

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ З ПОПЕРЕДЖЕННЯ КОРИСЛИВОЇ НАСИЛЬНИЦЬКОЇ ЗЛОЧИННОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Розкрито основні шляхи підвищення ефективності діяльності суб'єктів щодо попередження корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті.

Ключові слова: суб'єкти, корислива насильницька злочинність, залізничний транспорт.

Діяльність суб'єктів щодо запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті протікає в специфічних умовах, які відображають кримінологічні особливості залізничного транспорту.

Запобіжна діяльність реалізується в обстановці швидкого переміщення суб'єктів і об'єктів злочину, за постійного дефіциту інформації і часу, витонченості способів скоєння злочинів.

Основне місце серед структури суб'єктів із запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті посідають підрозділи органів внутрішніх справ (далі – ОВС) на транспорті, діяльність яких посилюється підрозділами відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці.

Особливості функціонування ОВС на транспорті на теренах колишнього Радянського Союзу досліджувались В. К. Гіжевським [2], В. Л. Грохольським, В. П. Платікою, С. В. Продайко, В. Є Соломко [5], А. А. Жижком [3], К. Л. Федоровим [8], В. С. Філімоненком [9] та іншими науковцями.

Питання реформування ОВС на транспорті як і всієї системи МВС України вже багато років обговорюється в наукових колах та серед практичних працівників. Розроблялося кілька концепцій її реформування, які так і не були реалізовані. До сьогоднішнього дня фактично збережено радянську систему ОВС.

Попри великий історичний досвід реформування правоохоронних органів, величезну кількість наукових праць, на даний час немає єдиного, теоретично та практично обумовленого підходу до проведення реформування як правоохоронної системи загалом, так і конкретно структури ОВС, в тому числі на транспорті.

Як зазначив Президент України держави В. Ф. Янукович, в основу реформи правоохоронних органів має бути покладений реалістичний підхід. Йдеться про необхідність опрацювання в умовах обмеженого фінансування питання перегрупування сил і засобів, ефективного розподілу компетенції між органами правопорядку. Водночас Президент висловив переконання, що за непрості кримінальної ситуації не можна йти на необдумане скорочення основної оперативної ланки – навпаки, її треба ресурсно посилити за рахунок обслуговуючих і керівних підрозділів [7].

Усе це стосується і підрозділів ОВС на транспорті, які на даний час також потребують суттєвого вдосконалення та реорганізації. Специфіка їх службової діяльності зумовлена кримінологічними особливостями функціонування залізничного транспорту.

У 1988 р. в Міністерстві внутрішніх справ України створено самостійний підрозділ – відділ транспортної міліції, якому для оперативного управління та надання практичної допомоги передано шість діючих на території України управлінь внутрішніх справ на залізницях: Донбаське, Львівське, Одеське, Придніпровське, Південне і Південно-Західне, а також Українське УМВС на повітряному транспорті, Чорноморське УМВС на морському транспорті та відділ внутрішніх справ у Дніпровському басейні.

На нашу думку, це була найбільш оптимальна структура управління транспортною міліцією, яка діяла до 1992 р.

Тому слід погодитись з висновками О. Ю. Крилова про те, що найбільш ефективною мобілізації органів внутрішніх справ на транспорті на якісне виконання завдань із забезпечення громадської безпеки може бути досягнуто лише за лінійного принципу управління ними [4, с. 73].

Це пов'язано з тим, що саме на лінійному принципі побудована система управління галузями транспортного комплексу України. Однак через нерозуміння специфіки діяльності транспортної міліції керівники управлінь МВС неодноразово ініціювали питання про передачу підрозділів транспортної міліції до структури територіальної міліції з метою підвищення ефективності їх функціонування.

Дане питання підіймалось у 1919, 1921, 1938, 1951, 1982 і 2000 рр. Причому, в 1982 та 2000 рр. упродовж року проводили експеримент щодо ліквідації екстериторіальності залізничної міліції з передачею її лінійних відділів у підпорядкування обласним УМВС.

Висновки з проведеного експерименту в 1982 р. (на залізницях Прибалтики) й у 2000 р. (на залізницях Криму) розглядали на колегіях МВС СРСР та МВС України, де було прийнято рішення щодо недоцільності об'єднання транспортної міліції з територіальною (розкрадання вантажів та крадіжки речей у пасажирів різко зросло, а їх розкриття впало до нуля) [4, с. 71].

