функціональних обов'язків і поставлених перед ними завдань;
- проведення інструктажів перед заступленням нарядів на службу.

Опитування серед особового складу підрозділів супроводу показало, що 43 % з опитаних стверджували, що ефективність несення служби багато в чому залежить від якісно проведеного інструктажу перед поїздкою, повноти наданої оперативної інформації.

Інструктаж наряду перед заступленням на службу проводять відповідальний від керівництва ОРМ СП та залучені особи.

Інструктуючий зобов'язаний:

- а) пересвідчитись у готовності особового складу до несення служби та вживати заходів щодо усунення виявлених недоліків;
- б) перевірити знання нарядами своїх прав і обов'язків, окремих положень нормативних актів, правил застосування зброї та спеціальних засобів, прикмет розшукуваних злочинців і викраденого майна;
- в) роз'яснити оперативну обстановку, поставити нарядам конкретні

завдання на весь період несення служби та визначити порядок їх виконання;

г) нагадати міліціонерам про необхідність дотримання законності, а також про чемне і уважне ставлення до громадян.

Аналіз діяльності ОВСТ із супроводження пасажирських поїздів нарядами міліції дозволяє зробити висновок, що на таких маршрутах значно скорочується кількість вчинених злочинів та адміністративних правопорушень.

Результати роботи окремих рот міліції супроводу поїздів при ЛУ на залізницях УМВС України на транспорті можна проілюструвати на прикладі діяльності такого підрозділу при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті.

З метою підтримання належного громадського порядку в пасажирських та приміських потягах формування Одеської залізниці, попередження і профілактики злочинів та правопорушень, забезпечення безпечного проїзду пасажирів і обслуговуючого персоналу та збереження багажу між Управлінням Одеської залізниці та лінійним управлінням на Одеській залізниці укладено угоду №ОД/НФ-02-1513-НЮ від 11.11.02 р. щодо супроводження пасажирських потягів формування Одеської залізниці, яке здійснюється особовим складом окремої роти міліції по супроводженню потягів.

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

Керівництво окремої роти міліції супроводу поїздів, а також старший наряду здійснюють організацію і контроль за несенням служби при супроводженні поїздів під час слідування, а також при посадці та висадженні пасажирів. Робота нарядів супроводу забезпечує не тільки високі результати роботи, але й, найголовніше, спокій і безпеку пасажирів під час поїздки.

ОРМ по СП середньомісячно супроводжується 26 пар (50) складів пасажирських потягів Одеської залізниці, із них 18 - тільки територією України, 5 - міждержавного сполучення, територією обслуговування - 3. Територією оперативного обслуговування щодобово курсує 123 потяги формування Одеської залізниці, із них пасажирських - 41 (супроводжуються -100%), приміських - 82 (з яких супроводжується 20 - працівниками спецпідрозділу „СК” та 8 -

нарядами по СП), на супровід яких задіюється 140 міліціонерів. За 8-м місяців 2005 р. підрозділами по СП було супроводжено 9562 потяги, з них 315 приміських.

У лінійному управлінні в наявності 8 підрозділів по супроводженню потягів: рота при ЛУ штатною чисельністю 80, некомплект складає 17, 4 взводи в ЛВ; на станціях Шевченко - 27 некомплект - 16; Знаменка - 22, некомплект - 6; Херсон - 22, некомплект - 13; Миколаїв - 21, некомплект - 15; 2 відділення Котовськ - 8, Христинівка - 8, некомплект - 1 та 1 група Роздільна - 2, некомплект - 2. З початку 2005 р. не має ніяких позитивних зрушень у зазначених ліввідділах щодо комплектації вакантних посад міліціонерів, що у свою чергу, відображається на якості роботи зазначених підрозділів, допускаються пропускання супроводження та несупровід пасажирських потягів відповідно до умов угоди. Наприклад, у ЛВ на ст. Миколаїв на протязі звітного періоду щомісяця не супроводжувалися два потяги, а два інші супроводжуються не щоразу; у ЛВ на ст. Роздільна останніх два місяці майже не супроводжувався закріплений за відділом потяг.

Для порівняння, за 2003 р. було супроводжено 13664 пасажирських потягів (у 2002 р. - 11694), на супроводження яких щомісячно було задіяно 140 працівників ОРМ по СП, якими особисто було розкрито 25 злочинів на території обслуговування Управління (2003 р. - 26) та 2 розкритих злочини за ознаками ст. 185 ч. 2, ст. 307 ч. 2 КК України були передані до ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВСТ.

Нарядами по супроводженню пасажирських поїздів притягнуто до адміністративної відповідальності 7583 правопорушників (за 12 місяців 2004 р. - 7607), по яких складені адміністративні протоколи, із них 1143 адміністративні матеріали передані до інших УМВСТ, також і до ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВС України на транспорті - 593 особи (ст.44 - 2, ст. 110 - 135, ст. 173 -32, ст. 178 - 424 КУпАП), у ЛУ на Придніпровській залізниці УМВС України на транспорті - 245 осіб (ст. 110 - 52, ст. 173 -9, ст. 178 - 184 КУпАП) та в ЛУ на Львівській залізниці УМВС України на транспорті - 305 осіб (ст.110- 46, ст.173 - 16, ст.178 - 243 КУпАП). За порушення антиалкогольного законодавства притягнуто 4510 правопорушників, дрібне хуліганство - 95, порушення залізничних правил - 2729, незаконний обіг наркотичних засобів (ст.44 КУпАП) - 9. Усього оштрафовано 943 особи (за 2003 р. - 689 осіб) на загальну суму 21540 грн. (за 2004 р. - 15968 грн.).¹

За 8-м місяців 2005 р. нарядами супроводження виявлено 25 фактів, з яких по 21-му (проти 10 у 2004 р.) порушено кримінальні справи за

¹ Див. Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 2004 р.

статтями КК України :

- ст. 185 (крадіжка) - 1,
- ст. 309 (незаконне транспортування наркотиків) - 5,
- ст. 296 (хуліганство) - 1,
- ст. 358 (використання підробних документів) - 14,
- відмовлено в порушенні кримінальної справи - 4.

З кількості розкритих злочинів розкрито ротою при ЛУ- 5 (проти 3 у минулому році), ЛВ на ст. Знам'янка - 2 (проти 1 в минулому році.), ЛВ на ст. Христинівка - 2 (проти 4 в минулому році), ЛВ на ст. Шевченко – 10 (проти 1 в минулому році), ЛВ на ст. Миколаїв - 2.¹

Керівним складом ОРМ по СП згідно з вимогами указів Президента України, наказів та розпоряджень МВС України здійснюється ряд організаційних і практичних заходів щодо оздоровлення оперативної обстановки в пасажирських та приміських потягах, удосконалення роботи нарядів супроводження потягів, підвищення їхньої майстерності та результативності в попередженні і розкритті злочинів.

Щомісячно складаються графіки гласних та негласних перевірок несення служби нарядами ОРМ по СП, які здійснюються керівним складом ліввідділів, оперативним та керівним складом МГБ. Так за 8 місяців 2005 р. керівництвом роти було проведено 256 негласних перевірок, у ході яких було виявлено ряд недоліків, таких як порушення правил носіння форменого одягу встановленого зразку, відсутність спецзасобів, неохайний зовнішній вигляд. Результати перевірок та виявлені недоліки розглядаються на оперативних нарадах. Аналізуючи діяльність нарядів супроводження щодо безпосереднього розкриття злочинів, слід відмітити низьку ефективність роботи в цьому напрямку деяких лінійних відділів, де не розкрито жодного злочину. Основною причиною цього є відсутність організації відповідної роботи та контролю з боку керівництва та інспекторського складу МГБ лівпідрозділів: інструктажі нарядів проводяться формально, особовий склад підрозділів супроводження не націлюється на виявлення осіб, які незаконно транспортують наркотичні засоби, зброю та предмети контрабанди, розшук злочинців. З боку керівництва ЛВ, інспекторського складу МГБ у разі розкриття злочинів нарядами супроводження не відслідковується їх показник при виставленні карток форми № 4, які виставляються або на оперативні служби, або на слідство.

Незадовільна організація роботи нарядів по супроводженню потягів по лінії адміністративно-штрафної практики. За звітний період

¹ Див. Матеріали звіту роботи ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті за 9-ь місяців 2005 р.

нарядами супроводження потягів виявлено та затримано 3511 адмінправопорушників (у минулому році - 5156). Із 622 осіб за різні порушення було стягнуто штрафів на суму 12 828 гривень, за минулий рік оштрафовано 555 порушників на загальну суму 12 715 гривень. За порушення антиалкогольного законодавства притягнуто 2257 осіб (у минулому році - 3176), дрібне хуліганство - 55 (у минулому році - 59), порушення залізничних правил - 1053 (у м.р. - 1770), порушення правил перевезення багажу та ручної поклажі - 43 (у минулому році - 77), порушення правил торгівлі - 40 (у минулому році - 27), злісну непокору працівнику міліції - 0 (у минулому році - 1). У всіх підпорядкованих до ЛВ підрозділах по супроводу потягів порівняно з минулим роком майже на 30 відсотків знизилися показники притягнутих до адміністративної відповідальності. Не приділяється відповідна увага пріоритетним напрямкам роботи, таким як, виявлення правопорушників ст. 44 КУпАП (наркотики у невеликих розмірах), ст. 160 КУпАП (незаконна торгівля), ст. 173 КУпАП (дрібне хуліганство) та ст. 203 КУпАП (порушення міграційних правил).

Контрольні питання:

- 1. Що розуміється під охороною громадського порядку та громадської безпеки в рухомому складі на залізничному транспорті?*
- 2. Яка нормативна база забезпечує охорону громадського порядку та громадської безпеки ОВСТ у рухомому складі на залізничному транспорті?*
- 3. Які права і обов'язки нарядів супроводження пасажирських поїздів по забезпеченню охорони громадського порядку та громадської безпеки в рухомому складі на залізничному транспорті?*

§2. Завдання органів транспортної міліції з охорони громадського порядку в пасажирських поїздах

Охорона громадського порядку в пасажирських поїздах направлена на підтримання громадського спокою, належної дисципліни, організованості і дотримання умов культури поведінки громадян. Вона здійснюється з метою нормального функціонування залізничного транспорту і використання його громадянами, а також неушкодженості рухомого складу, станційного і вагонного обладнання, засобів сигналізації і зв'язку, особистого і державного майна.

В охороні громадського порядку беруть участь усі служби органів внутрішніх справ на транспорті. Підрозділи міліції, зокрема оперативні служби, служби охорони громадського порядку, у першу чергу, ведуть боротьбу зі злочинністю взагалі й у кожному конкретному її прояві - інциденті. Розвиток, видозміна, жорстокість злочинності як в окремих регіонах, так і в по країні посилюють соціальну напруженість. У таких ситуаціях сильної психічної та фізичної напруги працівникам міліції доводиться майже щодня виконувати свої багатофункціональні обов'язки з охорони громадського порядку, інтересів і прав громадян, із припинення і розкриття злочинів. Тому перед оперативними працівниками, працівниками зовнішніх служб громадської безпеки часто постає проблема вибору адекватних заходів, які пов'язані з ризиком.

У сучасних умовах діяльності органів внутрішніх справ України проблема запобігання травматизму та загибелі працівників ОВСТ, профілактики порушень законності потребує негайного вирішення. Про необхідність системних заходів із боку керівників ОВСТ різних рівнів для усунення об'єктивних та суб'єктивних причин надзвичайних подій серед особового складу, підвищення професійного рівня працівників ОВС йдеться в Указі Президента України від 18.02.02 р. №143/2002 „Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян”, Розпорядженні Президента України від 26.03.02 р. №53/2002-рп „Про заходи щодо зміцнення дисципліни працівників та вдосконалення кадрової роботи у правоохоронних органах”, Рішеннях колегій МВС України від 21.10.00 р. №7Км/9 „Про стан професійної підготовки та безпеки особового складу ОВС України та заходи щодо їх вдосконалення відповідно до завдань Президента України з питань забезпечення належного громадського порядку та протидії злочинності в державі”, від 15.05.01 р. №1Км/1 „Про стан дисципліни і законності в діяльності органів внутрішніх справ та заходи щодо їх зміцнення”, від 09.01.02 р. №1Км/1 „Про підсумки діяльності органів внутрішніх справ

України у 2001 році та завдання на 2002 рік” та в ряді наказів МВС України.

Під організацією охорони громадського порядку розуміється система заходів, що забезпечують високу оперативну готовність особистого складу, ефективне використання сил і засобів підрозділів органів внутрішніх справ, активне притягнення громадських формувань, які беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

Тактика охорони громадського порядку - це доцільна лінія поведінки осіб, які здійснюють охорону громадського порядку, система найбільш раціональних і ефективних засобів виконання окремих дій, направлених на підтримання належного порядку в пасажирських поїздах, на вчасне попередження і припинення правопорушень, установлення осіб, які вчинили злочини.¹

Безпосереднім організатором охорони громадського порядку в пасажирських поїздах є лінійні управління на залізницях МВС України на транспорті, зокрема відділення – сектори міліції громадської безпеки.

Лінійні управління на залізницях МВС України на транспорті здійснюють організацію і керівництво охороною громадського порядку в пасажирських поїздах безпосередньо і через лінійні управління (відділи) внутрішніх справ на транспорті, які виступають, з одного боку, як керівний центр нижчих відділів (відділень) внутрішніх справ, а з іншого - як апарат, безпосередньо здійснює боротьбу зі злочинністю і охорону громадського порядку своїми силами і засобами.

Підтримують громадський порядок, попереджують і припиняють злочини в пасажирських поїздах наряди міліції супроводу поїздів. Склад нарядів визначається начальником управління внутрішніх справ на транспорті і начальником лінійного відділу (відділення) внутрішніх справ. Наряд, складається з двох і більше осіб, очолюється старшим наряду. Приміські поїзди і поїзди місцевого сполучення можуть супроводжуватися в різний час по всьому маршруту слідування (наскрізний супровід) або тільки на певній ділянці. Кожний міліціонер при супроводженні пасажирського поїзда несе службу одягненим у форму і при собі повинен мати: службове посвідчення, службову книжку, олівець, індивідуальний пакет (аптечку), пістолет з 16 патронами, ключі від дверей залізничного вагона, кишеньковий електричний ліхтар (у темний час доби), бланки протоколів про

¹ Див. Баранов Н.И. „Охрана общественного прядка в пассажирских поездах”. - М.,1983.

адміністративні правопорушення, квитанції про сплату штрафів. За необхідності міліціонери за вказівкою свого безпосереднього начальника можуть нести службу в поїзді в цивільному одязі.

Для супроводу поїзда особливої норми, туристського поїзда, поїзда з призовниками або з групами, які демобілізувалися, робітників і студентів, які прямують на збирання врожаю та інші роботи або повертаються з них, а також поїзди з великими групами осіб, які їдуть з місць позбавлення волі, виділяється посилений наряд супроводу. Такі поїзди можуть супроводжуватися до кінцевого пункту слідування або в межах ділянки обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті.

При передаванні потягу іншому наряду супроводу міліції старший наряд інформує заступаючий наряд про стан громадського порядку в поїзді, про підозрілих осіб, за якими велося спостереження, про наявність громадських помічників міліції зі складу поїзної бригади.

Робота нарядів по супроводу поїздів здійснюється за графіком, що розробляється на тиждень. У ньому вказуються:

- перелік поїздів, що підлягають супроводу;
- час початку і закінчення роботи;
- місце і час пересадження на інші поїзди.

У лінійних підрозділах внутрішніх справ на залізничному транспорті практикується укладання карток маршруту супроводу. У них вказуються:

- точні межі маршруту супроводу з найменуванням станції відправлення, проміжних зупиночних і кінцевих пунктів або передачі поїзда іншому наряду міліції;
- час початку і закінчення супроводу;
- порядок несення служби і режим роботи наряду;
- особливі обов'язки;
- періодичність і засоби зв'язку з підрозділами міліції попутних станцій і черговим по органу внутрішніх справ на транспорті.

Особливі обов'язки нарядам визначаються з урахуванням оперативної обстановки на кожному маршруті. В особливих обов'язках, як правило вказуються:

- де і в який час треба нести службу в поїзді і на зупиночних пунктах;
- на що звертати особливу увагу і як діяти при попередженні і припиненні злочинів і порушень громадського порядку, а також при отриманні повідомлення про них;
- порядок пересадження з одного поїзда на другий, тактика несення служби;
- система взаємодії із членами поїзної бригади, засоби підтримання

зв'язку з підрозділами внутрішніх справ попутних станцій і черговим.

При супроводі поїзда особливої норми, а також з особами, залученими в організованому масовому порядку, наряду міліції дається особливе завдання. У завданні вказуються:

- маршрут супроводу поїзда;
- порядок несення служби і мета супроводу;
- об'єкти, що вимагають особливої уваги;
- порядок взаємодії і підтримання зв'язку з відповідальними особами поїзда;
- конкретні дії наряду супроводу: з попередження і припинення правопорушень.

При отриманні відомостей про злочин, що готується наряд міліції повинен ретельно перевірити їх і вжити заходів з його упередження. При надходженні повідомлення про вчинений злочин наряд супроводу негайно доповідає черговому (по радіостанції, телефону, через машиніста, працівників станції або іншим чином), прибуває на місце пригоди, установлює потерпілих і очевидців, опитує їх, уживає заходів з надання допомоги потерпілим, затримання злочинця, збереження слідів, знарядь злочину і предметів, що можуть бути речовими доказами. Про виконану роботу старший наряду пише рапорт на ім'я начальника відділу (відділення) органу внутрішніх справ на залізничному транспорті.

На кінцевому пункті після висадження пасажирів працівники міліції зобов'язані оглянути вагони і вжити заходів до вилучення громадян, які залишалися в них. У випадку знаходження в порожньому вагоні будь-яких речей, цінностей або документів наряд міліції негайно доповідає про це черговому.

При виявленні в поїзді, на вокзалі або платформі п'яного з травмами та тілесними ушкодженнями або який знаходиться в несвідомому стані слід викликати швидку медичну допомогу. У цьому випадку рішення про те, як поступити з ним - доставити до лікувальної установи чи передати родині - приймає лікар.

Слід утриматися від зняття п'яної особи з маршруту та доставлення до органу внутрішніх справ, якщо він знаходиться у вагоні пасажирського поїзда в колі знайомих або родичів, які можуть надати йому допомогу і довести його до кінцевого пункту. У цьому випадку потрібно з'ясувати через бесіду або перевірку документів, чи не супроводжують п'яного сторонні особи з метою вчинення злочину. Не треба вилучати п'яного з купе вагону, якщо він заспокоївся, заснув і не заважає пасажирам. Якщо працівник міліції переконаний, що за станом сп'яніння і з урахуванням обстановки, що склалася, п'яний потребує

вилучення з купе, то це потрібно зробити за допомогою провідника вагона, забезпечивши неушкодженість речей цього пасажира.

Наряду міліції надане право вимагати від громадян і обслуговуючого персоналу поїзда дотримання умов встановленого громадського порядку і правил користування залізничним транспортом. При невиконанні ними цих вимог рекомендується складати в передбачених законом випадках адміністративні протоколи. Працівники міліції можуть накладати і стягувати штраф на місці в установленому розмірі за самочинну без необхідності зупинку поїзда, за недодержання правил перевезення ручної поклажі, вибухонебезпечних і легкозаймистих речовин, за посадку до вагону і висадження з них під час руху поїзда, за проїзд на підніжках і дахах вагонів тощо.

Штраф не накладається на військовослужбовців, а також на осіб рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ, які несуть відповідальність за адміністративні правопорушення за дисциплінарними статутами.

Нарядам міліції супроводу поїзда надане право вимагати надання документів, які посвідчують особистість, від пасажирів, громадян, які підозрюються у вчиненні злочинів або які порушили громадський порядок, входити в будь-який час до купе і службових приміщень поїзда при переслідуванні осіб, які підозрюються у вчиненні злочинів, для припинення правопорушень, які загрожують безпеці пасажирів і обслуговуючого персоналу поїзда.

