

**ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

На правах рукопису

**ЯРЕМА Оксана Григорівна**

**УДК 342.951:351.75:351.749.6**

**Адміністративно-правові засади діяльності органів  
внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері  
охорони громадського порядку**

Спеціальність 12.00.07 – адміністративне право і процес;  
фінансове право; інформаційне право

**Дисертація**

на здобуття наукового ступеня

кандидата юридичних наук

Науковий керівник:

**Ковалів Мирослав Володимирович**

кандидат юридичних наук, доцент

**Львів – 2008**

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП .....</b>	<b>4</b>
<b>РОЗДІЛ 1</b>	
<b>ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ У СФЕРІ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ .....</b>	<b>11</b>
1.1. Поняття та сутність адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку .....	11
1.2. Нормативно-правовий стан забезпечення діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку ...	29
1.3. Особливості умов функціонування органів внутрішніх справ на залізничному транспорті .....	50
1.4. Організація і здійснення охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту .....	66
Висновки до розділу 1 .....	81
<b>РОЗДІЛ 2</b>	
<b>АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗІ СПЕЦІАЛІЗОВАНИМИ ПІДРОЗДІЛАМИ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ТА ГРОМАДСЬКІСТЮ У СФЕРІ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ .....</b>	<b>83</b>
2.1. Організація взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними органами внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку.....	83
2.2. Координація взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті зі службою воєнізованої охорони Укрзалізниці .....	98
2.3. Громадські формування як суб'єкт охорони громадського порядку на залізничному транспорті .....	111

2.4. Взаємодія органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку військовими формуваннями Збройних Сил України.....	129
2.4.1. Підрозділи внутрішніх військ МВС України як придані сили з охорони громадського порядку на залізничному транспорті .....	129
2.4.2. Підрозділи Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України як суб'єкт охорони громадського порядку на залізничному транспорті .....	143
2.4.3. Військова служба правопорядку у Збройних Силах України як придані сили з охорони громадського порядку на залізничному транспорті..	154
Висновки до розділу 2 .....	165
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>167</b>
<b>ДОДАТКИ .....</b>	<b>171</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>198</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Забезпечення належного громадського порядку в Україні, який відповідає вимогам сучасності є однією з важливих функцій держави, у здійсненні якої беруть участь всі державні органи, посадові особи та громадяни. У цьому зв'язку особливого значення набуває вирішення проблеми, що пов'язана із забезпеченням безперебійного функціонування залізничного транспорту, громадського порядку на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури залізниць.

Саме у цій сфері важливе місце належить правоохоронним органам, зокрема органам внутрішніх справ на залізничному транспорті, до компетенції яких входить охорона громадського порядку. Навіть незначне порушення громадського порядку або громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту може викликати непередбачені наслідки, заподіяти великих матеріальних збитків, і навіть привести до людських жертв. Тільки за 2006-2007 рр. Державною адміністрацією залізничного транспорту України зареєстровано 39337 несанкціонованих втручань у діяльність залізничного транспорту, що призвело до великих матеріальних збитків.

Актуальність теми зумовлюється ще й тим, що Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр. передбачає адаптацію нормативно-правової бази із зазначених питань до норм і стандартів Європейського Союзу, передусім щодо громадського порядку.

Науково-теоретичним підґрунтям дисертації стали праці українських та зарубіжних учених, перш за все В.Б. Авер'янова, Ю.П. Битяка, І.Л. Бородіна, В.К. Гіжевського, С.Т. Гончарука, І.П. Голосніченка, О.І. Граковича, Є.В. Додіна, М.І. Єропкина, М.В. Коваліва, Л.В. Ковалюка, А.П. Коренева, А.Т. Комзюка, Я.Ю. Кондратьєва, І.В. Март'янова, А.В. Мілашевича, В.І. Олефіра, В.Л. Ортинського, О.І. Остапенка, І.М. Пахомова, В.М. Плішкіна, В.Й. Развадовського, Ю.І. Римаренка, Л.М. Рябцева, С.М. Титова, О.О. Юхна, О.М. Якуби та інших.