На нашу думку, транспортна міліція повинна залишатись окремим спеціалізованим суб'єктом в системі МВС, що здійснює свою діяльність за лінійним принципом. Інша справа, що на даний час назріла необхідність іншого погляду на неї з боку держави та запровадження суттєвих реорганізаційних заходів у сфері організації діяльності та службовій вертикалі.

Перш за все це стосується неефективності функціонування лінійних управлінь. Організація взаємодії в органах внутрішніх справ є надто складною. Численні відділи та управління не лише дублюють один одного, але й заважають працювати низовим підрозділам ОВС, які фактично виконують покладені законом на дане відомство завдання. Це вимагає здійснення дієвих та реалістичних заходів, спрямованих на чітке розмежування та забезпечення раціонального співвідношення функцій всіх підрозділів та управлінь МВС України.

Дана проблема особливо актуальна для взаємодії лінійних та

територіальних підрозділів органів внутрішніх справ. Перспективні заходи, спрямовані на покращення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливим насильницьким проявами можуть бути визначені тільки з урахуванням специфіки діяльності залізничного транспорту та відповідати таким загальним принципам.

По перше, необхідне чітке нормативне визначення основних пріоритетів на даному напрямку діяльності як транспортної міліції, так і суб'єктів воєнізованої відомчої охорони. Наприклад, окремо визначеним пріоритетом залізничної поліції Німеччини є охорона громадського порядку та протидія посяганням на майно пасажирів [4, с. 73].

По-друге, всі заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів запобіжної діяльності, повинні бути закріпленими у відомчих нормативно-правових актах як МВС України, так і Укрзалізниці та мати адекватні критерії оцінки. З цією метою, крім удосконалення відомчих законів України («Про міліцію», «Про залізничний транспорт» та ін.), необхідно прийняття типових спільних організаційних розпорядчих документів, що будуть затверджені керівниками обох вищевказаних відомств. Форма таких документів може бути різною.

У свою чергу, з урахуванням специфіки транспортного регіону та стану правопорядку, в подальшому необхідне прийняття на кожній окремій залізниці щорічної Програми боротьби з правопорушеннями, яка буде затверджуватись начальником УМВС на залізниці та керівником відповідної залізниці (наприклад, Південної, Південно-західної та ін.). Програма має визначати основні заходи, які необхідно запроваджувати підрозділам відповідних лінійних відділів спільно з працівниками загонів воєнізованої охорони. Вона повинна містити конкретні практично обґрунтовані та фінансово обумовлені заходи, спрямовані на протидію не тільки кримінально-караних правопорушень, але й іншим антисоціальним проявам.

На залізничному транспорті неможливо дієво протидіяти корисливим насильницьким проявам без нейтралізації «фонових» явищ, які, накладаючись

на кримінологічно значущі особливості діяльності залізничного транспорту, детермінують відповідну злочинну активність.

По-третє, фінансування підрозділів транспортної міліції, як і заходів, що ними впроваджуються, повинне бути адекватним. У цьому сенсі необхідно звертатись до коштів Укрзалізниці як прибуткової організації. Адже, як засвідчує досвід на Російських залізницях, із зміною форми власності та пов'язаних з цим фінансових проблем, низка залізниць розірвали аналогічні попередньо складені угоди з ОВС на транспорті, що призвело до різкого та відносно тривалого погіршення стану криміногенної обстановки у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом [1, с. 53-54].

І головне – заплановані заходи повинні в абсолютній своїй більшості стосуватись запровадження дієвого бар'єру між злочинністю та об'єктами залізничного транспорту. Безперечний пріоритет повинен надаватись профілактиці захисту.

З огляду на це пропонуємо наступні типові заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті:

1. Запровадження дієвої організаційної взаємодії лінійних та територіальних підрозділів МВС України.

Незважаючи на те, що територіальна і транспортна міліція є складовою частиною однієї системи, належне співробітництво між ними відсутнє. Це пов'язано з тим, що будь-які залізничні об'єкти як зона обслуговування лінійних відділів територіально розташовані в межах відповідних територіальних одиниць. Однак керівництво міськрайвідділів міліції не переймається станом злочинності на залізничному транспорті, вважаючи його «державою в державі».

Для усунення вищевказаної причини керівництву МВС України необхідно переглянути критерії оцінки діяльності як територіальних, так і лінійних підрозділів, запровадивши сумісні форми статистичної звітності.