Працівникам міліції, які здійснюють охорону громадського порядку в пасажирських поїздах, забороняється без потреби знаходитися в купе вагона, а також залишати поїзд.

Наряд міліції може залишити поїзд тільки за вказівкою безпосереднього начальника або чергового, а також у випадках:

- припинення злочину або порушення громадського порядку на зупиночному пункті або на перегоні, а також у зустрічних поїздах, якщо місцеві працівники міліції і залізничного транспорту не в змозі відновити порядок без додаткової допомоги;
- переслідування і затримання злочинця;
- охорони місця пригоди;
- надання долікарняної допомоги потерпілим або доставляння їх до медичної установи.

Про залишення поїзда старший наряду при першій же можливості повинен доповісти начальнику або оперативному черговому. Поїзди особливої норми залишати заборонено.

Оперативна готовність підрозділів і служб органів внутрішніх справ

на транспорті забезпечується, передусім, умілим розташуванням сил патрульно-постової служби, чітким розпорядком роботи нарядів міліції по змінам, а також розробленою в кожному підрозділі системою зв'язку і оповіщення. Розташування сил здійснюється з урахуванням оперативної обстановки, що склалася, і реальних умов та можливостей кожного конкретного підрозділу.

Лінійні управління, відділи (відділення) внутрішніх справ на залізничних станціях, виходячи з оперативної обстановки, розробляють маршрути супроводу поїздів, раціонально розподіляють сили за місцем і часом, максимально використовують міліціонерів у патрульно-постовій службі, перекривають нарядами міліції ті поїзди, в яких з найбільшою імовірністю можуть бути вчинені правопорушення.

При загостренні оперативної обстановки на тих або інших об'єктах і ділянках транспорту, а також при проведенні масових політичних, спортивних і спеціальних заходів до розташування сил вносяться відповідні корективи. Наприклад, для спеціальних заходів, які проводяться на залізницях, можуть привертатися середній і старший начальницький склад ЛУ УМВСТ, лінійних і територіальних відділень внутрішніх справ, курсанти міліції, сили внутрішніх військ і спеціальних моторизованих частин міліції.

Підвищення оперативної готовності підрозділів і служб органів внутрішніх справ на транспорті тісно зв'язане з веденням планування діяльності нарядів міліції з охорони громадського порядку, попередження, припинення і розкриття злочинів у пасажирських поїздах. Змістом такого планування є розроблення типових варіантів дій чергового і нарядів міліції на випадок учинення злочину. Кожний з таких варіантів повинен з урахуванням реально існуючої обстановки на даному маршруті руху поїздів, забезпечити швидку локалізацію і ліквідацію правопорушень, сприяти викриттю і затриманню правопорушників на об'єктах залізничного транспорту в найкоротший час.

У чергових частинах застосовуються типові плани (схеми) використання сил і засобів при розкритті злочинів по „гарячих слідах” у пасажирських поїздах. У планах на основі вивчення місць, часу, засобів вчинення злочинів, місць можливого укриття злочинців та збування ними викраденого майна визначаються розташування сил, засоби зв'язку, комбінації різноманітних заходів з оперативного перекриття пасажирських поїздів з метою затримання злочинців.

Контрольні питання:

1. Які завдання стоять перед органами транспортної міліції з

охорони громадського порядку в пасажирських поїздах?

2. Що розуміється під тактикою охорони громадського порядку в пасажирських поїздах?

3. Яким чином здійснюється планування охорони громадського порядку в пасажирських поїздах?

4. Які сили і засоби використовуються для охорони громадського порядку під час пасажирських перевезень?

§3. Основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування.

Особливості несення служби нарядами міліції в поїздах місцевого сполучення та далекого слідування зумовлені своєрідним характером правопорушень, великою довжиною маршрутів поїздів і значними змінами пасажиропотоків, які залежать від графіку руху поїздів та певними місяцями року.

Крадіжки речей у пасажирів в поїздах місцевого сполучення і далекого слідування вчиняються при посадці до вагону, під час слідування і при виході з вагону. У момент посадки, коли від'їжджаючі заносять речі до купе, а після цього виходять на перон, злочинці під виглядом осіб, які проводжають входять до вагону, викрадають залишені без нагляду речі, переходять із ними до іншого вагону або через вікно передають співучасникам, які знаходяться з протилежної сторони від входу до вагону.

Деякі злочинці спеціалізуються на вчиненні крадіжок у пасажирів під час слідування поїзда. До нього вони проникають, як правило, без проїзного квитка в результаті злочинного зв'язку із членами поїзних бригад або використовують недбале ставлення до роботи провідників. Як правило, не маючи при собі жодних речей, злочинці сідають до поїзда під час його відходу як пасажирів, які запізнилися. Відомі випадки, коли злочинці заходили до вагона й через двері неробочого тамбуру. Для їх відкриття, а також для швидкого і безперешкодного переміщення потягом і проникнення до купе вони виробляють або беруть у провідників ключі від дверей пасажирських вагонів. Нерідко злочинці купують залізничні проїзні квитки на короткі відстані до станцій, до яких поїзд підходить у вечірній або нічний час. Особливо кваліфіковані поїзні злочинці-гастролири - для того, щоб увійти в довіру до пасажирів і таким чином вчинити крадіжку, купують квитки до купейних вагонів на більші відстані.

2 лютого 2003 р. після відправлення пасажирського потяга № 23 сполученням „Москва-Одеса” зі ст. Київ-Пасажирський о 09 годин 22 хв. наряд супроводу потяга у складі міліціонерів окремої роти міліції із супроводу потягів ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ несли службу з охорони громадського порядку, попередження і припинення вчинення злочинів під час проходження пасажирського потяга.

На перегоні між станціями Київ-Пасажирський-Казатин Південно-Західної залізниці близько 10 години 50 хв. до наряду супроводу звернувся пасажир вагона № 8 громадянин Б. із заявою про те, що в

нього з купе при невідомих йому обставинах була викрадена чорна дорожня сумка з написом „Мальборо”, в якій знаходилися його особисті речі та різні документи на його ім'я, що мають для його велику цінність. Одержавши інформацію про предмети, які знаходилися у викраденій сумці, нарядом супроводу були негайно вжиті заходи для її розшуку, а також осіб, які вчинили її крадіжку. Про крадіжку були орієнтовані начальник потяга і члени поїзної бригади. У ході перевірки поїзного складу, перевіряючи кожне пасажирське купе, а також осіб, підозрюваних у вчиненні крадіжки сумки, нарядом супроводу по „гарячих слідах” у вагоні № 5 купе № 8 були помічені двоє невідомих людей, які перекладали з чорної сумки з написом „Мальборо” речі до іншої сумки. У купе вагону також знаходилися двоє пасажирів – чоловік і жінка, які спостерігали за тим, що відбувається.

Потерпілий громадянин Б. впізнав свою сумку, яка знаходилася в невідомих осіб, і свої особисті речі. Двоє цих невідомих людей нарядом супроводу були затримані. У ході з'ясування обставин було встановлено, що особами, вчинившими крадіжку сумки, виявилися громадянин Росії К. і громадянин України І., які зізналися, що цю сумку вони викрали з вагона № 8 купе № 2 і принесли її до свого купе, де відразу ж стали перекладати викрадені речі до своєї сумки. Через начальника потяга по поїзному радіозв'язку була викликана слідчо-оперативна група ЛВ на ст. Казатин ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВСТ, якій були передані затримані та викрадене майно для подальшого розгляду і збирання матеріалів по факту крадіжки. По даній події була порушена кримінальна справа за ознаками ст. 185 ч.2 КК України.

Особи, які бажають проникнути до поїзда для вчинення злочину, намагаються через особисте спостереження або через провідників і своїх співучасників з'ясувати, чи є там наряд міліції. Характерно, що вони не беруть із собою в дорогу великих і важких речей, а користуються лише невеликою валізою, торбою або портфелем.

На пероні перед відправленням поїзда такі особи вже виглядають пасажирів, в яких багато дорогих речей. Безпосередньо під час поїздки злочинці, неодноразово проходячи потягом, особливу увагу звертають на осіб, які бажають зіграти в карти, видивляючи найбільш цінні речі, місця зберігання грошей, портмоне, мобільних телефонів і вибирають зручний момент для вчинення крадіжки.

Наряди міліції, як правило, супроводжують пасажирські поїзди в межах залізниці яку обслуговують. Вказівкою керівників лінійного управління, відділу (відділення) внутрішніх справ на залізничному транспорті межі супроводу можуть бути звужені до певної ділянки. У

таких випадках, як правило здійснюється змішаний супровід поїздів. Пасажирські поїзди, де найчастіше вчиняються крадіжки речей у пасажирів, шахрайства і інші злочини, наряди міліції можуть супроводжувати на всьому шляху слідування. Така система широко застосовується на міжнародних, курортних і деяких інших напрямках.

Для наряду супроводу складається маршрутний лист, в якому вказується:

- персональний склад групи;
- мета супроводу поїзда, його номер;
- шлях слідування із вказівкою пунктів відправлення і призначення,

а також станцій, де наряд супроводу повинен доповісти черговому про прибуття на станцію і про результати супроводу.

Головним завданням нарядів супроводу в поїздах місцевого сполучення і дальнього слідування є забезпечення охорони порядку у вагонах, попередження і припинення злочинів, затримання злочинців, виявлення і доставлення до міліції бездоглядних підлітків, осіб, які займаються бродяжництвом або жебрацтвом, а також осіб, оголошених у місцевий або регіональний розшук. З метою виконання цього завдання наряд міліції, супроводжуючи пасажирський поїзд місцевого повідомлення або далекого слідування, зобов'язаний:

- припиняти будь-які протиправні дії громадян, уживати заходів із затримання правопорушників і доставлення їх до міліції;
- сприяти поїзній бригаді в забезпеченні встановленого порядку у вагонах;
- разом із провідниками не припускати посадку до вагонів пасажирів у стані сп'яніння, що ображає людську гідність і суспільну мораль;
- не допускати проїзду дітей віком до 10 років без супроводу дорослих, при виявленні таких „пасажирів” доставляти їх до КМЧН або до чергової частини для наступної передачі батькам або особам, які їх замінюють;
- стежити за тим, щоб пасажирів не їздили на підніжках і дахах вагонів;
- звертати особливу увагу на пасажирів, які недбало ставляться до зберігання своїх речей;
- попереджати громадян про те, щоб вони не залишали свої речі без нагляду, при відлученні і на час сну замикали двері купе;
- виявляти осіб, які грають в азартні ігри, а також без видимої причини цікавляться чужими речами;
- перевіряти тамбури вагонів;
- уважно нести службу в будь-який час доби;
- не залишати поїзд без нагляду;

- не заводити випадкових знайомств;
- уважно наглядати за пасажирями, які їдуть у поїзді без речей, особливо за тими, які мають проїзні квитки на коротку відстань;
- цікавитися причиною переходу пасажирів з вагона до вагона з речами;
- підтримувати постійний діловий зв'язок з членами поїзної бригади, особливо з начальником поїзда, провідниками вагонів і черговими на посадочних платформах, уміти правильно вести спостереження.

Перед відправленням поїзда наряд міліції, як правило, розміщується вздовж краю платформи, спостерігає за посадкою, попереджає пасажирів про обережність, звертає особливу увагу на осіб, які цікавляться речами, залишеними без нагляду.

У процесі спостереження наряду супроводу потрібно підтримувати постійний зв'язок із членами оперативно-пошукової групи. Останні, виявивши осіб, які замислюють або підготовляють злочин або які вже вчинили його, можуть звернутися до міліціонера із проханням про надання допомоги в затриманні підозрюваного. Працівник наряду супроводу міліції зобов'язаний негайно виконати їхнє прохання.

Після відправлення поїзда наряд міліції проходить вагонами з метою виявлення злочинців, бродяг, жебраків або інших антигромадських елементів.

У подальшому ефективність спостереження буде здебільшого залежати від правильного визначення тактики несення служби нарядом супроводу, що вибирається залежно від розміщення у вагонах осіб, які становлять оперативний інтерес для міліції. У своїй роботі наряд постійно повинен використовувати оперативну й іншу інформацію, отриману на інструктажах, а також відомості про правопорушення і підозрілих осіб, повідомлені працівниками поїзних бригад.

Наряди міліції по супроводу пасажирських поїздів далекого слідування і місцевого сполучення під час стоянок обмінюються оперативною інформацією із працівниками органів внутрішніх справ на залізничному транспорті станцій на маршруті руху потяга, інструктують членів поїзних бригад і робітників вагонів-ресторанів про прикмети злочинців і вчинені ними злочини. При цьому слід дотримуватися обережності, оскільки окремі члени поїзних бригад, а також працівники вагонів-ресторанів можуть діяти у змові зі злочинцями або самі вчиняти протиправні дії.

За особами, поведінка яких становить оперативний інтерес для міліції, потрібно встановлювати спостереження з тим, щоб вчасно припиняти вчинення замислених ними злочинів. Здійснюють припинення, як правило, працівники міліції в цивільному одязі. Вони

не повинні виділятися своїм виглядом і поведінкою і привертати до себе увагу. Дуже важливо вибрати таке місце спостереження в поїзді, щоб підозріла особа постійно знаходилася в полі зору наряду.

Міліціонер ОРМ СП ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ в одному з поїздів далекого слідування звернув увагу на молодого чоловіка „кавказької національності”, який двічі проходив потягом і придивлявся до пасажирів. У коридорі купейного вагона він затримався, став дивитися у вікно. На ст. Котовськ, де поїзд стоїть 20 хвилин, деякі пасажирів вийшли з вагона. Невідомий швидко увійшов до порожнього купе. Незабаром він вийшов з валізою і поліетиленовим пакетом, яких раніше в нього не було. При виході з вагона міліціонер наряду супроводу затримав невідомого. При перевірці виявилось, що наявні при ньому речі належали іншому пасажирові.

Наряду міліції, що несе службу в пасажирському поїзді місцевого сполучення або далекого слідування, доводиться зустрічатися з різноманітними правопорушеннями: крадіжка речей у пасажирів, шахрайство, азартні ігри тощо. Тому від швидких і правильних дій наряду залежить як припинення злочину, так і його розкриття по „гарячих слідах”.

При отриманні повідомлення про крадіжку речей у поїзді працівником міліції слід з'ясувати в потерпілого:

- які речі викрадені, їхні відмітні прикмети;
- час (по можливості години і хвилини), коли виявлена крадіжка;
- місце, де знаходилися речі перед зникненням;
- хто був поруч із потерпілим перед крадіжкою, де вони зараз;
- прикмети пасажирів, знехатка залишивших вагон, хто з них підозрюється у крадіжці;
- чи називала особа, яка підозрюється, станцію або (місцевість), до якої вона мала намір їхати;
- коли і де вийшла з поїзда особа, яка підозрюється. Якщо речі викрали під час сну потерпілого, то потрібнр з'ясувати: чи пам'ятає він осіб, які знаходилися поруч із ним до того моменту, коли він заснув. Хто вони, їхні прикмети.

У провідника вагона потрібно з'ясувати:

- прикмети пасажирів, які виходили з вагона з речами, подібними до вкрадених;
- коли і де особи, які підозрюються, могли покинути поїзд. До зупинки поїзда треба разом із провідником і потерпілим оглянути вагон і з'ясувати, чи немає в ньому зниклих речей. Прізвища, імена, по-батькові і адреси пасажирів, які повідомили відомості, які заслуговують на увагу, слід записати. Відомості про крадіжку і вжиті заходи

необхідно негайно повідомити черговому через машиніста. Якщо не вдалося скористуватися радіозв'язком, а поїзд не зупиняється на найближчій станції, треба скласти стислий текст телеграми, в якій викласти отримані відомості про крадіжку. На першій же станції текст телеграми в пакеті з написом: „Терміново передати до міліції” слід скинути черговому по станції.

Телеграма повинна бути приблизно такого змісту:

„Терміново передати до міліції”.

У поїзді № 5 на ділянці Київ-Козятин пасажир Володиміров заявив про крадіжку кожаної валізи чорного кольору з двома замками жовтого металу. В ній: документи на дане ім'я, сірий вовняний костюм, білий синтетичний светр, мобільний телефон „Самсунг D-900” чорного кольору й інші речі. Підозрюється молодий хлопець, на вигляд років 17-21, в світлому спортивному костюмі з надписом на спині „АДІДАС”, зійшов у Козятині. Старший наряду, сержант Чуб”.

Повідомивши про крадіжку до лінійного відділу, необхідно розпочати розшук злочинця і викраденого в поїзді. Оскільки потерпілий добре знає свої речі, можна чемно попросити його допомогти в їх розшуку. У ході пошуку потрібно перевірити службові приміщення і місця загального користування, інформувати членів поїзної бригади про ознаки викрадених речей і прикмети особи, яка підозрюється. В усіх випадках отримання нової суттєвої інформації про крадіжку потрібно повідомляти її оперативному черговому по лінійному відділу.

При отриманні повідомлення про щойно заподіяне шахрайство потрібно опитати потерпілого (заявника), звернувши особливу увагу на з'ясування часу, засобу вчинення злочину (шляхом обману, зловживання довірою тощо), прикмети злочинця. Слід установити, які речі стали об'єктом шахрайства і їх прикмети; чи є очевидці злочину. Потрібно також опитати провідника вагона про відомі йому обставини вчинення шахрайства.

Якщо отримані відомості дадуть підставу вважати можливим затримання злочинця по „гарячих слідах”, то негайно почати пошук злочинця в поїзді шляхом обходу вагонів.

При виявленні пожежі у вагоні наряд міліції повинен:

- негайно повідомити про це машиніста і через нього чергового по лінійному відділу;
- ужити заходів до евакуації пасажирів з вагона і припинення паніки та порушення громадського порядку;
- за наявності постраждалих надати їм долікарської допомоги і, за необхідності, ужити заходів до відправлення їх до лікувальної

установи;

- особисто брати участь у гасінні пожежі і залучити до цієї роботи членів поїзної бригади та пасажирів;
- організувати охорону майна, винесеного з палаючого вагона, а також з інших вагонів, які знаходяться під загрозою займання;
- якщо є підозра на підпал, ужити заходів до розшуку і затримання злочинця;
- із прибуттям пожежної команди сприяти їй у ліквідації пожежі і виявленні винуватців її виникнення;
- про пригоду і вжиті заходи доповісти письмовим рапортом начальнику ОРМ СП чи ЛВВС.

При дорожньо-транспортній пригоді (наїзд на людей, зіткнення поїзда з іншим поїздом або іншим рухомим засобом) наряду супроводу необхідно:

- доповісти про пригоду оперативному черговому по лінійному відділу;
- якщо є постраждалі, ужити заходів з надання їм долікарської допомоги і, за необхідності, відправити їх до лікувальної установи;
- стисло опитати очевидців, машиніста, його помічника, інших учасників про пригоду, що трапилася;
- за наявності трупа зафіксувати його положення на місці пригоди за допомогою стійкого барвника або крейди;
- ужити заходів до відбуксируванню із залізничної колії пошкоджених автотранспортних засобів, зазначивши їх розташування і поставивши перед ними аварійний знак;
- організувати охорону місця пригоди;
- якщо у пригоді брали участь водії автотранспортних засобів, то затримати їх, вилучити в них документи;
- по прибутті слідчо-оперативної групи доповісти старшому групи про обставини пригоди, передати йому документи, вилучені у водіїв транспортних засобів, після чого діяти за його вказівкою;
- про пригоду і вжиті заходи доповісти письмовим рапортом начальнику ОРМ СП.