Разом з тим досліджень, де б комплексно розглядалася адміністративно-правова діяльність органів внутрішніх справ щодо охорони громадського порядку на залізничному транспорті в умовах сучасної реорганізації залізничного транспорту не проводилось. Зазначеними обставинами, а також необхідністю вдосконалення правового регулювання правоохоронної діяльності обумовлений вибір теми й основних напрямів дисертаційної роботи.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження виконано відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр., затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 12.04.2006 р. № 496 (п.2.5); планів наукових досліджень Міністерства внутрішніх справ України (далі – МВС України), Пріоритетних напрямів наукових та дисертаційних досліджень, які потребують першочергового розроблення і впровадження у практичну діяльність органів внутрішніх справ на період 2004-2009 рр., затверджених наказом МВС України від 05.07.2004 р. № 755 (п. 48) та Перспективного плану НД та ДКР Львівського державного університету внутрішніх справ на 2005-2010 рр. (п. 1), затвердженого на засіданні Вченої ради 26 серпня 2005 року ( протокол № 1).

**Метою дослідження** є комплексна наукова розробка адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку, а також вироблення пропозицій та рекомендацій щодо вдосконалення правових та організаційних аспектів цієї діяльності.

Для досягнення поставленої мети були поставлені такі **завдання**:

- з'ясувати сутність та особливості охорони громадського порядку на залізничному транспорті;
- конкретизувати зміст поняття „охорона громадського порядку на залізничному транспорті”;
- дослідити особливості умов функціонування органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з метою виявлення чинників, що впливають на

організацію та діяльність підрозділів транспортної міліції, визначивши характер їхнього впливу;

- проаналізувати стан адміністративно-правового регулювання діяльності органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку на залізничному транспорті, виявити прогалини та невідповідності у їхній роботі, сформулювати рекомендації щодо усунення зазначених недоліків;

- сформулювати науково-обґрунтовані рекомендації, спрямовані на удосконалення організаційно-тактичного забезпечення діяльності органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту;

- розглянути взаємодію суб'єктів з охорони громадського порядку на залізничному транспорті;

- розробити пропозиції та рекомендації щодо взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними органами внутрішніх справ, внутрішніми військами МВС України, службою відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, Державною спеціальною службою транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України, Військовою службою правопорядку Збройних Сил України та громадськими формуваннями з метою підвищення ефективності охорони громадського порядку.

*Об'єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають у процесі адміністративної діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку.

*Предмет дослідження* становлять адміністративно-правові засади діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку.

*Методи дослідження.* Методологічна основа дослідження ґрунтується на сукупності загальнонаукових і спеціальних методів та прийомів наукового пізнання. Загальнонаукові методи пізнання процесів, що відбуваються у сфері забезпечення охорони громадського порядку на залізничному транспорті, дозволяють розглянути їх у розвитку та взаємозв'язку, виявити усталені

напрями та закономірності в цілому. Спеціальні методи передбачають вивчення розвитку системи забезпечення громадського порядку на залізничному транспорті та загальні підходи до становлення законодавства з даного питання. Історико-правовий метод забезпечив вивчення розвитку адміністративно-правового регулювання діяльності органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку (підрозділ 1.1). Системно-структурний підхід застосовано при вивченні теоретичних та практичних положень правової організації забезпечення взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з підрозділами Укрзалізниці, територіальними підрозділами міліції та іншими органами (підрозділ 2.1, 2.2, 2.3), логіко-семантичний метод використано для внесення пропозиції щодо вдосконалення законодавства України у даній сфері (підрозділ 1.3, 1.4, 2.4). Важливе значення має також порівняльно-правовий метод, який дозволяє виявити переваги та недоліки зарубіжного досвіду щодо забезпечення охорони громадського порядку на залізницях (підрозділ 1.1, 1.3), та соціологічний метод, який використано для з'ясування думки фахівців-практиків стосовно проблеми, що досліджується (підрозділ 1.3, 1.4, 2.1, 2.2). Використання елементів статистичного методу дало змогу узагальнити результати адміністративної практики притягнення до відповідальності за порушення чинного законодавства щодо забезпечення громадського порядку на залізничному транспорті (підрозділ 1.4, 2.1, 2.2). Методи моделювання, аналізу та синтезу було використано при розробці пропозицій з удосконалення чинного законодавства.