У цьому контексті можна звернутись до іноземного досвіду. Наприклад,

на станціях перетину державного кордону в Словаччині та Румунії формуються спільні патрульні наряди транспортної й територіальної поліції, на які в окремих випадках покладаються функції прикордонного контролю [10].

Хоча наказом МВС України «Про розмежування території та зон оперативного обслуговування між транспортними та територіальними органами внутрішніх справ України» від 27.02.2004 р. № 213 у населених пунктах, де відсутні територіальні ОВС, на транспортні підрозділи покладено обов'язок своєчасно реагувати на порушення громадського порядку, повідомлення про злочини, проводити початкові оперативно-слідчі дії, здійснювати затримання злочинців. Аналогічно повинні діяти й територіальні підрозділи, де немає дислокації транспортних органів внутрішніх справ. Цим наказом також регламентовано проведення типових операцій та інших заходів, пов'язаних з масовим перебуванням людей, а також охорона громадського порядку на привокзальних площах (за погодженими спільними планами). Однак даний наказ належним чином не реалізовується.

На сьогодні існує нагальна потреба в підготовці та розробці нового відомчого наказу щодо організації взаємодії транспортної та територіальної міліції в системі МВС України. Можна погодитись з думкою В. Л. Ортинського, який зазначає, що у даному нормативному акті мають знайти своє відображення принципи, характер, форми, способи та методи взаємодії, етапи, права та обов'язки суб'єктів (крім переліку завдань) [6, с. 8].

У новому наказі необхідно суттєво переглянути систему оцінки діяльності транспортних та територіальних органів внутрішніх справ. У цьому контексті можна розглянути суттєві зміни у структурі відомства, ліквідувавши лінійні управління та запровадивши чітку вертикаль: Департамент транспортної міліції (при центральному апараті міністерства) – УМВС (ГУМВС) в областях – лінійні відділи. При цьому до компетенції лінійних відділів слід віднести, крім залізничного, водний та авіаційний види транспорту.

2. Обов'язкове забезпечення 100 % супроводження пасажирських та приміських поїздів нарядами ОВС на транспорті або підрозділами воєнізованої

охорони. При цьому, основний ефект такого супроводження поїздів на потенційних злочинців справляє саме наявність у безпосередній близькості осіб у форменому одязі з вогнепальною зброєю, які у будь-якому разі зможуть, якщо не попередити злочин, то в усіх випадках затримати злочинця.

3. Нормативне врегулювання підстав перебування працівників ОВС на транспорті на об'єктах залізничного транспорту. Особливо це стосується пасажирських поїздів, де вчинено або готується посягання.

4. Залучення працівників залізничного транспорту до участі в протидії корисливим насильницьким проявам на відповідних об'єктах.

Наприклад, у Російській Федерації для сприяння працівникам міліції у забезпеченні правопорядку в поїздах спеціально введено посади других помічників приміських електропоїздів. У Німеччині, з числа начальників поїздів, провідників, контролерів, машиністів локомотивів, комісійних сторожів, чергових по залізничним переїздам створено залізничну поліцію за сумісництвом. Її основним обов'язком є забезпечення технічних функцій, контроль за залізничним рухом, а додатковим – виконання поліцейських функцій, які пов'язані із застосуванням заходів примусу до пасажирів-правопорушників і, зокрема, затримання особи, конфіскація предметів. За кримінальним законом Німеччини опір таким службовцям прирівнюється до опору судовому виконавцю [1, с. 72, 78].

5. Створення спільних пропускних бригад на територію з обмеженим доступом (див. вище), наприклад, на перон для посадки, куди в обов'язковому порядку слід залучати працівників підрозділу ОВС на транспорті та воєнізованої охорони, які будить супроводжувати цей потяг.

6. Проведення спільних ОВС на транспорті разом з працівниками залізниці занять та семінарів, направлених на відпрацювання навиків щодо протидії корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті.

7. Врегулювання порядку можливості негайного доступу працівників транспортної міліції до інформації про пасажира, яка акумулюється при придбанні квитка за документом, що посвідчує особу.

8. Впровадження в усіх ОВС на транспорті інформаційного програмного забезпечення для збору, обробки та доступу до інформації про осіб, що схильні до вчинення корисливих насильницьких посягань.

9. Залежно від стану правопорядку запровадити посилений варіант патрулювання територій залізничного транспорту в темний час доби, а також зон, що мало освітлюються або перебувають поза межами відеоспостереження.