При зупинці поїзда під час слідування з технічних причин наряд супроводу повинен:

- з'ясувати у членів поїзної бригади причини зупинки;
- припинити паніку і порушення громадського порядку;
- сприяти залізничникам у ліквідації причин зупинки;
- доповісти оперативному черговому по лінійному відділу обстановку, яка склалася і вжити заходів, а після цього письмовим

рапортом начальника ОРМ СП.¹

Контрольні питання:

1. Які є основні тактичні прийоми і особливості несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування?

2. Які особливості функціонування залізничного транспорту впливають на хід несення служби нарядами міліції супроводу в поїздах місцевого та далекого слідування?

3. Які дії повинен виконати наряд супроводу при виявленні ознак злочину?

4. Які дії наряд супроводу повинен виконати при надзвичайних подіях (пожежа, аварія)?

¹ Див. Грохольський В.Л., Білий П.М. Тактика і методика затримання правопорушників на об'єктах залізничного транспорту. - Одеса, 1999. – С. 50-51.

§4. Організаційні форми погодженості дій між працівниками міліції громадської безпеки і кримінального розшуку

Використання в охороні порядку на маршрутах руху пасажирських поїздів сил і засобів різноманітних служб і підрозділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті припускає забезпечення погодженості дій між ними і, передусім, між апаратами адміністративної служби міліції і кримінального розшуку. Важливість такої погодженості зумовлена, передусім, спорідненістю завдань, що стоять перед ними, і втілюється в системі дій, направлених на спільне виконання певних заходів. До них належать:

- спільне планування і проведення заходів з охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю;
- регулярний обмін інформацією про особливості оперативної обстановки, що склалася;
- взаємний обмін відомостями про заплановані і вчинені злочини, про осіб, які становлять оперативний інтерес;
- спільне проведення заходів по попередженню, виявленню і припиненню злочинів.

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті вирішують покладені на них завдання, з охорони порядку і боротьби зі злочинністю в тісній взаємодії з територіальними органами внутрішніх справ, прокуратурою, судами, трудовими колективами, адміністрацією підприємств і організації залізничного транспорту, а також з радами профілактики і іншими громадськими організаціями.

Так 04.03.03 р. міліціонер окремої роти міліції по супроводженню потягів при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті, повертаючись після роботи додому, в електропоїзді № 816 сполученням “Одеса - Балта” між ст. Перше Травня та ст. Перекрестово Одеської залізниці Фрунзівського району помітив двох молодих людей, які знімали дріт з електромережі та тягнули його до лісосмуги. Він негайно передзвонив до Фрунзівського РВ УМВС України в Одеській області та розповів про побачене.

Начальником ВКР Фрунзівського РВ УМВС України в Одеській області та оперуповноваженим ВКР того ж райвідділу були вжиті негайні заходи з виїзду на місце злочину, де були затримані підозрювані громадяни з викраденим. При обшуку за місцем проживання громадян у них були вилучені речові докази крадіжок дроту електромереж ще по чотирьом епізодам.

Організаційною основою взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з адміністрацією і громадськістю підприємств

і організацій є комплексні плани забезпечення громадського порядку на маршрутах конкретних пасажирських поїздів, а також плани організації шефства над окремими приміськими поїздами. Позитивний досвід у цьому напрямку накопичений на Львівській залізниці. Там місцеві підприємства і установи, робітники і службовці яких проживають у приміській зоні і постійно користуються приміськими поїздами, закріплюють за конкретними поїздами або вагонами цехи (відділи). Останні за погодженням з міліцією графіком виділяють групи робітників і службовців для супроводу поїздів. До групи, як правило, входять 3-5 осіб. Супроводжуючі стежать за порядком при посадці і висадженні пасажирів, не допускають до вагонів осіб у стані сп'яніння, що ображає людську гідність і громадську мораль, наглядають за станом громадського порядку, проводять роз'яснювальні бесіди на правові теми з пасажирами. Працівники міліції надають постійну допомогу підприємствам, над якими шефствують: навчають формам і засобам боротьби з правопорушеннями, постійно проводять інструктажі і бесіди, навчають їх прийомам припинення правопорушень.

Однією з умов успішної діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з охорони правопорядку в пасажирських поїздах є активне використання технічних засобів. На сьогодні всім нарядам міліції, працюючим у поїздах приміського сполучення, надаються портативні радіостанції. На пасажирських поїздах далекого слідування, особливо фірмових, міжнародних і туристичних, для передачі інформації про вчинені злочини використовується апаратура поїзного міжвагонного радіозв'язку „Тракт”, що дозволяє нарядам міліції швидше і значно ефективніше боротися із правопорушеннями.

Перспективним є використання системи зв'язку „пасажир-поїзна бригада-міліція”, суть якої полягає в тому, що за допомогою спеціальних приладів, встановлених у вагонах електропоїздів, забезпечується швидка передача інформації про правопорушення від пасажира або наряду міліції до провідника замикаючого вагона або машиніста поїзда, після цього - поїзному диспетчеру (черговому по станції), потім до чергової частини органу внутрішніх справ. Там, де застосовується означена система, діють наступні правила:

- машиніст локомотива або його помічник, отримавши від пасажира або провідника замикаючого вагона повідомлення про правопорушення, зобов'язаний в екстреному порядку по провідному зв'язку викликати наряд міліції в конкретний вагон і водночас повідомити про прийняту інформацію диспетчеру або черговому найближчої станції для виклику додаткового наряду міліції;
- наряд супроводу, отримавши виклик, зобов'язаний негайно

прибути до вагона, в якому відбулося правопорушення, і залежно від обставин прийняти передбачені законом заходи;

- поїзний диспетчер (черговий по станції), прийнявши інформацію про вчинене правопорушення, повинен негайно передати її до чергової частини найближчого лінійного відділу (відділення) внутрішніх справ на транспорті, відповідальні особи якого зобов'язані негайно вжити необхідних заходів з організації затримання правопорушника.

Використання названої системи сприяє підвищенню ефективності застосування заходів реагування на повідомлення про пригоди в пасажирських поїздах.

Контрольні питання:

1. В яких формах здійснюється взаємодія між нарядами супроводу та оперативними підрозділами ОВСТ?

2. Яким чином здійснюється взаємодія між нарядами супроводу та оперативними черговими лінійними відділами на маршруті прямування поїзда?

3. В яких формах здійснюється взаємодія між нарядами супроводу та адміністраціями транспортних підприємств, поїзною бригадою, а також поїзними ДНД?

РОЗДІЛ 6

ДІЯЛЬНІСТЬ НАРЯДІВ СУПРОВОДУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ У ТИПОВИХ СИТУАЦІЯХ НА ОБ'ЄКТАХ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

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

Діяльність ОБСТ по розкриттю злочинів у пасажирських потягах відрізняється особливою складністю, зумовленою *специфічними умовами функціонування пасажирського залізничного транспорту*. Більшість таких умов «працює» на злочинців, притягуючи їх до потягів. У потягах є порівняно легкий доступ до майна пасажирів: валіз, сумок, 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 ускладнює встановлення місць, де злочинці вчинили злочин. Знаючи, де він був вчинений, оперативний працівник, наряд супроводу або слідчий можуть ефективніше працювати над виявленням і викриттям злочинців.

Типова ситуація - це характерна обстановка, яка повторюється; сукупність обставин (ознак, явищ), дій, з якими дуже часто доводиться зустрічатися працівникам міліції в повсякденній діяльності з ОГП і боротьби зі злочинністю. Вона характерна для повідомлень про дрібне хуліганство, шахрайство, про крадіжку, грабіж, вбивство тощо.

При діях у типових ситуаціях наряди супроводу, інші працівники міліції використовують різноманітні методи і прийоми. При цьому здебільшого ефективність дій залежить від уміння здійснювати взаємовідносини з громадянами, від точного і неухильного виконання чинних законів і рішень органів державної влади і управління, відомчих наказів, статутів, настанов і інструкцій, а також від знання свого посту, маршруту, від рівня професійної підготовки, майстерності працівників міліції.

Статути, настанови, інструкції в багатьох випадках визначають тактику дій нарядів супроводу, інших працівників міліції в типових ситуаціях. Ця тактика підкріплюється і вдосконалюється з урахуванням

досвіду, навичок і практики діяльності ОБСТ.

Від тактично грамотних дій нарядів супроводу поїздів, інших працівників міліції в типових ситуаціях залежить не тільки швидкість припинення правопорушення, затримання правопорушника, збереження речових доказів, але й дотримання умов законності, особиста безпека.

Варто зважати: 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 ОБСТ і слідчих підрозділів, ОРМ СП велике значення варто приділяти удосконалюванню роботи на початковому етапі розкриття злочину.

Необхідно організовувати цілодобове чергування слідчо-оперативних груп для виїздів на місця подій. Це дає можливість слідчим самим порушувати більшість кримінальних справ і підключатися до розкриття злочину негайно.

Аналіз показує, слідчими порушується:

- 86 % - справи про крадіжки речей у пасажирів у потягах;
- 97 % - 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 працівниками ОБСТ на первинному етапі фіксації слідів злочину та проведення розслідування.

Так до наряду супроводу звернулися пасажир потяга № 60 „Одеса-Харків” Р. і Б. із заявою про крадіжку в них особистих речей і грошей. Наряд супроводу, який знаходився в потязі, обмежився прийомом заяви від потерпілих, опитуванням провідників і окремих пасажирів вагона, в якому була вчинена крадіжка. Унаслідок поверхово проведеного огляду місця події слідів і інших речових доказів виявлено не було. Оперативно-пошукові заходи щодо розшуку злочинців і викраденого в потязі не вживалися. Злочин залишився нерозкритим.

Опергрупа у складі відповідального по ЛВВС, оперуповноваженого ВКР і міліціонерів ОРМ СП продовжила роботу з розшуку злочинців та розслідування злочину. У зв'язку з тим, що група не була екіпована необхідними техніко-криміналістичними засобами, огляд місця події належних результатів не дав. Розшукова робота в потязі здійснювалася всього протягом однієї години. Злочин так і залишився нерозкритим.

Найчастіше місце вчинення злочину не збігається з місцем його виявлення, і встановити, де був вчинений злочин, досить складно, тому що між здійсненням і виявленням діяння нерідко буває великий розрив

у часі. Злочинці, користуючись цим, зникають з місця вчинення злочину і залишаються невстановленими. Сліди і речовинні докази піддаються пошкодженню, утрачаються, знищуються зацікавленими особами, із ними контактують сторонні тощо. Цілодобова робота залізничного транспорту дозволяє особам, які замишляють вчинення злочинів, вибрати найбільше сприятливий час для їх здійснення. Велике скупчення пасажирів, їх постійне переміщення ускладнюють встановлення свідків та очевидців. Сама обстановка в потязі, де у близькому сусідстві опиняються 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 потрапляють до поля 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 з вже розглянутими, до них належать:

- 1) загальнодоступність і велика довжина залізничних магістралей, наявність на них значної кількості станцій, вокзалів і зупиночних пунктів;
- 2) порівняно невисока вартість проїзду та провозу багажу;
- 3) нерівномірну інтенсивність пасажирських перевезень у літній і зимовий періоди;
- 4) обмежена (кліматична) 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 вчинення злочину під час прямування поїзда.

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, пов'язаних із транспортуванням зброї і боєприпасів, - у 47 %.

При огляді, незалежно від категорії злочину, допускаються приблизно однакові *помилки і недороблення*. Нерозповсюдженіші з них:

- а) не застосовування фотографування;
- б) не складання планів і схем;
- в) неповне вилучення слідів злочину;

г) ігнорування необхідності огляду місць найбільш ймовірного укриття викраденого, наркотиків, зброї, боєприпасів і вибухових речовин.

Фотографування не застосовувалося в 16,1 % вивчених кримінальних справ про крадіжки, у 60 % справ, пов'язаних з перевезенням наркотиків, у 37,5 % справ, порушених по фактах незаконного транспортування зброї. Викликає негативну оцінку той факт, що, незважаючи на вимоги інструкцій і настанов, у кожному третьому протоколі про використання фотографічного способу фіксації, фототаблиця в матеріалах справи була відсутня; фактичне застосування фотографії відбувалося не більш, ніж у 20 % 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 % - недовіком часу для виготовлення фотокарток; 54,9 % - прямою фальсифікацією запису про застосування фотозйомки;

47,4 % - відсутністю в ЛВВС працівника, на якого були б покладені обов'язки з виготовлення фотографій;

42,6 % - не зацікавленістю особи, яка робила огляд, у повному обсязі його проводити, оскільки надалі брати участь у розкритті і розслідуванні злочину вона не буде.¹

Усе це свідчить про стійку тенденцію до недооцінки науково-технічних засобів при розкритті злочинів працівниками міліції, що вимагає рішучого організаційного її подолання. Єдиним поясненням, яке напрошується при аналізі цього явища, є те, що на сьогодні день більшість діючих оперуповноважених, дізнавачів, слідчих та експертів не має досвіду роботи у практичних органах. Середній вік працівників ОВСТ складає 27 років, а стаж роботи 5-7 років.

Залишає бажати кращого й ефективність застосування технічних засобів фіксації речових доказів та місця події. Необхідно відзначити, що серед фотографій надається перевага знімкам загального вигляду вагона, купе, хоча важливі для розслідування висновки можуть бути зроблені тільки на основі фіксації місць таємного провезення заборонених предметів і речовин, залишених злочинцем видимих слідів механічного впливу на замок дверей купе тощо.

Варто зважати, що навіть технічно бездоганний знімок, що не

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

містить доказової інформації, не зможе виконати у справі ролі джерела доказів, не підніметься вище рівня звичайної „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 складалися 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 та ОРМ СП з оперативного опрацювання 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.

Виявляючи процесуальні і оперативно-розшукові помилки у процесі розкриття злочинів, автори використовували по тим же питанням як об'єктивні, так і суб'єктивні оціночні показники. Досить характерно, що результати вивчення кримінальних справ і опитування багато в чому збігаються. Отже, удалося з'ясувати досить багато причин, з яких злочини не розкриваються по „гарячих слідах”. До них належать:

- 1) несвоєчасне звернення потерпілого до ОБСТ;
- 2) несвоєчасний вихід (виїзд) СОГ на місце події;
- 3) непроведення або спізніле проведення оперативних заборонювальних заходів;
- 4) нескладання 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 працівників міліції;
- 7) ігнорування необхідності складання мальованого (композиційного) портрета злочинця;
- 8) незастосування криміналістичної і спеціальної техніки;
- 9) нетривалий час роботи в потязі слідчо-оперативної групи (залишення нею потяга до завершення всіх невідкладних слідчих дій та оперативно-розшукових заходів);
- 10) відсутність письмових свідчень очевидців та відмова провідників, пасажирів виступати як свідки.

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 з найтиповіших слідчих ситуацій: *заява про крадіжку грошей і речей надійшла від пасажиря наряду супроводу пасажирського потяга, що працює в потязі.*

Однією з первинних дій наряду є опитування заявника (у даному випадку - потерпілого).

З'ясовується особистість потерпілого, пункт призначення і мета його поїздки, на якій станції сів до потяга, в якому стані знаходився, чи перевіряв або викладав під час поїздки свої речі, де вони знаходилися;

- які речі викрадені, їх відмітні ознаки;
- чи відлучався потерпілий з купе, на який час, чи залишалися в цей час у купе його попутники, хто саме;
- чи перевіряв він наявність речей після повернення до 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 описання зовнішності людини за методом словесного портрету.

На сьогодні час при чергових частинах багатьох ОВСТ здійснюється чергування художників-криміналістів, які за необхідності підсаджуються до потяга і зі слів потерпілих і свідків малюють суб'єктивні портрети осіб, які вчинили злочин.

Доцільно пред'являти заявнику для оперативного впізнання фотоальбоми з фотознімками злочинців-гастролерів та інших злочинців, які раніше затримувалися за вчинення аналогічних правопорушень у потягах.

Поліцейські в Німеччині, наприклад, при опитуванні потерпілого як допоміжний засіб використовують заздалегідь заготовлені фотографії і ескізи вагонів-ресторанів, службових приміщень потяга. Це дозволяє досить точно і наочно визначити місце вчинення крадіжки і тим самим уникнути в записях громіздких описів. З першою ж нагодою варто передати всю зібрану інформацію до чергової частини відповідного ЛВВС для вжиття подальших пошукових заходів, координації взаємодії задіяних сил і засобів.¹

Найчастіше це робиться за допомогою поїзного радіозв'язку або по ланцюжку: начальник потяга - машиніст - черговий по станції - міліція. У ряді випадків це може бути зроблене шляхом викидання записки,

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

зверненої до чергового по станції, який зустрічає чи проводить потяг, із проханням терміново передати її до чергової частини міліції.

Потім варто встановити і опитати очевидців, свідків, у першу чергу пасажирів, які випивали з потерпілим в одному купе, записати їхні повні установчі дані.

З'ясувати: на якій станції вони сіли до потяга, 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, в якому стані знаходився потерпілий.

Одержати інформацію про поведінку потерпілого: із ким знайомився, чи розпивав спиртне, чи діставав та оглядав свої речі, якщо так, то в 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 відомості на провідників вагона, до якого резерву провідників вони належать, коли будуть проїжджати цим маршрутом наступного разу, уточнити: де потерпілий сів до потяга, яке місце зайняв, які речі при собі мав, хто випивав разом із ним у купе, чи виходив хто-небудь з вагона раніш зазначеного у проїзному квитку пункту призначення, якщо виходив, то 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 раніше звільнених по негативних мотивах провідників.

Нерідко злочинці, вчинивши крадіжку, не відразу залишають потяг, тому особлива увага повинна бути приділена огляду купе, вагона, в яких була вчинена крадіжка, і обстеженню складу потяга. У процесі огляду встановлюються тип і номер потяга, маршрут прямування, порядковий і заводський номери вагона.

У випадку вчинення крадіжки в купейних вагонах шляхом проникнення до закритого купе огляд рекомендується починати з дослідження замикаючих пристроїв і самих дверей. При цьому звертається увага на внутрішнє ребро заднього обруча обв'язки дверей, пластик перегородки, ручку замка, на яких можуть бути виявлені сліди рук злочинця і знарядь злому (ум'ятини, подряпини, борозни),

застосованих для віджимання дверей купе. Сліди рук можуть бути виявлені на пляшках, склянках та інших предметах, до яких доторкався викрадач, а також на його проїзному квитку. Якщо є підстави вважати, що злочин вчинений із застосуванням етаміналу натрію, клофеліну, інших сильнодіючих снодійних чи психотропних речовин, виявлені пляшки, склянки й інший посуд підлягають обов'язковому вилученню з метою наступного експертного дослідження.

За наявності підстав огляду піддаються службові приміщення вагона, місця загального користування, тамбури, перехідні площадки, котлові відділення, вугільні і смітєві шухляди, різні технічні люки і ниші вагона. Навіть у випадках, коли підозрюваний відомий або може бути впізнаний потерпілим, обов'язково необхідно провести прискіпливий огляд місця події, у деяких ЛУ УМВСТ, наприклад, це питання вже пророблене, частина міліціонерів пройшла додатковий курс професійного навчання і багато хто з них одержали „допуск” до виконання зазначеної слідчої дії.

На жаль, маючи всі реквізити протоколу огляду, виконаний, здавалося б, за всіма процесуальними і тактичними правилами огляду підсумковий документ - протокол огляду, оформлений міліціонером, залишається за формою все ж таки рапортом.

У подібній ситуації доцільно передбачити делегування органом дізнання своїх повноважень окремим працівникам, також і міліціонерам, щоб максимально зберегти та зафіксувати інформацію, отриману в ході первинних дій з розкриття крадіжки.

До зупинки поїзда ОПГ або наряд супроводу разом з потерпілим і провідником вагона, при необхідності за участю начальника потяга, повинні обстежувати вагони потяга 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 впізнання, а також для проведення інших слідчих дій може бути запропоновано залишити потяг. Така необхідність часто виникає у випадку вчинення злочину щодо іноземних громадян.