Нормативною базою роботи є закони України, укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України та відомчі нормативно-правові акти. Об'єктивність та обґрунтованість висновків і пропозицій обумовлюється вивченням напрацювань провідних учених та узагальненням результатів опитування-анкетування, проведених із 250 практичними працівниками лінійних, територіальних органів внутрішніх справ та відомчої воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту у західному регіоні України.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у тому, що дисертація є

одним із перших досліджень проблем адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку в умовах сучасного реформування залізничного транспорту України, в результаті якого автором сформульовано наступні висновки, пропозиції та рекомендації:

*уперше:*

- охарактеризовано особливості взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з підрозділами Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України, Військової служби правопорядку Збройних Сил України у сфері охорони громадського порядку з урахуванням норм та вимог Європейського Союзу у галузі прав та свобод людини;

- розглянуто специфіку діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті в умовах реформування залізничного транспорту;

*набуло подальшого розвитку:*

- поглиблення змісту поняття охорони громадського порядку з урахуванням сучасних умов функціонування об'єктів залізничного транспорту;

- виявлення новітніх способів та прийомів несення служби у процесі забезпечення громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту;

- удосконалення нормативно-правового регулювання взаємодії транспортної міліції та відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку;

- формування наукових поглядів щодо розвитку законодавчої та нормативно-правової бази діяльності громадських формувань з охорони громадського порядку на залізничному транспорті;

- удосконалення нормативного забезпечення функціонування лінійних підрозділів в галузі організаційно-структурної та управлінської діяльності (положення про лінійні органи внутрішніх справ на залізничному транспорті);

- аргументування необхідності внесення змін та доповнень до Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті щодо охорони



громадського порядку і безпеки руху на залізничному транспорті;

- реалізація вимог державної Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 рр., пов'язаних з охороною громадського порядку.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що отримані та сформульовані в дисертації теоретичні пропозиції й висновки, а також практичні рекомендації щодо подальшого розвитку і удосконалення адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту можуть бути використані:

- у науково-дослідній сфері – для подальших наукових досліджень адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку;

- у правотворчості – для удосконалення нормативно-правового регулювання адміністративної діяльності транспортної міліції у сфері громадського порядку;

- у правозастосовчій діяльності – для покращення роботи органів внутрішніх справ щодо організації і забезпечення охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту;

- у навчально-виховному процесі – для викладання навчальних дисциплін пов'язаних з охороною громадського порядку, зокрема: “Основи управління в органах внутрішніх справ”, “Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ”, а також у системі службової підготовки працівників органів внутрішніх справ та військовослужбовців Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України і Військової служби правопорядку Збройних Сил України.

**Апробація результатів дослідження.** Підсумки роботи, положення, висновки і рекомендації розроблені в процесі дослідження оприлюднені на міжнародній курсантсько-студентській науковій конференції „Механізм правового регулювання у правоохоронній та правозахисній діяльності в умовах реформування громадянського суспільства” (11 листопада 2005 р., м. Львів), Всеукраїнській науковій конференції ад'юнктів, аспірантів та здобувачів „Проблеми правової реформи та розбудови громадянського суспільства в Україні”

(28 вересня 2007 р., м. Львів); науково-практичній конференції “Взаємодія правоохоронних органів та державних структур у протидії екологічній небезпеці” (3 листопада 2006 р., м. Львів); науковій конференції “Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави” (16 лютого 2007 р., м. Львів); науково-практичному семінарі “Проблеми застосування інформаційних технологій у діяльність органів внутрішніх справ, навчальному процесі та взаємодії з іншими службами” (7 грудня 2007 р., м. Львів).