Втілення більшості цих заходів передбачає збільшення штатної чисельності підрозділів лінійних відділів, що в умовах дефіциту фінансування правоохоронної системи викликає значні труднощі. У даному випадку необхідно більшою мірою використовувати можливості відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та громадських формувань.

Дещо цікавим у цьому сенсі може виявитись міжнародний досвід підвищення щільності нарядів міліції, зокрема у Східносибірському Управлінні транспортної міліції РФ (Російські залізниці), де створено козачу сотню із супроводу пасажирських поїздів і козачу дружину для забезпечення правопорядку на стаціонарних об'єктах залізниці. На проміжних станціях із стоянкою поїздів понад 10 хвилин козачі наряди, спільно з нарядами ОВСТ, проводять профілактичну обробку поїздів: перешкоджають розпиванню спиртних напоїв пасажирами, що часто є приводом для знайомств злочинця та жертви; видаляють з поїздів осіб у стані алкогольного сп'яніння (потенційних потерпілих або правопорушників); виявляють осіб, котрі готують злочини чи перебувають у розшуку; забезпечують обмін інформацією [1, с. 72].

На сьогодні в Україні теж зареєстровано різноманітну кількість козачих та інших громадських формувань.

З огляду на міжнародний досвід вбачається доцільність розвинути дану позитивну практику й залучати громадські дружини, козачі сотні та інші формування до охорони правопорядку й запобігання корисливим насильницьким злочинам на вокзалах, станціях і в поїздах.

У даному сенсі проблемою є лише винайдення стимулу, який використовуватиметься для залучення громадських формувань для протидії

корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті.

Таким чином, підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті може мати місце лише за умови тісної взаємодії підрозділів ОВС (як транспортних, так і територіальних) та відповідних підприємств, установ залізничного транспорту з належним ресурсним забезпеченням з боку держави.

Список літератури:

1. Гетман Н. И. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте. Практическое пособие / Н. И. Гетман, Ю. В. Степаненко. – М. : Экзамен, 2003. – 128 с.
2. Гіжєвський В. К. Становлення, розвиток та особливості діяльності органів внутрішніх справ на транспорті. Историчний огляд: навч. посіб. / В. К. Гіжєвський. – К. : Вид-во Нац. акад. внутр. справ України, 1999.– 160 с.
3. Жижко А. А. Органы внутренних дел на транспорте и особенности управления ними / А. А. Жижко. – М. : Акад. МВД СССР, 1987. – 39 с.
4. Крилов О. Ю. Актуальні питання реформування транспортної міліції в Україні / О. Ю. Крилов // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності – 2012. – № 2. – С. 69–75.
5. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / [В. Л. Грохольський, В. П. Платіка, С. В. Продайко, В. Є Соломко]. – Одеса : ОЮІ НУВС. 2003. – 170 с.
6. Ортинський В. Л. Актуальні проблеми взаємодії територіальних та транспортних ОВС у боротьбі із злочинністю / В. Л. Ортинський // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : тези допов. наук.-практ. конф., 23 травня 2003 р. – Львів, 2004. – С. 3–11.
7. Офіційне інтернет-представництво Президента України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua>
8. Федоров К. Л. Транспортна міліція / К. Л. Федоров, С. С. Малевич // Юридична енциклопедія / НАН України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол. : Ю. С. Шемшученко (голова) [та ін.]. – К. : Укр. енциклопедія, 2004. – Т. 6. – С. 120.
9. Филимоненко В. С. Транспортная милиция. История и современность / В. С. Филимоненко, В. И. Ермоленко. – Мн. : ООО «ФУАинформ», 2004. – 210 с.
10. The official report of the consultation of experts concerning a security of transportations of nuclear fuel and nuclear waste of Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Russia, the USA. 21.03.2007. Cierna nad Tisou, Slovakia.

Бугаць А. В. Пути повышения эффективности деятельности субъектов по предупреждению корыстной насильственной преступности на железнодорожном транспорте.

Освещены основные пути повышения эффективности деятельности субъектов по предупреждению корыстной насильственной преступности на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: субъекты, корыстная насильственная преступность, железнодорожный транспорт.

Bugayets A. Ways to improve performance on prevention subektov selfish violent

crime of the railways.

The article highlights the main ways to increase the effectiveness of the self-serving entities to prevent violent crime on the railways.

Key words: actors, selfish violent crime, railway transport.