По-перше, на документуванні злочинних дій і розшуку злочинця негативно позначається відсутність у поїзній бригаді і слідчо-оперативній групі перекладача.

Провідникам та іншими пасажирами не слід зневажати пошуком і вилученням залишених слідів злочинцем, які згодом можуть стати

важливими речовинними доказами у справі.

При вилученні з місця події слідів пальців рук, ймовірно залишених підозрюваними особами, або предметів, що можливо побували в його руках і з якої-небудь причини залишених ними у вагоні, важливо негайно зробити дактилоскопіювання потерпілого і його супутників. При відмовленні від дактилоскопіювання, не витрачаючи часу, варто використовувати оперативні методи для одержання слідів пальців рук.

У тих випадках, коли до складу слідчо-оперативної чи оперативно-пошукової групи входить слідчий або працівник органу дізнання (тобто працівників з числа офіцерського складу), він зобов'язаний скласти протокол огляду місця події. Однак із цього приводу уявляється доцільним висловити деякі судження.

У динамічних умовах функціонування транспорту огляд місця події з урахуванням його неповторності і невідтворюваності втрачених речових доказів особливо вимагає невідкладності проведення. Як правило, в ОПГ і нарядях супроводу потягів в основному працюють працівники з молодшого начальницького складу, які, власне кажучи, у випадку вчинення злочину здійснюють слідчий огляд, але як підсумковий документ складають рапорт, який як відомо, не належить до актів попереднього розслідування.

Такий пробіл необхідно процесуально владнати з урахуванням дійсних умов роботи транспортної міліції.

Не витримує прискіпливої критики обґрунтування тези про те, що вихід на кожен огляд місця події слідчого (дознавача) або оперуповноваженого просто фізично неможливий. Однак міліціонер, хоча він і здійснює адміністративні, а не процесуальні функції, усе-таки може вважатися представником органу дізнання. Крім того, використовуючи знання основ кримінально-процесуального права і криміналістики, отриманих на курсах первинної підготовки, він повинний чітко розуміти процесуальний характер своїх дій. Тому при відповідній додатковій підготовці особи молодшого начальницького складу міліції можуть, на нашу думку, мати право самостійно здійснювати огляд місця події, якщо здійснити його силами слідчого або працівника органу дізнання у виниклій ситуації важко.

По-друге, якщо потерпілий-іноземець відмовиться вийти з потяга для подальшого розгляду, у органу транспортної міліції згодом виникнуть значні ускладнення з виконанням слідчих дій, пов'язаних з виїздом за межі України, оскільки в цій частині з державами ближнього і далекого зарубіжжя все ще не створено системи стійкої взаємодії. Крім цього, виникають проблеми з перереєстрацією проїзних документів іноземців, з їх кількаразовими викликами до органу

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 пасажирам, які постраждали від злочинів. 81,6 % опитаних працівників 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 потяга.

Дуже ефективно вирішується друга частина завдання в ЛУ на Південно-Західній залізниці УМВСТ. При надходженні повідомлення про злочин старший ОПГ чи наряду супроводу негайно доповідає про це до чергової частини. Інформуючи про обставини вчинення злочину, він повідомляє також про готовність оперативної групи, її якісний склад й екіпірування. Якщо виявиться, що група в такому складі і без належного екіпірування не зможе вжити достатніх і кваліфікованих заходів з документування обставин і розкриття злочину, прицівник ЧЧ ЛУ УМВСТ дає вказівку наступному по шляху руху потяга ЛВВС підготувати до посадки до потягів відповідної групи захоплення або СОГ. Одночасно з тим ЧЧ дає орієнтування по маршруту прямування потяга лінійним і територіальному ОВС.

19 жовтня 2003 р. при супроводженні пасажирського потяга № 59 сполученням “Харків-Одеса” на ділянці станцій Користівка-Знам'янка до старшого наряду міліції М. звернулася пасажирка вагону №11 вказаного потяга громадянка Я. із заявою про крадіжку її особистих речей (мобільного телефону та грошей). При проведенні пошукових заходів “по гарячих слідах” у вагоні № 8 вказаного потяга був затриманий громадянин Вірменії Ч., в якого при проведенні особистого обшуку викрадене було вилучено. Затриманий гр.- н. Ч. разом з вилученим та першопочатковими матеріалами був доставлений до чергової частини ЛВ на ст. Знам'янка ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті, де щодо затриманого було порушено кримінальну справу за ознаками ч.1 ст.185 КК України (крадіжка чужого майна).¹

Раніше відзначалося, що нерідко в діяльності ОВСТ поняття „місце

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

вчинення злочину” носить умовний характер. І визначається точно лише після затримання і допиту підозрюваного. З метою більш чіткого орієнтування в наявній ситуації

Працівники ОВСТ використовують поняття „зона вчинення 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 - одне з найважливіших завдань СОГ, що підсаджується до потяга.

Мають істотні особливості первинні процесуальні дії й ОРЗ по справах про незаконне перевезення наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових речовин, що дорівнює виявленню в потягах вибухових пристроїв.

Незалежно від категорії злочину, найвідповідальнішими діями є заходи, що передують затриманню запідозреної особи, саме затримання і документування протиправного факту. Під затриманням тут розуміється не короткочасний примусовий захід, вжитий до особи, яка підозрюється у вчиненні злочину, так зване адміністративне затримання, а затримання фактичне. Враховуючи конкретні обставини, іноді доцільно здійснювати затримання безпосередньо перед посадкою злочинця до потяга або при висадженні з нього, коли особисті речі знаходяться в руках пасажирів.

Приводом для доставлення затриманого до чергової частини може бути стан наркотичного чи наркологічного сп'яніння особи, відсутність при ній документів, що посвідчують особу, проїзного квитка тощо. Під час особистого огляду (особистого обшуку), огляду речей доставленого, його опитуванні, а також документального оформлення вилучення наркотичних засобів необхідно дотримуватися деяких правил:

1. Забезпечити обов'язкову присутність понять.
2. Зробити тестовий експрес-аналіз вилучених у затриманого речовин.
3. Організувати медичний огляд доставленого громадянина на наявність наркотичного чи наркологічного сп'яніння.
4. У випадках, коли є відомості 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 тощо. Наявні в розпорядженні експертних підрозділів методики і засоби дозволяють визначати наявність таких наркотиків, як кокаїн і героїн у змивах з рук, шії, нігтьових зрізах, волосся людини, предметах одягу.

5. Коли планується затримання жінки-перевізника наркотиків, необхідно передбачити, щоб до складу СОГ входила жінка-працівник міліції для вилучення змивів, особистого огляду і огляду одягу запідозреної.

6. Упакування, в яку вміщені вилучені наркотики, повинна бути опечатана печаткою підрозділу. На конверті чи пакеті повинні бути підписи понятих і особи, яка здійснила вилучення. Це запобіжить можливим скаргам обвинувачуваних, їхніх адвокатів на те, що наркотичні засоби „підкинені” працівниками міліції.

7. Категорично забороняється нюхати, пробувати на смак виявлені речовини (розчини, порошки тощо), тому що деякі з них у концентрованому вигляді діють як отрута (суха фракція триметилфентанила, наприклад, за зовнішнім виглядом нагадує порошок какао, а за впливом на організм людини в чотири рази сильніша ціаністого калію).

8. Якщо наркотична речовина суха, то її можна упаковувати в герметичне упакування. Якщо ж вона волога, 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 до камери схову речовинних доказів і прилучається до кримінальної справи.

9. Зважування наркотиків, щоб уникнути розбіжностей, краще проводити один раз, робити це з відповідною позначкою в протоколі. І не на місці їхнього виявлення, а після доставлення в експертний підрозділ, де з тими ж понятими і за участі фахівця устанавлюється точна вага наркотичних засобів, з оформленням цього огляду протоколом, а не „зважування”, як це практикується. Питання про вагу наркотиків на думку експертів ставити не слід. В осіб, запідозрених у незаконному перевезенні наркотиків, необхідно з'ясувати:

- коли, де, в кого, при яких обставинах і з якою метою отримані наркотики;
- маршрут руху;
- які саме наркотики і в якій тарі перевозилися;
- де зберігалися наркотики і хто їх бачив;
- який їхній зовнішній вигляд і фізичний стан.

Варто зважати, що підозрювані на першому допиті або при дачі першого пояснення нерідко пояснюють факт збереження при собі наркотичних засобів різними некримінальними причинами: знайшов, незнайомий громадянин попросив передати, хтось підклав у кишеню і тощо. Для викриття таких осіб, як уже підкреслювалося, гарні

результати дають: правильна реалізація оперативно-розшукової інформації, пред'явлення предметів, документів, речей, що належать підозрюваному.

12.07.03 р. командиром взводу ОРМ по СП при ЛУ на Одеській залізниці МВС України на транспорті разом із нарядом супроводження потяга № 364/363 сполученням „Одеса-Москва-Одеса” при проведенні ОРЗ у зазначеному потязі приблизно о 22 год. 40 хв. на перегоні між станціями Южноукраїнка-Помічна у вагоні № 11 був виявлений пасажир Ч., 1985 р.н., в якого при огляді ручної поклажі у спортивній сумці була виявлена і вилучена пластмасова пляшка ємністю 0,5 літра повністю заповнена рідиною зелено-коричньового кольору з різким запахом маріхуани. При опитуванні затриманого громадянина Ч., звідки в нього екстракт коноплі, він пояснив, що це якийсь невідомий поклав до його сумки пляшку з наркотичною речовиною.¹

При виявленні зброї, боєприпасів, вибухових речовин працівники міліції, насамперед, зобов'язані вжити заходів до того, щоб злочинці не могли ними скористатися, при цьому повинна бути забезпечена безпека пасажирів і обслуговуючого персоналу потяга. Необхідно забезпечити можливість фіксації слідів пальців рук на зброї і тарі, в якій вона перевозилася. Проводити пошук доказів, які можуть указати на приналежність їх конкретній особі. Вилучена зброя повинна бути описана, спакована і опечатана у присутності підозрюваного і понятих. Упакування повинне забезпечувати схоронність слідів.

Часто підозрювані заявляють про те, що зброя була ними знайдена і вони мали намір здати її до міліції. Такі показання нерідко приймаються слідчими і оперпрацівниками „на віру”. Однак кримінальний закон передбачає звільнення від відповідальності осіб тільки при добровільній здачі зброї і боєприпасів, але не за намір це зробити. Дослідженням установлено, що практично поверхово і незадовільно проводиться робота з виявлення співучасників придбання зброї, боєприпасів і вибухових речовин. З 80 % вивчених кримінальних справ цієї категорії розслідування в цьому напрямку обмежувалося 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 ВР, варто ретельно обстежити район викидання, купе, сумки, одяг з метою

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

виявлення слідів змащення, часток присутності зброї, боєприпасів, залишків ВР у кишнях, інших речах. Місце викидання зброї повинно бути ретельно оглянуте.

Дії із затримання 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 потяга до станції, де є ЛВВС чи лінійний пункт міліції. У цьому випадку з'являється можливість відразу доставити затриманого до підрозділу міліції, використовуючи при цьому наряди міліціонерів, які несуть службу на платформах біля вокзалу.

Якщо є 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, які засвідчать факт виявлення при ньому наркотичних речовин. При підбиранні варто віддавати перевагу пасажирам, які проживають у прилеглих населених пунктах, для того, щоб згодом уникнути ускладнень з їх явкою до органу розслідування і до суду.

Членів поїзної бригади як понятих запрошувати не рекомендується. Однак начальник потяга, провідник вагона можуть надати допомогу: подати відомості про наповнюваність вагона, указати місце перебування визначених пасажирів, їхнього багажу, посприяти у проведенні огляду місця події (відкрити пасажирське купе, службові приміщення, вантажні люки, допомогти у правильному описанні конструкцій і окремих деталей вагона).

Найчастіше особи, які перевозять наркотики, викидають їх при чи затриманні чи наполягають на своїй непричетності до них. Нерідко вони заявляють, що носильні речі, що знаходяться в купе (валіза, сумка) їм не належать, що їх залишили невідомі їм особи. Готуючись до такої зміни подій, перевізники наркотиків ще при посадці до потягу намагаються покласти свої речі таким чином, щоб їх приналежність не була чіткою. У цих ситуаціях, якщо відсутні очевидці зазначених дій підозрюваного, варто збирати непрямі викривні докази. Такими можуть бути:

- залишки ідентичної наркотичної речовини в кишнях одягу і на речах;
- наявність у „безгосподарному” багажі предметів, що безперечно

вказують на їх приналежність (документи, що засвідчують особу, особисте листування) чи сприяють їх установленню (книга зі штампом і номером бібліотеки за місцем проживання запідозреного особи, одяг, що може бути упізнаний родичами і знайомими затриманого, газета з домашньою адресою тощо);

- опитування супутників, провідників, працівників вагона-ресторану, прийомоздавачів камер схову, багажних відділень тощо.

У ході подальшого розслідування злочину приналежність речей визначеній особі з'ясовується шляхом аналізу результатів огляду місця події, особистого обшуку, допитів свідків, експертиз, огляду тощо, з огляду на зазначені матеріали затримання при допитах обвинувачуваних, а також щоб уникнути необґрунтованих скарг про фальсифікацію матеріалів кримінальної справи.

Контрольні питання:

1. Що розуміється під типовою ситуацією при виконанні завдань з охорони громадського порядку?

2. Які недоліки є в діях працівників транспортної міліції під час несення служби з охорони громадського порядку?

3. Які недоліки наявне з процесуального закріплення доказової бази при вжитті заходів з розкриття злочинів по „гарячих слідах”?

§2. Особливості охорони громадського порядку та затримання правопорушників у приміських поїздах

Для кращої організації охорони громадського порядку у приміських поїздах працівникам міліції необхідно знати не тільки графік руху поїздів і зміни в ньому, але й особливості приміських пасажиропотоків.

Приміські перевезення відрізняються значними тимчасовими коливаннями пасажиропотоків залежно від сезону, місяця, дня тижня і часу доби. Так на залізничних вузлах, розташованих у великих промислових центрах, восени і взимку пасажиропотоки зменшуються на 10-15 %, а влітку збільшуються на 20-30 %.

Максимальний обсяг приміських перевезень відзначається в травні-серпні. Велика кількість пасажирів у цей час пояснюється різким збільшенням подорожей громадян до зон відпочинку і на дачі.

Найбільш істотні коливання приміських пасажиропотоків спостерігаються по дням тижня і годинам доби. У п'ятницю, вихідні, святкові і передсвяткові дні пасажиропоток збільшується у два-три рази через те, що разом з робітниками, службовцями і учнями, які повертаються додому, багато громадян виїжджають за місто для відпочинку. Особливо інтенсивні перевезення у вечірні години передвихідних і передсвяткових днів.

По буднях пасажиропотоки особливо інтенсивні з 7 до 9 години ранку (виїзд до міста на роботу або навчання) і з 16 до 20 години (повернення додому). Наприклад, до Києва в ранкові години прибуває до 50 % добового пасажиропотоку, а у вечірні вибуває з міста, біля 40 %. Найменше приміських пасажирів припадає на період з 11 до 15 години і в нічний час.

У вихідні дні з 8 до 11 години найбільше пасажирів вирушає приміськими поїздами з міста. Найбільш потужний зворотній пасажиропоток припадає на 18-20 годину.

Пасажиропотоки з міста до місць відпочинку за своїм характером відрізняються від пасажиропотоків до міста із трудовою і культурно-побутовою метою. Якщо останні зростають поступовіше, залежно від наближення до міста, то перші рівномірніші по довжині маршруту. Часто напрямки подорожей у зони відпочинку не співпадають із напрямками поїздок, пов'язаних з трудовою метою.

У структурі всіх правопорушень у приміських поїздах домінує місце займають адміністративні правопорушення: 40-45 % правопорушень припадає на хуліганство; 22-25 % - на грабежі; 16-18 % - на крадіжки особистого майна.

Серед адміністративних правопорушень щорічно високою

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

Кількість правопорушень значно підвищується в п'ятницю і суботу, в інші дні тижня їх частка приблизно однакова. У ранкові години частка правопорушень незначна: протягом дня вона зростає, досягаючи вершини у вечорі - від 16 до 20 години (37,7 %); потім знову йде на зниження, залишаючись, однак, досить високою до 24 години. Усього ж у вечірній і нічний час вчиняється три чверті всіх правопорушень.

У приміських поїздах приблизно половина грабежів вчиняється з нанесенням тілесних ушкоджень, чверть - з погрозою насильства, 18-19 % - з подоланням опору потерпілого, 7-8 % - грабежів вчинених у спосіб „ривок” (як правило, це відкрите викрадення дамських сумочок та головних уборів у зимовий період). Більше половини розбійних нападів (55-56 %) учиняються з застосуванням холодної зброї, інші - з нанесенням ударів і побоїв.

Кримінально каране хуліганство у більшості випадків (42-43 % від загальної кількості) проявляється у винятково цинічній і особливо зухвалій поведінці, що грубо порушує громадський порядок і виражає явну неповагу до суспільства, майже кожне третє - це брутальні слова і поява у громадському місці в п'яному стані, що ображає людську гідність і суспільну мораль. Майже третина хуліганських дій була вчинена з опором працівникам міліції при виконанні ними обов'язків з охорони порядку. Майже чверть злочинів і кожне п'яте адміністративне правопорушення вчинено групою.

Для чіткої організації роботи нарядів міліції по супроводу поїздів суттєве значення має вдало поставлене розроблення відповідних графіків. Вони складаються з урахуванням оперативної обстановки, наявності наявних сил і засобів, особливостей приміських пасажиропотоків і вимог МВС України про супровід нарядами міліції всіх вечірніх (з 22 годин) і нічних приміських поїздів. У графіках передбачається наскрізний супровід пасажирських поїздів (від станції відправлення до кінцевої) або тільки на певних ділянках шляху або змішаний.

Успішно зарекомендувала себе така організація охорони порядку, як супровід приміських поїздів у поєднанні з несенням служби на станціях. На кожному зупиночному пункті наряд міліції здійснює патрулювання стільки часу, скільки цього вимагає оперативна

обстановка, але не менше 20 хв. При цьому оглядаються мало освітлені місця, зали очікувань, туалети, автомати з продажу залізничних квитків тощо.

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

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

Подібна практика організації супроводу нарядами міліції дозволила:

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

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

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

оперуповноважені (по лініям роботи).

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

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

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

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

Особливу увагу наряд супроводу повинен виявляти вночі, коли часто вчиняються такі злочини, як розбійні напади, грабежі, хуліганство. У цей час доби наряд постійно проходить потягом, звертаючи особливу увагу на компанії нетверезих пасажирів. Інколи

доцільно вести приховане спостереження за особами, від яких можна очікувати вчинення злочину.

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

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

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

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

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

При встановленні в поїзді осіб, які вчиняють хуліганські дії, необхідно передусім, ужити заходів до їх припинення. Якщо припинити хуліганство не вдається, потрібно запросити через машиніста допомогу в оперативного чергового і звернутися за сприянням до пасажирів. Постраждалим слід надати долікарську

допомогу. У випадках, коли на місці пригоди є сліди руйнування, завдані хуліганськими надписами, надписи хуліганського змісту, знаряддя вчинення хуліганських дій (ножі, леза, кастети тощо), потрібно організувати охорону місця пригоди. Разом із цим, слід прагнути до виявлення свідків (очевидців) учинення хуліганства, затримати і доставити хуліганів до найближчого лінійного відділу (пункту) внутрішніх справ.

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

По прибутті підкріплення на місце пригоди необхідно доповісти старшому начальнику про обстановку в поїзді (про характер інциденту, кількість постраждалих тощо), після чого діяти за його вказівкою.