Матеріали дисертації використовувались у навчальному процесі Львівського державного університету внутрішніх справ при викладанні навчальних курсів “Основи управління в органах внутрішніх справ”, “Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ” (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження від 27 лютого 2008 р.), а також при підготовці методичних рекомендацій та проведенні службових занять з підрозділами міліції громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці Управління МВС України на залізничному транспорті щодо організації та забезпечення правопорядку на об’єктах транспорту (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження від 12 грудня 2007 р.).

**Публікації.** Основні положення та висновки дисертації, знайшли відображення у дев’яти публікаціях, у тому числі чотири опубліковано у фахових виданнях з юридичних наук, перелік яких затверджено ВАК України.

**Структура дисертації.** Дисертаційна робота складається з вступу, двох розділів (з поділом на вісім підрозділів), висновків, додатків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 226 сторінок, з яких 170 – основний текст, 27 – додатки, 29 – список використаних джерел (251 найменування).

## РОЗДІЛ 1

# ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ У СФЕРІ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ

### **1.1. Поняття та сутність адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку**

Проведення в Україні правової реформи, зміцнення правових основ державного і суспільного ладу передбачає вдосконалення фундаментальних принципів правоохоронної діяльності, належне забезпечення й охорону громадського порядку та безпеки. Значну роль в реалізації цих завдань виконують державні органи, місцеве самоврядування та громадські формування з охорони громадського порядку. Конституція України [1] та Положення про Міністерство внутрішніх справ України [2] покладають на органи внутрішніх справ завдання з питань організації і координації діяльності щодо захисту прав і свобод громадян, інтересів суспільства та держави від протиправних посягань, охорони громадського порядку, профілактику правопорушень. Підрозділи міліції зобов'язані вносити центральним та місцевим органам виконавчої влади, підприємствам, установам, організаціям подання щодо усунення причин і умов, які сприяють учиненню правопорушень, організують проведення серед населення роз'яснювальної роботи з питань охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю.

Проблема належної охорони правопорядку, забезпечення безпеки має як теоретичне, так і практичне значення, оскільки ефективність охорони сприяє стабільності суспільства, зростанню економіки країни, задоволенню життєвих потреб громадян. У зв'язку з цим виникає необхідність визначення

адміністративно-правових засад (основних положень) діяльності органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку, зокрема на залізничному транспорті.

Звертаючись до розуміння адміністративно-правових засад, зазначимо, що це вихідні, об'єктивно зумовлені базові основи, відповідно до яких формується й функціонує система.

Адміністративно-правові засади як основоположні ідеї та найважливіші положення є вираженням об'єктивних суспільних потреб. Вони формуються й функціонують з урахуванням усіх наявних принципів адміністративного права України. Зазначимо, що в сучасних умовах йдеться, по-перше, – про внутрішню закономірність засад, як певного формально-змістовного юридичного явища, а по-друге, – про зовнішні вимоги, що висуваються до організації та функціонування органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку.

Обидві групи вимог – це різні аспекти відтворення виконавчої діяльності держави, пов'язані з різними критеріями підходу до наукового аналізу. Незважаючи на умовність, такий диференційований підхід до адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку дозволяє їх дослідити.

До внутрішніх вимог відносяться:

- відповідність адміністративно-правової діяльності положенням Конституції України;

- верховенство адміністративно-правового закону в системі нормативних актів, які містять адміністративно-правові норми;

- наявність власного підґрунтя для формування й розвитку;

- спеціалізація;

- відповідність адміністративно-правових норм конкретним положенням міжнародно-правових договорів із питань правоохоронної діяльності у сфері охорони громадського порядку, учасницею яких є Україна [3, с. 31-32].

Відповідність норм адміністративного права положенням Конституції

України визначається адміністративно-правовими законами, які співвідносяться з Конституцією України. У іншому випадку може бути нанесена серйозна шкода інтересам Української держави, або матиме місце необґрунтоване обмеження прав і свобод людини та громадянина.

Верховенство адміністративно-правового закону в системі актів, які містять адміністративно-правові норми виявляється в тому, що він прийнятий з дотриманням усіх необхідних процедур, має вищу юридичну силу й не може бути скасований чи призупинений жодним підзаконним актом.

Наявності власного підґрунтя формування й розвитку сприяє удосконаленню системи відомчих нормативних актів, що підвищує ефективність діяльності міліції, дозволяє створити логічно завершену організаційно-штатну структуру, яка відповідає існуючим соціально-економічним умовам.

Спеціалізація дає можливість врахувати специфіку діяльності територіальних та транспортних органів внутрішніх справ та забезпечити необхідну якість регулювання тих чи інших сторін діяльності.

Відповідність адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на транспорті України до положень міжнародно-правових актів дозволяє найшвидшими темпами адаптуватися до вимог Європейського Союзу. Характерно, що останнім часом уже зроблено певні кроки щодо перегляду й приведення відомчих норм МВС України у відповідність до положень міжнародно-правових актів, зокрема, у сфері залізничного транспорту.

Переходячи до характеристики змісту зовнішніх ознак адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку, доцільно виходити з положення, що основні напрямки формуються у площині взаємовідносин між суспільством і органами внутрішніх справ. Вони виступають безпосереднім засобом реалізації загальних принципів демократизму, гуманізму, соціальної справедливості, законності тощо, й повніше розкривають природу формування та функціонування органів внутрішніх справ, наголошують на їх місці і ролі у правовій системі. До

основних напрямків регулювання взаємовідносин суспільства й міліції на транспорті можна віднести такі чинники, як:

- служіння органів внутрішніх справ та їх апарату суспільству й людині;
- обмеженість щодо втручань міліції в громадянське й особисте життя людини;
- повнота прав і свобод громадян у адміністративно-правовій сфері;
- взаємна відповідальність;
- визначення мінімально необхідних повноважень міліції;
- оптимальне доповнення й урівноваження державно-владних повноважень органів внутрішніх справ на залізниці з повноваженнями органів залізничного транспорту у сфері охорони громадського порядку.

Зазначені фактори мають пріоритетне галузеве значення і певний зміст.

Служіння суспільству й людині відбиває основне соціальне призначення, систему визначальних цілей діяльності міліції на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку.

Обмеженість втручання міліції в громадянське й особисте життя людини полягає в законному встановленні тієї межі, до якої втручання органів у відповідну діяльність продиктовано в конкретних історичних умовах інтересами народу України, після чого це втручання перестає бути необхідним, оскільки воно скоує дію механізмів соціальної регуляції, порушує нормальні процеси, що відбуваються в громадському суспільстві, й знижує ефективність діяльності міліції.

Повнота прав і свобод громадян у адміністративно-правовій сфері означає надання громадянам максимально широкого кола відповідних прав і свобод.

Взаємна відповідальність розкриває залежність між особовим складом міліції та особистістю. Демократична держава не може існувати без чітких і конкретних заходів юридичної відповідальності співробітника міліції. На сьогодні значення дисципліни й особистої відповідальності значно зросло. Факти недотримання міліцією встановлених вимог і правил обертаються для суспільства й людини не тільки матеріальною шкодою, але й серйозними

соціальними та моральними збитками. У той же час громадянин, який порушує встановлені правила поведінки, притягається до адміністративної відповідальності. До порушника застосовують різні заходи адміністративно-попереджувального характеру та адміністративного припинення.

Визначення мінімально необхідних повноважень міліції, зокрема на транспорті, покликано встановити мінімально необхідні повноваження органів внутрішніх справ для забезпечення громадського порядку.

Оптимальне доповнення й урівноваження державновладних повноважень органів внутрішніх справ на залізниці з повноваженнями органів залізничного транспорту у сфері охорони громадського порядку дозволяє забезпечити належний рівень взаємодії у питаннях безпеки громадян та руху поїздів [3, с. 31-34].