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

Вимога про подання документа висловлюється в чемній формі із вказівкою, який саме документ потрібно подати. При перевірці документів слід звертати увагу, передусім, на відповідність наявної в документі фотографії особистості, на правильність заповнення всіх реквізитів документа, що перевіряється, на цілісність захисної сітки документа, на строк його чинності, якщо це паспорт - на відмітку про реєстрацію. У ході перевірки слід задавати власнику документа контрольні питання і звіряти відповіді і дані з документом. Якщо в документ вкладає гроші, записки або цінності, потрібно запропонувати володарю самому забрати означені предмети. Перевірку документа, як і весь розгляд про правопорушення, доцільно проводити на певній відстані від оточуючих, а якщо є можливість - в окремому купе, службовому приміщенні вагона тощо.

Слід відзначити, що особи, які замишляють крадіжку, за звичай,

ретельно вивчають обстановку в поїзді: ходять з вагона до вагона; оглядають пасажирів, які входять; підсідають до осіб, які сплять або які знаходяться в нетверезому стані, вичікуючи підходящого моменту для вчинення злочину. Такі особи прагнуть створити видимість, неначе є друзями п'яного, переважно голосно розмовляють, називають його по імені, виявляють фіктивну турботу.

У приміських поїздах злодії, перш за все, з'являються у вечірній час, коли у вагонах знаходиться мало пасажирів. Проходячи потягом, вони перевіряють, чи не супроводжується поїзд працівниками міліції. Діють вони, зазвичай, групою. Один зі злочинців, знаходячись у тамбурі або біля входних дверей, стежить за появою громадян або працівників міліції. Інші в цей час вчиняють крадіжки.

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

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

Дії злочинця можна виявити за положенням частин його тіла, наприклад, права рука і плече опущені донизу, голова як правило повернута у протилежну сторону. Слід також зважати, що кишенькові злодії досить часто вдаються до дій, що допомагають їм виявити працівників міліції. В одних випадках це контрспостереження, в інших - інсценування кишенькової крадіжки, коли один з них лізе до кишені співучасника. Працівники міліції, не знаючи про таку уловку, намагаються затримати злочинця. Останній разом зі співучасниками перетворюють інцидент у розіграш. Якщо ж злочинці переконалися, що вони не потрапили до поля зору працівників міліції, то один з них вчиняє крадіжку, інший відволікає увагу оточуючих, третій приймає викрадене.

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

Злочинці знають, що викрадені речі або документи можуть бути

доказом. Тому після крадіжки вони передусім прагнуть відразу ж передати викрадене співучаснику, який негайно зникає. Якщо виконавця крадіжки запідозрили або затримав потерпілий, то злочинець, як правило, вимагає, щоб його обшукали, і завдяки цьому нерідко збентежує потерпілого, який в таких випадках часто відмовляється від претензій, а оточуючі, збиті з пантелику такою поведінкою злочинця, нерідко вступаються за нього.

Щоб після крадіжки відволікти від себе підозру, злочинець часто заводить розмову з потерпілим. Якщо останній виявить крадіжку, то кишеньковий злодій непомітно підкладає викрадене йому в ноги або його сусідам. Як правило, злочинці швидко залишають місце крадіжки, переходять до іншого вагона або сходять з поїзда на найближчій зупинці і від'їжджають у зворотному напрямку.

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

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

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

- дії особи, яка затримується, і можливі небезпечні наслідки у випадку, якщо вона залишиться на свободі;
- можливі ускладнення при затриманні, які можуть виникнути, якщо з боку затриманого, його співучасників і співчуючих буде чинитися

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

опір;

- ймовірність збройного опору або нападу;
- умови застосування зброї, якщо в цьому виникне необхідність.

При затриманні злочинця (який підозрюється) у вагоні необхідно за допомогою пасажирів відтіснити особу, яка затримується на вільне місце або до тамбуру, загородити доступ до нього сторонніх осіб, установити і записати прізвища, імена, по-батькові, адреси очевидців, негайно через машиніста повідомити оперативного чергового найближчого ЛВВС про затримання і намічене місце висадження затриманого, попросити допомоги у доставленні його до міліції.

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

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

Добре зарекомендували себе на практиці і такі тактичні засоби: один із членів наряду заздалегідь звертає увагу громадян на дії правопорушника в той момент, коли той вчиняє протиправні дії, інші в цей час затримують його. Громадяни, які спостерігали за діями правопорушника, згодом можуть виступити як свідки.

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

Про затримання правопорушника слід негайно повідомити оперативного чергового, а при доставленні затриманого до ЛВВС

доповісти письмовим рапортом начальнику.¹

Контрольні питання:

- 1. Які особливості має охорона громадського порядку в поїздах приміського сполучення?*
- 2. Які види злочинів вчиняються в поїздах приміського сполучення?*
- 3. У чому полягає особливість проведення затримання злочинців у поїздах приміського сполучення?*
- 4. У чому полягає особливість проведення розслідування фактів крадіжок речей пасажирів у поїздах приміського сполучення?*

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

§3 Дії нарядів супроводу під час виявлення вибухонебезпечних предметів

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

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

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

Враховуючи, що діяльність усіх видів транспорту, зокрема залізниць, України пов'язана з діяльністю транспорту інших держав, також і СНД, де до сьогодні не вщухають терористичні акти і злочини терористичної спрямованості, є нагальна потреба організовувати і вживати комплекс профілактичних заходів з недопущення міграційних процесів, незаконного транспортування зброї, боєприпасів, вибухівки не тільки для профілактики злочинів терористичної спрямованості, але й для запобігання можливого застосування в ході вчинення злочинів загально-

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

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

кримінального характеру чи необережного поводження з ними на транспорті, через що можуть постраждати невинні люди. Крім цього, можливість вчинення злочинів із незаконного виготовлення і використання саморобних вибухових пристроїв поширилася також завдяки публікаціям у літературі вільного обігу “рецептів виготовлення бомб у домашніх умовах”, зокрема в Інтернеті.¹

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

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

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

Потяг тим часом проїхав до станції призначення без надзвичайних пригод. А на інший день оперативний черговий знову прийняв від цього анонімного абонента сигнал про те, що бомба закладена на станції. Абонента вдалося „зафіксувати”. Тільки зловмисник поклав трубку на важіль, у нього пролунав дзвінок. Черговий лагідно попросив уточнити: під яку саме станцію, нащо зловмисник оторопіло машинально буркнув: під залізничну... І відразу зрозумів, що

¹ Див. Білий П.М.; Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник.- УКРІНФОРМ, 2001. - 196 с.

„засвітився”.

Для того, щоб протидіяти фактам незаконного використання вибухонебезпечних предметів, слід розглянути, що таке вибухові речовини. *Вибухові речовини (ВР)* – це індивідуальні речовини та суміші, які в результаті певного зовнішнього впливу (нагрівання, удару, тертя, вибуху іншої ВР тощо) здатні до швидкого хімічного перетворювання, що супроводжується виділенням великої кількості енергії та утворюванням газів.

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

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

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

І все-таки необхідно визнати: практика реагування ОВСТ на інформацію (також і анонімну) про можливі вибухи чи вибухи, що замишляються, у місцях установлення вибухових пристроїв залишає бажати кращого. Поки що ОВСТ не готові повною мірою до профілактики і запобігання злочинів цієї категорії. Недостатньо аналізуються обставини і причини вчинення вибухів, не здійснюється прогнозування ймовірних місць установлення вибухових пристроїв і часу їх спрацьовування, виявлення осіб, які підготовляють і вчиняють вибухи.

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

У зв'язку із цим уявляється необхідним викласти деякі рекомендації

з дій працівників міліції при виявленні вибухонебезпечних і підозрілих предметів, а також у випадку надходження анонімного сигналу про погрозу вибуху. Викладені в наказах МВС України № 419 від 12.06.96 р., № 493 від 18.07.96 р. та № 381 від 08.05.99 р.

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

1. Видалити всіх людей на безпечну відстань або до укриття.
2. Зробити попередній візуальний огляд предмета, не доторкаючись до нього.

3. Повідомити про предмет, його зовнішні ознаки, місце знаходження, час виявлення оперативному черговому по ОБСТ, не використовуючи при цьому засобів радіозв'язку.

4. Забезпечити охорону небезпечної зони.

5. Уточнити в очевидців обставини виявлення предмета, з'ясувати ознаки, за якими він був визначений як потенційно вибухонебезпечний. Демаскуючою ознакою вибухонебезпечного предмета може бути, наприклад, „забутий” і явно нікому з оточуючих не приналежний предмет (сумка, валіза, згорток, пакет тощо.). Цей предмет, як правило, знаходиться в якому-небудь місці тривалий час. У виявленні подібних вибухових пристроїв велике значення має пильність, що виявляють оточуючі: провідники вагонів, пасажирки, працівники міліції.

6. Установити осіб, які бачили і можуть пояснити появу підозрілого предмета на даному місці (заряду ВР). Для цього необхідно посадити поруч із предметом працівника міліції у цивільному одязі та організувати спостереження. Якщо виявлений заряд ВР і, отже, вибуховий пристрій, то керівник операції приймає рішення з його знешкодження. Знищення можливе у випадку, якщо небезпека руйнувань або ушкоджень вибухом мінімальна, а втрати людей цілком виключаються.

7. Здійснити ретельніший огляд предмета з метою виявлення ознак, що дозволяють припустити, що він є вибуховим пристроєм (наявність антени, проводів, запаху пально-мастильних матеріалів, розчинників, що йде від предмету, звуку працюючого годинникового механізму, наявність у предмета елементів, що не відповідають його прямому призначенню, а також зв'язків з навколишніми об'єктами у вигляді „розтяжек”, прикріпленого дроту тощо).

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 - вибухотехніків регіональних дільниць контролю

вибухонебезпечних предметів вибухотехнічної служби МВС чи СБУ.

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

Якщо у вибуховому пристрої передбачається наявність радіодетонатора, необхідно за допомогою спеціальних механізмів створити радіоперешкоди в широкому діапазоні частот. Потім, наблизившись до предмета, обережно закріпити на яких-небудь виступаючих його частинах мотузку, що має на кінці гачки, карабіни тощо. З укриття натягнути мотузку і зрушити предмет з місця. Усі ці дії повинна проводити одна людина, щоб уникнути невинуватих жертв, також і в результаті розльоту осколків. При такому впливі на вибуховий пристрій спрацьовують натяжні, відривні, розтяжні, вібраційні та інші елементи, що приводять детонатор у дію.

Якщо вибуху не відбулося, то ступінь небезпеки значно зменшується: радіодетонатор подавлений створеними радіоперешкодами, провокація спрацьовування натяжних і інших елементів підшивачів не дала результату, що свідчить про їх відсутність або непрацездатність з якихось причин.

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

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

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

Рекомендація № 1.

Виявлені предмети, які залишені без догляду.

Відкривай посібник з перевірки підозрілого предмета та дай відповіді на поставлені питання:

Ступінь підозри: низька, середня, висока.

Існує явна загроза вибуху! Немає. Так.

Що-небудь дивне! Немає. Так.

Чи захований предмет. Ні. Так.

Продовжуйте перевірку. Повідомите про подію до контрольного органу.

Перш ніж доторкатися до предмета, придивитися і прислухайтеся.

Обміркуйте можливість евакуації, якщо підозри залишаються.

Установіть свідків.

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

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

Рекомендація № 2.

Відійдіть від об'єкта таким чином, щоб:

Ви знаходилися поза зоною безпосередньої видимості знайденого об'єкта;

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

Ви знаходилися подалі від скла і припаркованих автомобілів;

Ви знаходилися на безпечній відстані від інших небезпечних предметів: газів, що зберігаються в балонах та пляшках, електроустаткування під високим тиском тощо.

Ви знаходилися там, де немає інших виявлених бомб.

ІНФОРМАЦІЯ, НЕОБХІДНА ДО ПЕРЕДАЧІ

Повідомите до контрольного органу:

Що це, (розміри, будь-які деталі тощо).

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

Коли предмет був виявлений і узятий під охорону!

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

Хто свідки! Чи заслуговують вони на довіру!¹

Контрольні питання :

1. У чому полягає небезпека незаконного поводження з вибуховими речовинами в ході пасажирських перевезень?

2. Що таке вибухові речовини?

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

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

РОЗДІЛ 7

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

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

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

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

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

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

визволення заручників.

Працівник міліції має право оголити вогнепальну зброю і привести її в готовність, якщо вважає, що в обстановці, яка склалася, можуть виникнути підстави для її застосування. Спроби особи, яка затримується працівником міліції з оголеною вогнепальною зброєю, наблизитися до нього, скоротивши при цьому визначену ним відстань, чи доторкнутися до його зброї дають працівнику 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 прокурору; б) у випадках поранення ужити заходів для надання потерпілому невідкладної медичної допомоги, вжити при цьому застережні заходи від раптового нападу; в) при смертельних наслідках забезпечити охорону тіла вбитого і обстановки події до прибуття працівників ЛВ ОБСТ чи транспортної прокуратури.

Із прибуттям до ЛВ ОБСТ доповісти рапортом своєму начальнику про застосування або використання зброї, указавши коли, де, за яких обставин використовувалась зброя, до яких це призвело наслідків, кількість використаних патронів, надання потерпілому медичної допомоги.

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

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

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

4 червня 2003 р. наряд супроводження потяга № 107 сполученням “Варшава-Одеса” у складі міліціонерів ОРМ по СП при ЛУ на Одеській залізниці УМВС України на транспорті при супроводженні вказаного потяга від пасажирів вагона № 3 отримали усну заяву про крадіжку в нього грошей в сумі десяти тисяч доларів США та десяти тисяч гривень НБУ. У результаті виття міліціонерами наряду супроводу заходів щодо розкриття вказаного злочину “по гарячих слідах” крадій був виявлений у тамбурі вагона № 19, який намагався стрибнути з потяга, зірвавши перед цим стоп-кран. При затриманні злочинець став чинити фізичний опір, на що старшим наряду згідно з п. 4 ст. 14 Закону України „Про міліцію” (для затримання та доставлення до міліції або іншого

службового приміщення осіб, які вчинили правопорушення, якщо вказані особи чинять опір працівникам міліції) був застосований спеціальний засіб індивідуального захисту – пристрій для відстрілу патронів, споряджених гумовими кулями револьвер “Корнет-С” калібру 9мм, з якого було виконано три прицільних пострілів у злочинця, при взаємодії з членами поїзної бригади на чолі з начальником потяга, злочинець був затриманий. При встановленні особи затриманого ним виявився громадянин Республіки Грузія Ж., при проведенні обшуку в якого викрадене було знайдено і вилучено.

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

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

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

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

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

Інструкція про порядок постійного зберігання і носіння табельної вогнепальної зброї, боєприпасів і спеціальних засобів працівниками міліції, затверджена наказом МВС України від 25 січня 1995 р. № 60 визначає, що видача спеціальних засобів працівникам проводиться

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

після перевірки умов зберігання та знання ними вимог відповідних нормативних актів і складання заліків. Дозвіл на постійне зберігання та носіння спеціальних засобів дається керівниками на підставі рапортів працівників і оформляється наказом.

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

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

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

Контрольні питання:

1. Які нормативні документи врегульовують порядок застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?

2. Який установлений порядок застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?

3. Якими причинами та обставинами зумовлене несвоєчасне або неправомірне застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?

4. Які заходи можуть забезпечити вміле та своєчасне застосування вогнепальної зброї працівниками транспортної міліції?

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

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

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

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

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

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

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

Забороняється нанесення ударів гумовою палицею по голові, шиї, в

області 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 (зі змінами, унесеними наказом МВС України від 15.02.93 р. № 73), виходячи з тактико-технічних даних спеціального засобу.

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

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

Під час використання засобів активної оборони слезоточивої, дратівної дії та металених снарядів не смертельної дії забороняється:

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

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

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

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

- при потраплянні до органів дихання - затримати дихання, вийти із хмари, зробити глибокий видих і подихати свіжим повітрям.

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

Перевищення повноважень із застосування сили, також і спеціальних засобів, тягне за собою відповідальність, установлену законом.

Контрольні питання:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Якщо у взаємовідносинах виникає склад злочину, то вони вже регулюються кримінально-процесуальним законом відповідно до ст.ст. 342, 343, 345, 347, 348, 349 Кримінального кодексу (КК України). Так опір працівнику правоохоронного органу під час виконання ним

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

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

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

волі на строк від семи до чотирнадцяти років (ч. 4 ст. 345 КК України).

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

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

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

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

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

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

ст. 23 ЦК України):

- у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я;
- у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів;
- у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку зі знищенням чи пошкодженням її майна;
- у приниженні честі, гідності, а також ділової репутації фізичної або юридичної особи.

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

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

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

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

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

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

Як приклад можна прокоментувати дії осіб наряду супроводження ОРМ по СП ЛУ на Одеській залізниці УМВСТ. Працівники міліції згідно з книгою служби нарядів ОРМ по СП заступили на службу з охорони громадського порядку в пасажирському потязі № 60/59 сполученням “Одеса-Харків-Одеса”. 03 квітня 2004 р. о 08 год. 30 хв. по прибуттю на кінцеву зупинку станцію Одеса-Головна і до наряду супроводу звернулася провідник вагона №8 М., яка повідомила, що до неї при під'їзді до м. Одеси звертались пасажирки її вагона – громадянки Китаю з інформацією про те, що під час руху потяга їхня супутниця по купе поводи́ла себе підозріло, ніби вчинила якийсь злочин. Її прикмети: вік приблизно 25 років, середнього зросту (170-175 см), середньої статури, стрижка каре, волосся фарбоване, русого кольору. Наряд супроводу, прибувши на місце, перевірити вказану інформацію не мав можливості, через відсутність пасажирів – громадян КНР та вказаної жінки, які вже вийшли з потяга.

07 квітня 2004 р. о 19.23 зазначені міліціонери згідно з книгою служби нарядів ОРМ по СП заступили на службу з охорони громадського порядку в пасажирському потязі № 60/59 сполученням “Одеса-Харків-Одеса”.

У процесі інструктажу, що проводив командир взводу роти із супроводження потягів, увага наряду супроводження зверталася на необхідність дотримання законності, заходів безпеки, посилення пильності при профілактиці правопорушень та недопущенні вчинення злочинів, а також було проведено перевірку знань нормативних актів МВС України, що регламентують порядок несення служби.

Після відправлення потяга, на ділянці між станціями Колосівка-Вознесенськ нарядом супроводження був здійснений обхід рухомого складу з метою попередження та припинення злочинів та правопорушень, у ході якого до наряду міліції звернулась провідник вагону № 8 М. та повідомила, що на місці №25 їде пасажирка, яка за прикметами схожа на зазначену пасажирку, яка 03.04.04 р. їхала потягом у вказаному вагоні разом із громадянами КНР. Прибувши до вказаного купе, нарядом супроводження при перевірці документів було встановлено її особу: гр-ка Ш., яка їхала з м. Одеса до м. Полтава додому. Наряд міліції запропонував гр-ці Ш. для з’ясування обставин пройти до службового купе та показати свої речі. З особистих речей гр-ка Ш. мала при собі невеликих розмірів жіночу сумку коричневого кольору, в якій знаходились особисті речі та мобільний телефон у прозорому чохлі з іноземними ієрогліфами. У ході бесіди Ш. почала хвилюватися та телефонувати своїм знайомим. Наряд міліції звернув на це увагу та запропонував Ш., що якщо вона вчинила крадіжки особистих речей у пасажирів, то краще в цьому щиро зізнатися, оскільки вона поводить себе підозріло і для об’єктивного з’ясування всіх обставин вони будуть зобов’язані зняти її з потяга та доставити до найближчого лінвідділу міліції. Від цього гр-ка Ш. відмовилась та заявила, що на період з 1 по 3 квітня поточного року вона потягами не їздила, а знаходилася в м. Одеса на підтвердження чого пред’явила квитки на концерти святкування Гуморини та квитки до кінотеатрів у м. Одеса. На що, працівники міліції запропонували Ш. власноручно написати про це в поясненні, в якій від хвилювання з’явилася нудота. Після написання пояснення міліціонери вибачилися за турбування і повідомили Ш., що вона вільна, та прийняли пояснення у провідника вагону № 8 М., яка весь цей час знаходилася поруч з міліціонерами. У ході бесіди з боку міліціонерів наряду супроводження щодо гр-ки Ш. спеціальні засоби, заходи фізичного впливу та психологічного тиску не вживалися, разом із тим щодо гр-ки Ш. міліціонери вели себе без

почуття поваги до її людської гідності, упереджено, зверхньо, невивічливо та пред'являли їй несправедливі докори, чим порушили вимоги п. 143 Розділу № IV наказу МВС України № 404-94 р. “Статут ППСМ України”, п.4 “Етичного кодексу працівника ОВС України”, схваленого Колегією МВС України №7км/8 від 05.10.00р. 08 квітня 2004 року гр-ка Ш. звернулася до ЛВ на ст. Полтава зі скаргою на неправомірні дії наряду супроводження. Після проведеного службового розслідування було доведено, що дії міліціонерів були не правомірними, у наслідок чого працівникам наряду супроводу була оголошена сувора догана.