У відповідності до адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку доцільно дослідити та визначити зміст термінів „громадський порядок”, „охорона громадського порядку”, „діяльність” у загальному значенні та з урахуванням специфіки залізничного транспорту. Зазначене є актуальним ще і тому, що серед головних завдань міліції охорона і забезпечення громадського порядку мають першочергове значення. Про це свідчать укази Президента України, концептуальні положення програмних документів Міністерства внутрішніх справ України щодо підвищення авторитету міліції та встановлення якісно нових, партнерських відносин її з населенням. У той же час, для досягнення належних умов безпеки громадян, захисту їх прав та законних інтересів повинні бути вирішені й питання формування ефективної організації виконавчої влади та сучасної системи місцевого самоврядування, впровадження принципово нової ідеології їх функціонування як діяльності щодо надання їм державних та громадських послуг. Від того, який зміст вкладається у поняття “громадський порядок”, від точного окреслення меж та сфери громадського порядку, залежить визначення компетенції міліції в цілому та відповідальність структурних підрозділів зокрема, окреслення їх завдань і

характеристика порядку діяльності. На жаль, законодавство не має чіткого визначення поняття громадського порядку, і тому дати його можна лише на основі осмислення суспільних відносин, окремих галузей права та деяких теоретичних концепцій, висловлених у науковій літературі.

Розв'язання цієї проблеми має прикладне значення для організації роботи органів держави, на які покладені завдання з охорони та забезпечення громадського порядку.

Серед науковців існує думка про необхідність розгляду поняття „громадського порядку” у широкому і вузькому значенні.

На думку І.П. Голосніченка, Я.Ю. Кондратьєва у широкому розумінні громадський порядок включає в себе суспільні відносини, які регулюються нормами права та іншими соціальними нормами. Сутність цих відносин визначається матеріальними умовами суспільства, ставленням громадян до різноманітних аспектів їх співіснування у суспільстві [4, с. 15]. О.М. Якуба під громадським порядком розуміє “урегульовану моральними і правовими нормами систему суспільних відносин, що має на меті гарантування громадської безпеки і спокою, захисту честі і гідності громадян і нормальних умов для діяльності державних та громадських організацій” [5, с. 177].

Ю.І. Римаренко, формулюючи поняття громадського порядку, наголошує, що громадський порядок – це не стихійний процес, а діяльність, пов'язана з правоохоронною активністю громадян, спеціальних структур виконавчої влади, що охороняє громадський порядок [6, с. 100].

М.І. Єропкін зазначає, що “громадський порядок це – система суспільних відносин, закріплена різними соціальними нормами, що визначають права й обов'язки їхніх учасників” [7, с. 7].

Цікавою є думка щодо зазначеного питання вчених-юристів із Республіки Білорусь, яка має практично подібну систему органів внутрішніх справ. О.І.Гракович вважає, що громадський порядок у широкому змісті – це “сформований і закріплений у Конституції й інших законодавчих актах громадський і державний лад, що відповідає інтересам громадян і забезпечує



сприятливі умови соціального розвитку” [8, с. 4].

Найбільш повне визначення поняття „громадський порядок” в широкому розумінні пропонують М.І. Єропкін та Л.Л.Попов, які розглядають його як злагоджену структурну систему правових суспільних відносин, що виникають як у громадських місцях, так і поза ними [7, с. 16]. Досліджуючи в такому аспекті громадський порядок, слід зазначити, що його важко відрізнити від інших суспільних категорій, які також регулюються нормами права та іншими соціальними нормами і виконують ті ж самі функції.

Отже, визначення поняття “громадський порядок” у широкому розумінні підкреслюють соціальний зміст відносин громадського порядку. Слід зазначити, що він включає всі існуючі в ньому відносини, які складаються не тільки під впливом дії права, тобто громадський порядок характеризується у загально соціальному значенні [9, с. 180-181].

Існують й інші думки. Однак принципових розбіжностей у цього питання у вчених-правознавців не виникає.

Велику складність викликає визначення поняття „громадський порядок” у вузькому значенні. Підтвердженням цього є не тільки широкий діапазон думок, але і те, що в тих самих науковців точки зору в процесі наукової діяльності змінюються.