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

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

Щомісячно при підведенні підсумків результатів роботи нарядів супроводження дається принципова оцінка роботі кожного міліціонера, вживаються відповідні заходи реагування до працівників, які мають низькі показники в роботі або порушують службову дисципліну.

Як показує аналіз службової дисципліни, на нележному рівні знаходиться виконавча дисципліна в підрозділах по супроводу потягів.

Так акти звірок, довідки про результати роботи та графіки супроводу потягів надсилаються до ОРМ по СП при лінійному управлінні значно пізніше визначеного терміну (до 25 числа звітного місяця), а також довідки та відповіді на вказівки СГБ.¹

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

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

Контрольні питання:

1. Які види юридичної відповідальності несуть працівники нарядів супроводу за перевищення своїх службових повноважень?

2. Які статті кримінального, адміністративного, цивільного законодавства України встановлюють відповідальність працівників нарядів супроводу за перевищення своїх службових повноважень?

3. В яких випадках встановлюється відшкодування моральної шкоди пасажиром по фактах перевищення своїх службових повноважень працівниками транспортної міліції?

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

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

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

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

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

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

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

Особливої гостроти проблемі додає також наявність в Україні таких негативних явищ, як занепад економіки, безробіття, тяжке матеріальне становище населення. Найбільш небезпечними у плані отримання фізичних ушкоджень чи загибелі працівників виявляються служби громадської безпеки та кримінальної міліції - ППСМ, ВБНОН, КР.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Перед працівником в екстремальних ситуаціях постає дилема:

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

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

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

Тому цілком реальними та необхідними є вимоги, головним чином

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

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

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

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

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

Важливе місце із цього приводу у вихованні працівників та профілактиці надзвичайних подій займає *психологічна робота* з працівниками транспортної міліції. Тільки постійна та системна,

організована на високому рівні психологічна підготовка як курсантів, так і практичних працівників повинна стати однією з основ адаптованості особи до тривалої та ефективної роботи в системі МВС. Результатом психологічної підготовки є формування в особового складу ОВСТ психоемоційної стійкості до можливих фізичних та психологічних перевантажень у критичних ситуаціях та у складних умовах діяльності.

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

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

Тому зазначений навчальний процес необхідно організовувати з урахуванням „менеджменту безпеки”, тобто безпеки професійних рішень.

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

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

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

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

Якщо для підлеглих працівників міліції це передбачає прийняття адекватного рішення і зумовлено конкретними обставинами, то для керівного складу це потребує завчасного чи у найкоротший строк визначення масштабу обставин, часу тривання, готовності працівників до дій у таких обставинах. Від такого визначення всіх ознак

екстремальних обставин залежить добір працівників, їх спорядження спеціальними засобами. Наприклад, у разі затримання оперативними співробітниками одного злочинця, двох або більше в умовах руху поїзда, під час адміністративного затримання тощо.

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

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

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

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

Контрольні питання:

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

ВИСНОВКИ

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

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

2. Через недостатню слідчу і оперативно-розшукову практику органи внутрішніх справ на залізничному транспорті ще не готові упевнено протистояти зловмисникам, які переступають закон за допомогою анонімних дзвоників з погрозою вчинення терористичних актів у потягах і на вокзалах. Вимагають більш глибокого дослідження обставин, і дозволили злочинцям реалізувати свій задум.

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

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

10. Типові ситуації, що складаються на первинному етапі розкриття злочинів у потязі, їхня повторюваність, зумовлена визначеними постійно діючими факторами дозволяють розробляти і вживати комплекси слідчих дій і оперативно-розшукових заходів, тактичні

операції, спрямовані на досягнення проміжної мети розслідування. Злочини проти пасажирів у рухомому складі мають безсумнівні особливості і тому через свою криміналогічну та криміналістичну своєрідність повинні бути виділені в окрему групу, скласти самостійний предмет наукового дослідження. Цього ж вимагають злочинні зазіхання, які вчиняються іноземними громадянами (і проти них), що мають суттєві особливості.

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

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

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

1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів;

2) неправильна, а в окремих випадках неправомірна поведінка пасажирів;

3) недоліки в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті.

7. Одним із першочергових завдань, яке багато в чому визначає успішну боротьбу з „поїзною” злочинністю, є відродження громадських формувань, також і поїзних спеціалізованих ДНД і пошук інших форм залучення громадськості до забезпечення громадського порядку на пасажирському залізничному транспорті. Дуже корисно при цьому звертатися до відповідного досвіду закордонних країн.

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

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

Предметний покажчик

А

Автоматизовані пошукові системи С.64.

Адміністративне затримання правопорушника С.77.

В

Вагонні дільниці С.12.

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

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

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

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

Види залізничного пасажирського сполучення С.17.

Вибухові речовини С.108.

Г

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

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

Д

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

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

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

Дії оперативно-пошукових груп у рухомому складі з виявлення та припинення злочинів С.89-91.

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

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

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

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

Джерела і методи карної реєстрації загального використання С.66.

З

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

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

Завдання нарядів міліції по супроводженню поїздів С.65.

Залізничний транспорт України С.10

Залізничний вокзал С.12

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

Застосування вогнепальної зброї нарядами супроводу С.112-114.

„Зона вчинення злочину” С.96.

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

І

Інформаційне забезпечення розкриття злочинів у пасажирських потягах С. 60.

К

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

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

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

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

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

Л

Лінійний відділ ОВС С. .

Лінійний начальник поїзду С. 13-14.

М

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

Маршрутний лист наряду супроводу С. 81.

Н

Наскрізний супровід нарядами міліції пасажирських потягів С.49.

О

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

Обстановка вчинення злочинів у рухомому складі потягів С.23.

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

Окрема рота супроводу пасажирських потягів С.69-71.

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

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

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

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

Основні завдання ОРМ СП на залізничному транспорті С.70 .

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті С. .

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

Організація охорони громадського порядку на залізничному транспорті С.78.

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

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

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

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

П

Пасажирські станції та їх види С.11.

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

Підготовка та інструктаж нарядів супроводу С. 77.

Планування заходів по організації роботи нарядів супроводу С. 78 .

Попередження та запобігання травматизму і загибелі співробітників нарядів супроводу пасажирських поїздів під час несення служби С.123-125.

Правова основа діяльності підрозділів міліції по забезпеченню

громадського порядку та супроводженню поїздів С.69.

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

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

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

Принципи охорони громадського порядку на авіаційному транспорті С..

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

Р

Резерви провідників пасажирських поїздів С.15.

С

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

Служба охорони громадського порядку на залізничному транспорті С.69 .

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

Специфічними умовами функціонування пасажирського залізничного транспорту С.88.

Спосіб вчинення злочину С.19.

Т

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

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

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

Типи залізничних пасажирських потягів С.18.

Транспортна залізнична мережа С.10.

У

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

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

Ф

Фактори, що визначають специфіку розкриття і розслідування незаконного перевезення на залізничному транспорті заборонених речовин і предметів: наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових,

сильнодіючих, отруйних і інших речовин С.90.

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

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

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

Х

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

Ю

Юрисдикція ОВС на залізничному транспорті С.77.

ЛІТЕРАТУРА

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

міліції України”.

22. Наказ МВС України № 499-96 р. “Про заходи щодо проведення оперативно-профілактичних операцій”.

23. Наказ МВС України № 708-97 р. “Про додаткові заходи по зміцненню законності та дисципліни серед особового складу органів внутрішніх справ України”.

24. Наказ МВС України № 414 – 98 р. “Про затвердження інструкції про порядок розгляду пропозицій, заяв, скарг і організації особистого прийому громадян в органах внутрішніх справ ... установ, організаціях і на підприємствах системи МВС України”.

25. Наказ МВС України від 30.07.98 р. № 555 “Про затвердження Положення про стройовий підрозділ міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню потягів УМВСТ, лінійного відділу, управління”.

26. Наказ МВС України № 670 від 16.09.98 р. “Про затвердження положення про стройовий підрозділ патрульно-постової служби міліції”.

27. Наказ МВС України від 8.12.98 р. № 238 “Про затвердження типових штатів стройових підрозділів міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів УМВСТ, лінійного відділу, лінійного управління”.

28. Наказ МВС України від 6.11.00 р. № 764 “Про затвердження Інструкції щодо організації роботи з огляду, вилучення, вибухотехнічного дослідження вибухових речовин і вибухових пристроїв та їх централізованого обліку в ОВС України”.

29. Наказ МВС України від 21.02.01 р. № 129 „Про організацію виконання Комплексної програми профілактики злочинів на 2001-2005 роки”.

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

31. Наказ МВС України і ДМСУ від 29.11.01 р. № 777 „Про введення в дію спільного рішення колегій МВС і ДМСУ від 18.11.01 р. Про стан взаємодії органів і підрозділів МВС і ДМСУ в боротьбі зі злочинністю та шляхи поліпшення цієї взаємодії”.

32. Наказ МВС України від 4.10.03 р. № 1155 „Про вдосконалення реагування на повідомлення про злочини, інші правопорушення і події та забезпечення Оперативного інформування в органах і підрозділах внутрішніх справ України”.

33. Наказ МВС України від 17.11.03 р. № 1395 “Про облік амін правопорушень”.

34. Наказ МВС України від 17.11.03 р. № 1396 “Про утворення Департаменту транспортної міліції МВС України”.

35. Наказ МВС України від 30.01.04 р. № 97 “Положення про Департамент транспортної міліції”.

36. Наказ МВС України від 02.02.04 р. № 94 „Про затвердження положень

про територіальні і на транспорті органи МВС України”.

37. Наказ МВС України від 27.02.04 р. № 213 “Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України”.

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

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

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

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

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

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

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

45. Наказ Міністерства транспорту України від 28 липня 1998 року N 297 „Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

55. Васильева О.М. Основы взаимодействия милиции и общественности. – М., 1981.
56. 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.
57. Веремеенко И.И. Механизм административно-правового регулирования в сфере охраны общественного порядка. – М., 1981.
58. Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. - Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте, Пр. пособие - М.: Издательство "Экзамен", 2003, - 128 с.
59. Гёрлих У. Железнодорожная полиция - составная часть полиции ФРГ. Пер. с нем. / М.: ВЦП НТЛиД. Перевод № А-40579, 1978. с.4.3.
60. Материалы 22-го заседания Ассоциации Колпофер от 23 марта 1995 года, Париж. 111с.
61. Гижевский В.К., Троилин В.В. Общественность и охрана общественного порядка на транспорте. – К., 1992. – 68 с.
62. Гончарук С.Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України (адміністративно-юрисдикційний повноваження органів внутрішніх справ): Навчальний посібник. – К., 1995.
63. Грохольський В.Л., Білий П.М. Тактика і методика затримання правопорушників на об'єктах залізничного транспорту. - Одеса, 1999. – 54 с.
64. Додин Е.В. Административная деликтология. - Одесса, 1997.
65. Додин Е.В., Ключниченко А.П. Административная юрисдикция органов внутренних дел. – К., 1981.
66. Иванов В.А. Взаимодействие милиции общественности в борьбе с правонарушениями. - М., 1983.
67. Калаянов Д.П. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел Украины: Учебное пособие. - Одесса, 1998.
68. Колонтаевский Ф.Е. Организация и совершенствование службы охраны общественного порядка. - М., 1987.
69. Ліпкан В.А., Никифорчук Д.И., Руденко М.М. Боротьба з тероризмом - К.: Знання України, 2002. - 254 с.
70. Матвеев В.И., Кальшулин ЮМ., Дремін Л.Г. Пособие проводнику пассажирских вагонов. - М.: Транспорт, 1983. 110 с.
71. Облаков А.Ф. Организация и тактика раскрытия и расследования краж личного имущества на железнодорожном транспорте. Учебное пособие. - Хабаровск: ВШ МВД СССР, 1986. 96 с.
72. Околович Л.В. Організація і тактика охорони громадського порядку на транспорті. - К., 1996.
73. Прус В.М. Правоохранительные органы на транспорте. - Одесса, 1997.
74. Скоробогатов В.П. Обслуживание пассажиров в поездах. М.: Высшая

-школа, 1989. 96 с.

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

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

77. 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 .

78. Юридичний словник-довідник: За ред. Ю.С. Шемшученка. – К.: 1996.

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

80. Юхно О.О. Проблеми запобігання крадіжкам приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті. Монографія. – Одеса. – 2006. – 201 с.

81. Сборник нормативно-правовых актов по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом по странам СНГ и Балтии. / Под ред. Мукминовой Т.А. – К.: ДНДЦ УЗ, 2005. – 192 с.

82. Справочник сотрудника транспортной милиции. Учебное пособие / Под ред. В.Е. Власова. - Санкт-Петербург: ООО «Петровский фонд», 1998. 353 с.

83. Справочник милиционера транспортной милиции / Под ред. В.П. Глухова. - Самара: Средневожское УВДТ, 1996. - 115 с.

ДОДАТОК № 1

МВС УКРАЇНИ
Управління МВС України
на Одеській залізниці

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

 (назва лінійного підрозділу)

I 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)

II РОЗДІЛ

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

Відмітки про наявність наряду супроводження потягів:

Потяг № _____
 (відмітки начальників потягів, ПІБ та підпис)

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

Пункти пересадки на станціях: 1.

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

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

III РОЗДІЛ

**відмітка про перевірку служби наряду працівниками лін.
 підрозділів:**

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

IV РОЗДІЛ

Результати супроводження:

Складено адмін. протоколів: на _____ осіб

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

Затримано злочинців: _____ осіб

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

Правопорушники здані:

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

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

ДОДАТОК №2

УПРАВЛІННЯ МВС УКРАЇНИ НА ОДЕСЬКІЙ ЗАЛІЗНИЦІ

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

“ЗАТВЕРДЖУЮ”

Начальник лінійного відділу

на ст. _____
_____ міліції

(прізвище, ініціали)

_____ 200 ____ р.

М.П.

МАРШРУТНИЙ ЛИСТ №

Строк дії до _____

Супроводження поїздів №№ _____

оперативною групою міліції

Старший

групи

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

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

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

ПРАВА

-перевіряти у громадян документи, проводити огляд багажу,
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;
- виконувати свої завдання неупереджено, у точній відповідності із законом;
- ретельно та уважно розбиратися на місці з правопорушником громадського порядку. Обґрунтовано роз’яснити правопорушнику характер правопорушення, яким за законом передбачена відповідальність, а також їх права у зв’язку з притягненням до відповідальності, кому можуть оскаржити їх дії.

Маршрут супроводження поїздів:

Поїзд № _____	_____
	відмітка начальника поїзда
Від ст. _____	до ст. _____
	печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу
Поїзд № _____	_____
	відмітка начальника поїзда
Від ст. _____	до ст. _____
	печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу
Поїзд № _____	_____
	відмітка начальника поїзда
Від ст. _____	до ст. _____
	печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу
Поїзд _____	№ _____

	відмітка начальника поїзда
Від ст. _____	до ст. _____
	печатка чергового по ЛВ або чергового по вокзалу

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

Відмітка про перевірку роботи наряду супроводження.

Результати супроводження (заповнюється після прибуття до ЛВ):

Припинено

адмінправопорушень _____

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

П.І.Б. правопорушників, № адмінпротоколу)

припинено злочинів _____

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

П.І.Б., затриманих осіб, № ЖРЗПП)

(П.І.Б., підпис старшого групи)

ДОДАТОК №3

АКТ

зняття з потяга пасажирів

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 _____

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

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

Загалом опитано 200 осіб, з яких 140 - працівники ОВСТ та 60 - працівники залізниці.

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

ДОДАТОК №5

ДАНІ АНКЕТУВАННЯ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТНОЇ МІЛІЦІЇ

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

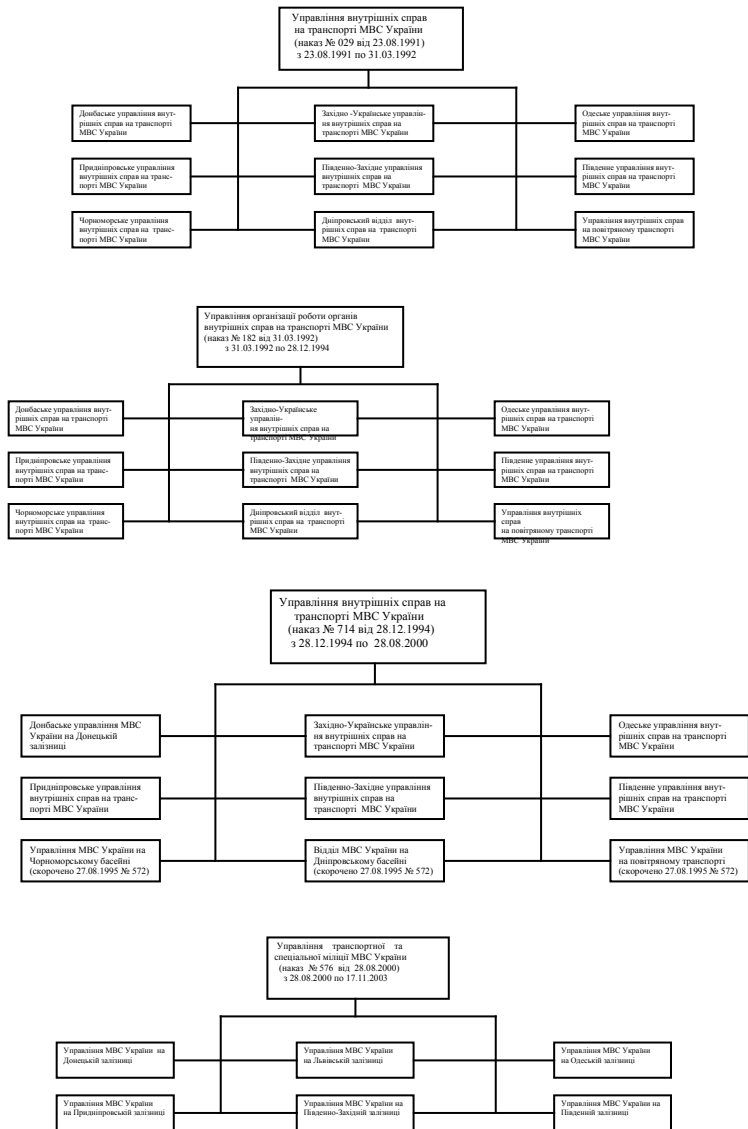
ДОДАТОК №6

ДАНІ АНКЕТУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ*

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

ДОДАТОК №7

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





ДОДАТОК № 8.

Коды железных дорог государств и их условные обозначения

Государство	Железнодорожная администрация	Код железной дороги	Условные обозначения	
			Русское	Латинское
Азербайджанская Республика	Азербайджанская государственная железная дорога	57	АЗ	А2
Республика Армения	Армянская железная дорога	58	АРМ	АНМ
Республика Беларусь	Белорусская железная дорога	21	БЧ	ВС
Грузия	Грузинская железная дорога	28	ГР	ОР
Республика Казахстан	ЗАО НК "Казахстанские железные дороги"	27	КЗХ	КТО
Кыргызская Республика	Кыргызская железная дорога	59	КРГ	КВС
Республика Молдова	ГП "Железная дорога Молдовы"	23	ЧФМ	СРМ
Российская Федерация	ОАО "Российские железные дороги"	20	РЖД	Р2Р
Республика Таджикистан	ГУП "Таджикская железная дорога"	66	ТДЖ	ТХО2
Туркменистан	Управление "Туркменские железные дороги"	67	ТРК	ТНК
Республика Узбекистан	ГАЗК "Узбекские железные дороги"	29	УТИ	ІЯІ
Украина	Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины „Укрзалізниця”	22	УЗ	ІГ
Латвийская Республика	ГАО "Латвийская железная дорога"	25	ЛДЗ	ІІ2

Литовская Республика	АО "Литовские железные дороги"	24	ЛГ	ИЗ
Эстонская Республика	АО "Эстонская железная дорога"	26	ЭВР	б/н

ДОДАТОК № 9.

Сокращенное обозначение дорог железнодорожных администраций

Азербайджанская государственная железная дорога	АЗ
Армянская железная дорога	АРМ
Белорусская железная дорога	БЧ
Грузинская железная дорога	ГР
<i>ЗАО НК "Казахстанские железные дороги", в том числе:</i>	
Западно-Казахстанская	З-КЗХ
Алма-Атинская	АЛМ
Целинная	ЦЛМ
Киргизская железная дорога	КРГ
"АО "Латвийская железная дорога"	ЛДЗ
АО "Литовские железные дороги"	ЛГ
ГП "Железная дорога Молдовы"	ЧФМ
ОАО "Российские железные дороги"	РЖД
Октябрьская	ОКТ
Калининградская	КЛГ
Московская	МСК
Горьковская	ГОР
Северная	СЕВ
С.-Кавказская	С-КВ
Ю-Восточная	Ю-В
Приволжская	ПРИВ

Куйбышевская	КБШ
Свердловская	СВРД
Ю.-Уральская	Ю-УР
З.-Сибирская	З-СИБ
Красноярская	КРАС
В.-Сибирская	В-СИБ
Забайкальская	ЗБК
Дальневосточная	Д-В
Сахалинская	САХ
ГУП Таджикская железная дорога	ТДЖ
<i>Управление „Туркменские железные дороги“:</i>	
Туркменские железные дороги	ТРК
ГАЗК „Узбекские железные дороги“	УЗБК
<i>Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины:</i>	
Донецкая	ДОН
Приднепровская	ПРИДН
Одесская	ОДС
Львовская	ЛЬВ
Юго-Западная	Ю-З
Южная	ЮЖ
АО „Эстонская железная дорога“	ЭВР

**СПИСОК
НАИБОЛЕЕ УПОТРЕБЛЯЕМЫХ ОТМЕТОК,
ПРОСТАВЛЯЕМЫХ В ПРОЕЗДНЫХ
И ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТАХ,
ПРИМЕНЯЕМЫХ СОГЛАСНО СОГЛАШЕНИЮ**

1. Срок годности проездного документа продлен до.....
 чило..... мес. год.
2. Действительность проездного документа восстановлена..... .
3. Отдельное купе.
4. Ст. ж.д., остановка с продлением срока
 годности билета.
5. Проездной документ не использован полностью по вине железной
 дороги.
6. Действие проездного документа прекращено по ст.....ж.д.
7. Действие проездного документа прекращено на..... человек.
8. Спецвагон.
9. Спецпоезд.
10. Проездной документ не использован на участке.....по
 вине железной дороги.
11. Багаж на руках.
12. Дипломатический багаж.
13. Багаж не прибыл.
14. Багаж принадлежит пассажиру, проездной документ № _____
15. От объявления ценности отказываюсь.
16. Отказано в перевозке на основании Ст. 11 § 1 п.1.
17. Вагон № _____ ж.д. отцеплен по станции.....ж.д.
 числамесяцагод перевод в вагон вышеоплачиваемой
 категории.
18. Двойная продажа мест. Перевод в вагон нижеоплачиваемой
 категории.
19. Двойная продажа мест. Перевод в вагон вышеоплачиваемой
 категории.
20. Переотправка багажа, (грузобагажа), провозные платежи взыскать с
 получателя.
21. Возврат, багажа на станцию отправления, провозные платежи
 взыскать с получателя.
22. Срок доставки багажа продлен по число
 месяц год.
23. От станции _____ ж.д.
24. До станции _____ ж.д.

25. Проездной документ использован в вагоне _____ ж.д.
26. Двойная продажа мест. Проездной документ от станции _____ ж.д. использован в вагоне _____ ж.д. категории _____
27. По талонам "туда и обратно".
28. Багаж сдан до станции.....
29. Багаж выдан на станции.....
30. К багажной отправке №.....
31. Первоначальная багажная квитанция.
32. Досылочная, к грузобагажной отправке №.....
33. Находка.

ДОДАТОК № 11.

ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ ТИПОВ ВАГОНОВ, КУРСИРУЮЩИХ В СООБЩЕНИИ МЕЖДУ СТРАНАМИ СНГ, ЛАТВИИ, ЛИТВЫ, ЭСТОНИИ

<i>Скорый и пассажирский поезд</i>				
Обозначение типов вагонов, курсирующих по СНГ, Латвии, Литве, Эстонии	Жесткий вагон, место для сидения „О” (общий)	Жесткий вагон, Место для лежания „П” (плацкартный)	Жесткий вагон, с 4-х местными купе, место для лежания „К” (купейный)	Мягкий вагон, с 2-х местными купе „Л” (СВ)
Класс Пассажирских вагонов	2	2	2	1

ДОДАТОК № 12

„ЗАТВЕРДЖУЮ”

Начальник Управління
МВС України на Одеській
залізниці

„_____” липня 2002 р.

ПЛАН

Управління МВС України на Одеській залізниці щодо проведення загальнодержавних цільових оперативно-профілактичних заходів під умовною назвою „ФІРМА”

м. Одеса

5 липня 2002 р.

Протягом останніх років для України, як і для багатьох інших країн Східної та Центральної Європи, дедалі більшої актуальності набуває проблема вивозу, під виглядом працевлаштування, у розвинуті країни Західної Європи та Азії молодих жінок з метою використання їх у секс-бізнесі та на примусових роботах. Торгівля людьми, за визнанням ООН, є одним з видів транснаціональної організованої злочинності, за кримінальними прибутками вона межує з торгівлею зброєю, викраденим автотранспортом та наркобізнесом. Спостерігається стійка тенденція до зростання цього виду організованої злочинності.

Згідно Указу Президента України № 143/2002 від 18.02.2002р. "Про заходи щодо дальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян" протидія цьому ганебному явищу (торгівлі людьми) визнана як один з пріоритетних напрямків діяльності правоохоронних органів.

На виконання плану МВС України № 269т/Гн. від 27 червня 2002 року, п. 10 Комплексної програми протидії торгівлі людьми на 2002-2005 рр., затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 05.06.2002р. №766, з метою активізації роботи щодо виявлення і перекриття каналів вивезення за кордон громадян України для їх подальшої сексуальної експлуатації, використання на примусових роботах, а також встановлення і викриття комерційних фірм, злочинних угруповань та окремих осіб, причетних до торгівлі людьми, провести на території оперативного обслуговування УМВС України на Одеській залізниці у період з 8 липня по 8 серпня поточного року загальнодержавні цільові оперативно-профілактичні заходи під умовною назвою „ФІРМА”:

1. Мета заходів:

1.1. Визначення конкретних фірм, що під виглядом працевлаштування громадян України за кордоном, організації туристичних турів, шлюбних та модельних бюро, вивозять за кордон з

метою продажу до борделів для сексуальної експлуатації молодих жінок, та проведення щодо них комплексу оперативно-розшукових заходів, спрямованих на документування їхньої злочинної діяльності.

1.2. Установлення закордонних фірм, установ та закладів (з конкретними адресами), власники яких безпосередньо або за їхнім посередництвом інші особи, причетні до злочинів, пов'язаних з торгівлею людьми, з метою проведення в подальшому спільних з правоохоронними органами зарубіжних країн оперативних заходів з припиненню цього виду організованої злочинності (документування буде проводитися за окремим планом під час проведення спільних міжнародних заходів).

1.3. Виявлення, документування та припинення злочинної діяльності фірм, організацій, установ, злочинних угруповань та окремих осіб, причетних до торгівлі людьми, а також сутенерства і звідництва на території України.

2. На підготовчому етапі (з 8 по 28.07.2002 р.):

2.1. За участю керівників галузевих служб УМВС України на Одеській залізниці провести оперативну нараду, під час якої визначитись щодо взаємодії підрозділів при проведенні оперативно-профілактичних заходів, спрямованих на встановлення та припинення протиправної діяльності фірм, організацій та установ, злочинних угруповань та окремих осіб, які під виглядом надання послуг з питань працевлаштування, туристичних поїздок, модельного та іншого бізнесу займаються вивезенням за кордон громадян України з метою сексуальної експлуатації, використання у порнобізнесі, втягнення у злочинної діяльності, усиновлення (удочеріння) з комерційною метою, експлуатації їхньої праці.

Відп. - начальник УМВСТ.

Строк - 08.07.2002 р.

2.2. У взаємодії з обласними та районними центрами зайнятості населення підготувати списки зареєстрованих суб'єктів господарської діяльності, які здійснюють посередництво у працевлаштуванні громадян України на роботу за кордоном, туристичних, шлюбних та модельних агенцій, розташованих на території обслуговування УМВС України на Одеській залізниці, та в подальшому підлягають перевірці.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - до 12.07.2002 р.

2.3. Проаналізувати наявну оперативну інформацію щодо злочинних угруповань та окремих осіб, які займаються сутенерством, звідництвом, підбором та вербуванням жінок з метою їх вивозу та

продажу за кордон, а також комерційних фірм, працівники яких сприяють зазначеній діяльності.

Скласти меморандуми оперативної інформації, розробити заходи щодо їх перевірки.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН, БЗПВ, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.4. Розробити типові завдання та довести до агентури, яка перебуває на зв'язку в оперативних підрозділах з метою отримання інформації щодо сутенерів, звідників та торговців людьми, фірм, організацій та установ, причетних до цієї злочинної діяльності, а також каналів вивезення та осіб, які потерпіли від цих злочинів.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН, БЗПВ, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - до 11.07.2002 р.

2.5. Вивчити матеріали ОРС "Захист", заведені на злочинні угруповання та окремих осіб, які можуть бути причетними до торгівлі людьми, звідництва, сутенерства та утримування місць розпусу. Визначити справи найбільш перспективні для реалізації, розробити плани додаткових оперативно-розшукових заходів та здійснити їх реалізацію, використовуючи можливості КП та ОТУ.

Вик. - відділи КР, БОЗ, КП ЛВ, УМВСТ

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.6. За результатами вивчення зазначених справ, визначити категорію осіб та їхні злочинні зв'язки, які потребують додаткової перевірки та розроблення, для чого підготувати відповідні завдання до КП та ОТУ.

Вик. - відділи КР, БОЗ ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.7. Зібрати та проаналізувати інформацію щодо працівників підприємств і організацій, діяльність яких було припинено у зв'язку з причетністю їх до звідництва, сутенерства та торгівлі людьми. Визначити коло осіб указаної категорії, які продовжують протиправну діяльність в інших підприємствах аналогічної спрямованості та здійснити їх відпрацювання із заведенням, у разі необхідності, справ оперативного обліку.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН, БЗПВ, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.8. Надіслати запити до СБУ, прокуратури, Держкомкордону, податкової міліції, регіональних установ Міністерства праці та соціальної політики, обласних та районних центрів зайнятості населення щодо суб'єктів господарської діяльності, які здійснюють посередництво у працевлаштуванні громадян України на роботу за

кордоном, туристичних, шлюбних та модельних агенцій, щодо яких є наявна інформація про їхню причетність до торгівлі людьми і які в подальшому підлягатимуть перевірці.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.9. Провести комплекс розвідуально-пошукових. заходів за місцем розташування фірм, що потрапили до поля зору правоохоронних органів на причетність до торгівлі людьми, з метою встановлення осіб, які займаються вербуванням жінок, оформляють документи на виїзд за кордон і пропонують їм працевлаштування в різноманітних розважальних закладах, у сфері обслуговування, по догляду за пристарілими тощо.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН, БЗПВ, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.10. За наявності достовірної інформації, розробити плани легендованого введення до злочинних угруповань, що займаються сутенерством, звідництвом та торгівлею людьми, працівників оперативних підрозділів (забезпечивши їх документами прикриття), а також агентурного апарату}', з метою отримання достовірної інформації щодо організаторів, посередників та замовників вивезення жінок за кордон.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН, БЗПВ, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.11. У місцях перетину державного кордону України залізничним транспортом, залізничних вокзалах, спільно з підрозділами Держкомкордону організувати пошукові заходи з метою виявлення потенційних потерпілих та осіб, які їх супроводжують за межі України з подальшою перевіркою на причетність до торгівлі людьми.

Вик. - відділи КР, БОЗ, КМСН, БЕЗ, БНОН, БЗПВ ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.12. Націлити бригади поїздів міжнародного сполучення на виявлення груп жінок, які направляються за кордон, про що інформувати правоохоронні органи з метою виявлення потерпілих осіб від торгівлі людьми та осіб, які їх супроводжують, з подальшою перевіркою їх на причетність до торгівлею людьми.

Вик. - відділи КР, БОЗ, КМСН, БЕЗ, БНОН, БЗПВ ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2.13. З метою реалізації інформації, отриманої на підготовчому етапі зазначених заходів, розробити конкретні плани з урахуванням оперативної обстановки в регіоні та створити необхідну кількість оперативних груп із числа найдосвідченіших працівників ЛВ та

УМВСТ. До складу цих груп задіяти сили і засоби спецпідрозділів „Сокіл” і „Беркут”, ДАІ, податкової служби, кримінального розшуку, ОТВ.

Відп. - начальник УМВСТ, начальники ЛВ.

Строк - до 27.07.2002 р.

3. На практичному етапі (з 29 липня до 8 серпня 2002 р.):

3.1. Провести перевірки господарської діяльності фізичних та юридичних осіб, які займаються посередництвом у працевлаштуванні населення за кордоном, туристичних фірм, розташованих на території обслуговування, щодо дотримання ними ліцензійних умов, інших законодавчих норм, що регламентують їхню діяльність.

Вик. - відділи БЕЗ, КР, БОЗ, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.2. Реалізувати заплановані заходи легендованого введення до злочинних угруповань, що займаються звідництвом, сутенерством та торгівлею людьми, працівників оперативних підрозділів ЛВ, УМВСТ, забезпечивши їх документами прикриття, а також агентурного апарату.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ, КМСН, БЗПВ, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.3. За наявності достовірної інформації щодо причетності організацій, суб'єктів підприємницької діяльності до торгівлі людьми, заводити справи оперативного обліку з метою подальшого документування та припинення їхньої злочинної діяльності, при цьому, проводити оперативні комбінації з використанням можливостей КП, ОТУ, інших оперативних сил та засобів.

Вик. - відділи КР, БОЗ, БЕЗ, КП ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.4. Оперативним шляхом здійснити перевірку осіб та підприємств, які надають рекламні оголошення щодо працевлаштування, туризму та різного роду дозвілля за кордоном з метою виявлення їх зв'язків зі злочинними угрупованнями, причетними до торгівлі людьми.

Вик. - відділи КР, БЕЗ, БОЗ ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.5. Реалізувати справи оперативного обліку, заведені щодо злочинних груп та окремих осіб, які займаються торгівлею людьми, утриманням домів розпусти, сутенерством та звідництвом, які були заведені та визначені на підготовчому етапі, як найбільш перспективні.

Вик. - відділи КР, БОЗ, КМСН, БНОН, БЗПВ ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.6. Здійснити комплекс оперативно-розшукових заходів щодо осіб, які раніше притягалися до кримінальної відповідальності за

злочини, пов'язані з торгівлею людьми з використанням залізничного транспорту, з метою перевірки їх на причетність до вчинення нових злочинів та одержання інформації про фірми та окремих осіб, які займаються вербуванням та вивезенням за кордон громадян України для подальшого продажу.

Вик. - відділи КР, БОЗ, КМСН, БНОН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.7. За отриманою на підготовчому етапі інформацією, щодо громадян України, депортованих із країн перебування за зайняття проституцією, ужити вичерпних заходів зі встановлення та припинення злочинної діяльності фірм і осіб в Україні, які сприяли їх вербуванню, вивозу та „працевлаштуванню” за кордоном.

Вик. - відділи КР, БОЗ, БЕЗ, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.8. Перевірити осіб, які за характером своєї поведінки належать до груп ризику (непрацюючі, молоді жінки, повії, вихідці з неблагополучних сімей), які перебувають на об'єктах залізничного транспорту і можуть стати потерпілими від торгівлі людьми, з метою виявлення та припинення спроб їх вербування та встановлення причетних до цього осіб.

Вик. - відділи АСМ, КР, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.9. За інформацією, отриманою в результаті відпрацювання друкованих оголошень, які розміщені в засобах масової інформації та містять ознаки реклами щодо надання сексуальних послуг та підбору молодих жінок для роботи у сфері сексуального бізнесу в Україні і за кордоном, провести заходи з реалізації матеріалів, напрацьованих на підготовчому етапі, щодо осіб, організацій та установ, що їх ініціювали.

Вик. - відділи КР, БОЗ, БЕЗ, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу

3.10. Постійно проводити інструктажі міліціонерів роти супроводження потягів, націлюючи на виявлення осіб, пов'язаних з торгівлею людьми, а також жінок, які можуть бути потерпілими.

Вик. - відділи КР, АСМ, ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.11. Спільно з підрозділами Держкомкордону та Держмитслужби в місцях перетину державного кордону здійснювати перевірки контрактів, угод, також туристичних, та встановлювати справжню мету виїзду за кордон груп жінок віком до 35 років.

Вик. - відділи КР, БОЗ, БЕЗ, БНОН, КМСН ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

3.12. Зібрати, проаналізувати та узагальнити інформацію щодо іноземних фірм, розважальних закладів, їх власників, іноземців, причетних до торгівлі людьми та надіслати на адресу ГУКР МВС України з метою подальшого інформування правоохоронних органів іноземних держав для вжиття спільних заходів, спрямованих на припинення протиправної діяльності міжнародних злочинних угруповань.

Вик. - відділи КР, БОЗ, БЕЗ, КМСН, АСМ ЛВ, УМВСТ.

Строк-до 10.08.2002р.

3.13. Результати проведення заходів щодо попередження та розкриття злочинів, пов'язаних з торгівлею людьми, сутенерством та утриманням місць розпусти і звідництвом, широко висвітлювати в засобах масової інформації.

Відп. - відділи КР, БОЗ, БЕЗ, КМСН, АСМ ЛВ, УМВСТ.

Строк - протягом практичного етапу.

4. Копію плану проведення загальнодержавних цільових заходів "Фірма" та розпоряджень про створення робочих груп надіслати до ГУКР МВС України до 12 липня 2002 р., а копії розпоряджень про створення оперативних груп та плани реалізації заходів до 30 липня 2002 року.

Відп. - ВКР УМВСТ.

5. Про результати проведення 2-го (практичного) етапу заходів щодобово доповідати в ГУКР МВС України без розшифрування позицій.

Відп. - ВКР УМВСТ.

6. Узагальнену інформацію про результати проведення загальнодержавних цільових оперативно-профілактичних заходів під умовною назвою „Фірма”, згідно з форми звітності, доповісти в ГУКР МВС України.