Зокрема, у 1965 р. М.І. Єропкін наголошував, що громадський порядок у розглянутому ракурсі – це “обумовлена інтересами народу і регульована нормами права, моралі, правилами соціалістичного гуртожитку і звичаями система правових суспільних відносин, які складаються головним чином у громадських місцях, а також суспільних відносин, що виникають і розвиваються поза громадськими місцями, але за своїм характером забезпечують охорону життя, здоров'я, честі, гідності й інших прав громадян, зміцнення народного надбання, забезпечення громадського спокою, створення нормальних умов для діяльності підприємств, установ, організацій” [10, с. 11]. У 1983 році він змінив редакцію визначення, зазначивши, що “громадський порядок” у вузькому значенні являє собою “відносини, що складаються в

радянському суспільстві, регулюються нормах права і моралі з метою забезпечення недоторканності громадян, захисту їхніх прав і свобод, охорони народного надбання і забезпечення спокою і створення необхідних умов для спілкування людей у процесі задоволення їх різних життєвих потреб, для нормальної діяльності – державних і громадських організацій” [11, с. 6].

У 1968 році А. В. Серьогін, визначаючи поняття громадського порядку у вузькому змісті, виходив з того, що останній є „урегульованою нормами права й іншими соціальними нормами системою суспільних відносин, установлення, розвиток і охорона яких забезпечує підтримку стану громадського й особистого спокою громадян, повагу їхньої честі, людської гідності і громадської моральності” [12, с. 33]. Згодом він разом з Л.Л. Поповим переробив це визначення, стверджуючи, що “під громадським порядком як об'єктом правової охорони варто розглядати взаємозалежну сукупність (систему) суспільних відносин, установлення яких забезпечує підтримку ритмічності і злагодженості найбільш значимих процесів громадського життя, обстановки спокою, сприятливих зовнішніх умов для трудової діяльності, побуту і відпочинку людей, а також дотримання вимог громадської моральності, повагу честі і гідності особистості” [11, с. 78].

З даним визначенням погодився представник білоруської наукової школи Л.М. Рябцев, однак запропонував доповнити його, зазначивши, що „охорона даної системи суспільних відносин спрямована і на забезпечення нормального функціонування органів влади і управління, підприємств, установ і організацій” [13, с. 89].

Громадський порядок у вузькому розумінні обмежується визначеним простором, а також умовами, завдяки яким складаються та розвиваються суспільні відносини. Це лише така їх частина, що регулюється нормами права, моралі, звичаями.

Громадський порядок у вузькому розумінні можна визначити як категорію „громадський порядок” у юридичному значенні – це визначена система суспільних відносин, що складається як наслідок результатів виконання всіма

громадянами сукупності соціальних норм (права, моралі, звичаїв), що регулюють поведінку людей у громадських місцях.

О.І. Гракович пише, що “громадський порядок” у вузькому значенні – це “визначена сукупність сформованих суспільних відносин, урегульованих нормами права, моралі, звичаями, що забезпечують громадський і особистий спокій громадян, заощадження матеріальних благ, а також необхідні умови для нормального функціонування установ, підприємств, організацій” [8, с. 4]. На думку зазначеного автора, громадський порядок у вузькому значенні – це система правових суспільних відносин, що складаються і розвиваються у громадських місцях на основі дотримання норм права й інших соціальних норм, спрямованих на забезпечення особистої безпеки громадян, поваги їхньої честі, людської гідності і громадської моральності, створення сприятливих умов для нормального функціонування підприємств, установ, організацій різних форм власності, громадських об'єднань.

Поняття “громадський порядок” у проекції на сферу залізничного транспорту не вичерпує свого традиційного змісту, а має свої характерні риси, пов'язані із забезпеченням громадської безпеки не тільки на самих об'єктах залізничного транспорту, але і при користуванні рухомим складом. Тому, як справедливо відзначає В.К. Гіжевський, „громадський порядок на об'єктах залізничного транспорту являє собою визначену систему суспільних зв'язків та відносин, що забезпечують громадський спокій, громадську мораль, людське достоїнство, життя та здоров'я людей, а також нормальне функціонування галузей транспорту та його об'єктів” [14, с. 11-12]. Однак, на нашу думку, і це поняття неповне за своїм змістом. Його доцільно доповнити: “що забезпечують громадський і особистий спокій громадян, громадську мораль, людське достоїнство, життя та здоров'я людей, заощадження матеріальних цінностей, а також необхідні умови для нормального функціонування галузей транспорту та його об'єктів”, а це максимально відповідає прагненню держави захистити власність.