Відп.- ВКР УМВСТ.

Начальник ВКР УМВС України
на Одеській залізниці

Начальник слідчого відділу
УМВС України на Одеській залізниці

ДОДАТОК № 13

„ЗАТВЕРДЖУЮ”

Начальник Управління
МВС України на Одеській
залізниці

„_____”, липня 2003 р.

ПЛАН

**організаційних та практичних заходів Управління МВС
України на Одеській залізниці з проведення оперативно-
профілактичної операції „Пасажир”
у період з 15 по 25 липня 2003 р.**

м. Одеса

12 липня 2003 р.

Аналіз оперативної обстановки свідчить, що з початком літнього сезону на території оперативного обслуговування Управління активізували свою злочинну діяльність злочинці-гастролери. Як наслідок цього в пасажирських потягах збільшилась кількість крадіжок особистого майна, грошей та документів у пасажирів.

Так, у червні 2003 р. до лінійних відділів управління надійшло 37 заяв від пасажирів про викрадення їх особистого майна та грошей, також 17 заяв про крадіжки документів. За 10 днів липня м.р. до ЛВ надійшло 18 таких заяв від пасажирів.

З метою забезпечення особистої та майнової безпеки пасажирів під час їх слідування в пасажирських потягах на території оперативного обслуговування УМВС України на Одеській залізниці в період з 15 по 25 липня 2003 р. проводиться оперативно-профілактична операція „Пасажир”, під час якої здійснити наступні заходи:

1. Організаційні заходи

1.1. В УМВС України на Одеській залізниці розгорнути діяльність оперативного штабу на чолі з першим заступником начальника, начальником кримінальної міліції Управління. До складу штабу залучити керівників структурних підрозділів, характер діяльності яких відповідає меті операції.

Вик. - керівництво УМВС.

Строк-до 15.07.2003р.

1.2. Для забезпечення оперативного керування силами і засобами лінійного відділу, своєчасного і обґрунтованого проведення оперативно-профілактичних заходів щодо попередження та розкриття

злочинів у сфері пасажирських перевезень продовжити введення контрольно-наглядової справи та призначити відповідального працівника карного розшуку за даним напрямком роботи.

Вик.-

Строк - постійно.

1.3. Щоденно аналізувати стан оперативної обстановки у сфері пасажирських перевезень на території обслуговування для своєчасного узагальнення та оброблення оперативної та іншої інформації, взаємообміну, негайного маневрування нарядами міліції, оперативно-пошуковими групами, аналізу ситуації, підготовки відповідних рішень та звітів.

Вик. - ВКР УМВСТ, ЛВ.

Строк - щоденно.

1.4. Провести зустрічі в резервах провідників ст. Одеса-Мала, Миколаїв, Знамянка, Шевченко та Херсон, на яких роз'яснити поїзним бригадам про криміногенну ситуацію в пасажирських потягах, дати прикмети підозрюваних осіб і їхніх дій при вчиненні крадіжок особистого майна у пасажирів.

Вик. - о/с ВКР УМВСТ, ЛВ.

Строк - постійно.

2. Оперативно-профілактичні заходи:

2.1. Виходячи з аналізу оперативної обстановки на дільниці обслуговування, визначати пасажирські потяги, які необхідно обов'язково супроводжувати нарядам міліції і оперативно-пошуковим групам, а також організовувати відпрацювання найбільш складних в криміногенному відношенні об'єктів обслуговування.

Вик. - ВКР УМВСТ, ЛВ.

Строк - до 15.07.2003р., далі постійно.

2.2. Скласти меморандуми оперативної інформації, по яких необхідна додаткова перевірка щодо осіб, які мають наміри вчинити злочини в пасажирських потягах та на об'єктах обслуговування, передбачити заходи щодо оперативного перекриття таких осіб та членів злочинних груп. Для реалізації наявної оперативної інформації особовому складу оперативних підрозділів перейти на ущільнений графік зустрічей з джерелами оперативної інформації.

Вик. - оперативні служби УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.3. Для своєчасного і оперативного реагування на повідомлення про злочини в поїздах, на залізничних вокзалах і стикових станціях створити мобільні оперативно-пошукові групи і організувати заходи з викриття і затримання кримінально-гастролуючого елементу, осіб, які

незаконно мігрують, особливо вихідців із кавказького регіону, перевізників зброї, боєприпасів, вибухівки та наркотиків.

Вик. - ВКР, ВБНОН, ДСБЕЗ, АСМ УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.4. У взаємодії з АСМ Управління здійснити заходи з виявлення і перевірки законності перебування на території України іноземців, які прибули з країн далекого та близького зарубіжжя, у разі виявлення порушень приймати рішення згідно з чинним законодавством України.

Вик. - ВКР, АСМ УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.5. Спільно зі службами КМСН, АСМ Управління проводити рейди з вилучення бездоглядних дітей у поїздах, на залізничних вокзалах, станціях, парках відстою поїздів. Перевіряти їх на причетність до нерозкритих злочинів на території обслуговування.

Вик. - ВКР, АСМ, КМСН УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.6. Спільно зі службами КМСН, АСМ Управління проводити відпрацювання місць концентрації молоді з метою виявлення дорослих (особливо вихідців із кавказького регіону), які втягують неповнолітніх до злочинної або іншої протиправної діяльності.

Вик. - ВКР, АСМ, КМСН УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.7. Постійно вивчати наявну оперативну та іншу інформацію щодо осіб, щодо яких є достовірні дані про їх причетність до підготовки або вчинення злочинів на залізничних вокзалах і в пасажирських потягах. Активізувати роботу щодо реалізації в максимально короткий строк перспективних справ категорії „Злочин”.

Вик. - оперативні служби УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.8. Ретельно аналізувати стан оперативної обстановки на вокзалах, станціях, у поїздах та в інших громадських місцях, на підставі якого вносити відповідні корективи до схем розстановки особового складу, розробити додаткові маршрути відпрацювання оперативно-пошуковими групами.

Вик. - ВКР УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.9. ДСБЕЗ Управління навести належний порядок у сфері реалізації залізничних квитків касами вокзалів на території обслуговування Управління, також попереднього продажу, виявити факти їх незаконного продажу та вжити заходи у щодо осіб, які цим займаються.

Вик. - ВДСБЕЗ УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції, далі постійно.

2.10. ДСБЕЗ Управління здійснити заходи в пасажирських поїздах, з метою недопущення перевезення безквиткових пасажирів та неоплаченого багажу.

Вик. - ВДСБЕЗ УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.11. Спільно з регіональними підрозділами СБУ, прикордонними військами здійснити комплекс оперативно-розшукових заходів з метою виявлення незаконного переміщення через кордон нелегальних мігрантів, вогнепальної зброї, боєприпасів, вибухівки і наркотичних речовин, а також контрабанди, і ухилення від сплати податків товарів.

Вик. - ВКР УМВСТ, ЛВ.

Строк - протягом року.

Начальник ВКР УМВС України
на Одеській залізниці

ДОДАТОК № 14

„ЗАТВЕРДЖУЮ”

Начальник Управління
МВС України на Одеській
залізниці

„_____” серпня 2003 р.

ПЛАН оперативно-профілактичних заходів Управління МВС України на Одеській залізниці в ході проведення операції „Антикваріат”

На виконання організаційно-тактичних заходів МВС України у 2003 р. та вказівок МВС України № 8320/Кл. від 08.08.2003 р., № 1658 від 08.08.2003 р. з метою попередження та розкриття злочинів, пов'язаних із заволодінням предметів культурного надбання та антикваріату, творів мистецтв та культурних цінностей, виявлення і перекриття каналів їх вивезення за кордон України, затримання причетних до цього осіб, на території оперативного обслуговування УМВС України на Одеській залізниці необхідно провести комплекс оперативно-профілактичних заходів під умовною назвою „Антикваріат”, під час яких здійснити:

1. На підготовчому етапі операції (з 11 по 14 серпня 2003р.)

1.1. Для координації дій служб і підрозділів УМВС України на Одеській залізниці на час проведення операції створити оперативний штаб на чолі з першим заступником начальника - начальником кримінальної міліції Управління, до складу якого включити керівників галузових служб, на яких покласти виконання найбільш складних і відповідальних завдань.

Виконавець - ВКР.

Строк - до 1 08.2003р.

1.2. Для управління силами та засобами, задіяними в операції, створити робочу групу, до складу якої включити досвідчених працівників галузових служб Управління. Аналогічні оперативні штаби та робочі групи з урахуванням реальних можливостей створити в кожному лінійному відділі.

Виконавець - ВКР УМВС, ЛВ.

Строк-до 11.08.2003р.

1.3. Провести на місцях оперативні наради за участю представників регіональних підрозділів СБУ, митної служби, Управлінь культури та

мистецтв, інших зацікавлених установ, на яких намітити узгоджені заходи.

Виконавець - ЛВ УМВС.

Строк-до 14.08.2003р.

1.4. Проаналізувати наявну інформацію про факти виявлення контрабанди в потягах міждержавного сполучення. Визначити осіб, можливо причетних до перевезення культурних цінностей.

Виконавець - галузеві служби УМВС, ЛВ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

1.5. На станціях формування потягів провести оперативно-розшукові заходи з виявлення фактів закладки контрабанди та осіб, причетних до цього.

Виконавець - галузеві служби УМВС, ЛВ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

1.6. Скласти списки осіб, які раніше затримувалися за спроби переміщення культурних цінностей через кордон. Надіслати інформацію до територіальних органів для організації перевірки на причетність до злочинних посягань на предмети антикваріату.

Виконавець - галузеві служби УМВС, ЛВ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

1.7. Проаналізувати всю наявну інформацію щодо осіб, які вчинили або мають намір вчинити злочинні посягання на культурні цінності, займаються незаконними археологічними розкопками, незаконним скуповуванням та збутом предметів антикваріату, в тому числі тих, що розшукуються.

Виконавець - КР, ДСБЕЗ, БОЗ, БНОН, КМСН УМВС, ЛВ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

1.8. Додатково націлити негласний апарат на встановлення місцезнаходження та отримання іншої інформації щодо злочинців, які готують або вчиняють злочини з метою заволодіння предметами антикваріату.

Виконавець - КР, ДСБЕЗ, БОЗ, БНОН, КМСН УМВС, ЛВ.

Строк - протягом підготовчого етапу.

1.9. Проаналізувати наявну в АГПС "Оса" оперативну інформацію щодо осіб, причетних до вчинення злочинних посягань на історичні та культурні цінності, їхні зв'язки, скласти довідки-меморандуми, які надіслати до зацікавлених служб УМВС для організації перевірки.

Виконавець - штаб УМВС.

Строк - протягом підготовчого етапу.

2. На практичному етапі (з 15 по 21 серпня 2003р.):

2.1. Провести 15.08.2003р. інструктажі особового складу, довірених осіб та членів громадських формувань, яких націлити на встановлення осіб, що вчинили або мають намір вчинити злочинні посягання на історичні та культурні цінності, а також осіб, причетних до скопиченого викраденого.

Виконавець - керівники ЛВ, УМВС.

Строк- 15.08.2003р.

2.2. Проводити відпрацювання потягів міждержавного сполучення з метою виявлення осіб, які займаються перевезенням предметів антикваріату з метою їх збуту за кордоном.

Виконавець - КР, АСМ, БНОН, ДСБЕІ БОЗ УМВС, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.3. У місцях формування та відстою потягів міждержавного сполучення провести заходи з метою виявлення та недопущення закладок антикваріату та інших предметів для незаконного переміщення через державний кордон.

Виконавець - КР, АСМ, БНОН, ДСБЕЗ, БОЗ УМВС, ЛВ.

Строк - протягом операції.

2.4. На території оперативного обслуговування УМВС України на Одеській залізниці відповідно до аналізу провести рейдові заходи з відпрацювання місць концентрації кримінально-злочинного елементу та збуту викраденого, також залізничні вокзали та станції, резерви провідників.

Виконавець - галузеві служби УМВС, ЛВ.

Строк - протягом практичного етапу.

2.5. Провести цілеспрямовані оперативно-розшукові заходи з виявлення та відпрацювання осіб, раніше засуджених за вчинення злочинів, пов'язаних з протиправним заволодінням предметів антикваріату та старовини, наркоманів, неповнолітніх, які стоять на обліках, іншого криміногенного елементу.

Виконавець - оперативні служби УМВС, ЛВ.

Строк - протягом практичного етапу.

2.6. Перевірити всю наявну оперативну інформацію щодо осіб, які вчинили або мають намір вчинити злочини, предметом посягань яких є історичні та культурні цінності, також і розшукуваних.

Виконавець - оперативні служби УМВС, ЛВ.

Строк -протягом практичного етапу.

2.7. Провести заходи з перевірки паспортного режиму в кімнатах відпочинку, залізничних казармах, у готелях, гуртожитках з метою виявлення злочинців-гастролерів, а також осіб, які переховуються від слідства та суду.

Виконавець - АСМ УМВС, ЛВ.

Строк - протягом практичного етапу.

2.8. Здійснювати перевірку осіб, раніше засуджених, наркоманів та іншого криміногенного елементу, які стоять на обліках в ОВС, на причетність до вчинення крадіжок антикваріату.

Виконавець - оперативні служби УМВС, ЛВ.

Строк - протягом практичного етапу.

2.9. На період проведення операції силами експертів забезпечити документування, дактилоскопіювання та перевірку за наявними базами даних осіб, які затримуються, а також знарядь злочинів і інших речових доказів, що вилучаються.

Виконавець - НДЕКЦ при УМВС.

Строк - протягом операції.

2.10. ВОС Управління спільно з оперативними службами проводити розвідувально-пошукові заходи, спрямовані на виявлення осіб, причетних до вчинення злочинів, в яких предметом посягання є історичні та культурні цінності.

Виконавець - ВОС УМВС. Строк - протягом операції.

2.11. ВОС Управління завдання, що надходять з підрозділів в період проведення операції, виконувати позачергово. У разі отримання додаткової інформації відносно зазначеної категорії осіб негайно повідомляти ініціатора.

Виконавець - ВОС УМВС.

Строк - протягом операції.

3. Оперативному штабу УМВС щодобово до 15 години доповідати інформацію до ДКР МВС України.

4. Після завершення спеціальних заходів узагальнену інформацію з додатком форми звітності та прикладів розкриття злочинів доповісти в ДКР МВС України.

Начальник ВКР УМВС України
на Одеській залізниці

ДОДАТОК № 15

„ЗАТВЕРДЖУЮ”

Начальник Управління
МВС України на
Одеській залізниці

„_____” березня 2004 р.

ПЛАН

спеціальних оперативно-профілактичних заходів, які необхідно здійснити на території обслуговування УМВС України на Одеській залізниці в ході проведення операції „Розшук”

Аналіз свідчить, що на сьогодні в УМВС України на Одеській залізниці запишаються не розшуканими 52 злочинця, які переховуються від суду та слідства, не встановлено 189 осіб невідомих трупів громадян. Проведення розшукової роботи на місцях не відповідає вимогам керівництва МВС України.

З метою підвищення ефективності розшукової роботи, забезпечення розшуку злочинців, притягнення їх до кримінальної відповідальності, встановлення осіб невідомих трупів на виконання розпорядження МВС України № 216 від 12.03.2004 р. на території обслуговування УМВС України на Одеській залізниці у строк з 22 по 26 березня 2004 р. необхідно здійснити комплекс заходів під умовною назвою „Розшук”.

Під час проведення підготовчого етапу з 22 по 23 березня 2004 р.:

1. Проаналізувати всю наявну інформацію щодо осіб, які розшукуються відділами Управління.

Вик. - ВКР.

Строк-до 23.03.2004р.

2. Підготувати та надіслати з інші УМВС України, ГУВС Російської Федерації, Республіки Беларусь та Республіки Молдова окремі списки розшукуваних осіб, щодо яких є достовірна інформація (конкретні адреси, зв'язки) про їх переховування за межами області, держави.

Вик. -ВКР.

Строк-до 23.03.2004р.

3. Для координації діяльності служб і підрозділів Управління на час проведення заходів утворити оперативний штаб у складі керівників служб, на якій покладається виконання найбільш складних і відповідальних завдань. Для управління силами та засобами, що задіяні

в операції, утворити робочу групу в складі досвідчених працівників галузевих служб. Аналогічні штаби та робочі групи, з урахуванням можливостей, утворити в кожному ліввідділі Управління .

Вик. - штаби УМВС та ЛВ.

Строк - до 22.03.2004р.

4. Провести інструктажі особового складу підрозділів ППСМ та окремої роти супроводження потягів, на яких націлити особовий склад на встановлення та затримання розшукуваних осіб. Особливу увагу звернути на дотримання особистої безпеки.

Вик. - ВАСМ.

Строк-до 23.03.2004р.

5. Усім оперативним службам додатково націлити негласний апарат на встановлення місцезнаходження та отримання іншої інформації щодо розшукуваних осіб

Вик. - о/с оперативних служб.

Строк-до 23. 03. 2004р.

Під час проведення практичного етапу з 24 по 26 березня 2004 р.:

1. Провести 24 березня 2004 р. о 9 годині 30 хвилин інструктаж особового складу з постановкою конкретних завдань, особливо звернути увагу на дотримання законності, правил застосування зброї та особистої безпеки працівників ОВС. Створити групу розбору з числа працівників оперативних служб та слідства управління.

Вик.- оперативний штаб.

Строк-24.03.2004р.

2. Силами створених мобільних груп, очолюваних працівниками оперативних служб, розпочати відпрацювання місць можливого переховування розшукуваних осіб.

Вик. - о/с ЛВ та Управління.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

3. Розгорнути роботу спільних з прикордонниками заслонів по відпрацюванню пасажирських та вантажних потягів (для ЛВ на ст. Роздільна, Котовськ та Ізмаїл). Особливу увагу приділяти запобіганню незаконного перевезення зброї, вибухівки, наркотичної сировини, контрабанди та мігрантів.

Вик. - члени заслонів.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

4. Затриманих у ході операції осіб доставляти до чергових частин ліввідділів для ретельної перевірки, також по базах даних УОІ. На порушників складати адміністративні протоколи.

Вик. - члени мобільних груп.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

5. Силами експертів та техніків-криміналістів забезпечити документування та дактилоскопіювання осіб без певного місця проживання та приїжджих, які потрапили до поля зору працівників міліції і не мають при собі документів, що підтверджують особу.

Вик. - НДЕКЦ.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

6. Організувати заходи з перевірки закладів торгівлі, офісів, погодити ці заходи з податковою службою.

Вик. - ВДСБЕЗ.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

7. Перевірити паспортний режим у кімнатах відпочинку та інших місцях тимчасового мешкання громадян. Активізувати роботу по розшуку неплатників аліментів та держборжників, які розшукуються ОВС України та інших держав. З метою запобігання незаконній міграції провести поглиблену перевірку у іноземців документів на право перебування в Україні, своєчасність їх виїзду після закінчення встановленого строку перебування.

Вик. - ВАСМ.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

8. До 10 години щоденно доповідати про результати проведення операції „Розшук” на території обслуговування в робочу групу Управління для інформування оперативного штабу МВС України.

Вик. - оперативні штаби ЛВ.

Строк - з 24 по 26.03.2004р.

9. Після завершення спеціальних заходів доповісти про результати проведення операції „Розшук” в МВС України. При необхідності поінформувати зацікавлені органи влади.

Вик. - оперативний штаб УМВСТ.

Строк - 27.03.2004року.

Начальник ВКР УМВС України
на Одеській залізниці

Навчальний посібник

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

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

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

Папір друкарський. Ум. друк. арк. 9. Наклад 100 прим. Зам. №
Грохольський В.Л., Продайко. С. В., Баранов С.О., Білий П.М., Юхно
О.О., Литвинов О.М. Запобігання і припинення правопорушень у
рухомому складі пасажирського залізничного транспорту -
Одеса.,2007.- 237 с.