Здійснюючи службову діяльність, органи внутрішніх справ впливають на

суспільні відносини і забезпечують охорону громадського порядку.

У відомчих нормативних актах і юридичній літературі поширено поняття „охорона громадського порядку”, однак у законодавстві України його визначення не сформульоване.

У тлумачному словнику української мови слово “охороняти” трактується як “оберігати від небезпеки, відноситися дбайливо, стерегти” [15, с. 431].

Охорона громадського порядку визначена М.І. Єропкіним як “проведення державними органами в тісному зв'язку з громадськістю різноманітних заходів для забезпечення недоторканості громадян, захист їхніх прав і законних інтересів, народного надбання щодо створення обстановки спокою, нормальних умов для роботи державних, суспільних підприємств, установ, організацій” [7, с. 7].

На думку представника російської наукової школи А.П. Коренева, охорона громадського порядку – “здійснення державними органами у взаємодії із громадськими формуваннями різних заходів для забезпечення охорони життя і здоров'я людей, їхньої честі і гідності, захистові прав, свобод і законних інтересів громадян, захистові інтересів підприємств, установ і організацій щодо створення спокою в населених пунктах, що сприяють праці і відпочинкові людей, нормальній роботі державних органів, суспільних об'єднань, трудових колективів” [16, с. 26].

Представник білоруської наукової школи О.І. Гракович дотримується погляду, що охорона громадського порядку (правопорядку, громадської безпеки) являє собою „практичне його забезпечення силами і засобами держави і громадськості, тобто комплексна практична діяльність державних органів і суспільних формувань, спрямована на неухильне виконання відповідних правил поведінки сторонами і збереження тим самим у недоторканості сформованих суспільних відносин” [8, с. 4].

У вітчизняній науковій літературі відзначається, що “охорона громадського порядку включає здійснення державними і, у першу чергу, правоохоронними органами в тісному зв'язку з громадськими організаціями

різноманітних заходів попередження порушень, створення обстановки спокою у громадських місцях, забезпечення необхідних умов для нормальної діяльності підприємств, установ, організацій, регулювання поведінки людей у межах встановлених правил, рішуче припинення протиправних посягань, притягнення винних до відповідальності” [9, с. 182]. До цих заходів відносяться, по-перше, створення законодавчих і інших нормативних актів, що регулюють сферу охорони громадського порядку, по-друге, діяльність органів держави та громадських формувань щодо забезпечення реалізації цих актів. Принципово важливим моментом характеристики охорони громадського порядку є те, що вона має подвійну спрямованість. Її головний зміст складається з впливу на зовнішню сферу суспільних відносин, тобто на відносини, що складають сферу громадського порядку. Одночасно такий вплив передбачає застосування комплексу заходів, спрямованих на забезпечення внутрішньоорганізаційного взаємозв'язку всіх елементів системи охорони з метою її ефективного функціонування.

Виходячи з викладених визначень, під охороною громадського порядку у відповідності до специфіки залізничного транспорту варто розуміти процес здійснення державними органами разом із громадськими формуваннями комплексу заходів для охорони життя і здоров'я громадян, захисту їхньої честі і гідності, прав, свобод і законних інтересів, схоронності матеріальних цінностей при користуванні залізничним транспортом, забезпечення сприятливих умов роботи підприємств, установ, організацій Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Зміст громадського порядку тісно переплітається зі змістом громадської безпеки, яка репрезентує відносини, пов'язані з відведенням або ліквідацією шкідливих для життя і здоров'я людини наслідків, викликаних небезпечною для оточуючих поведінкою людей або дією стихійних сил природи.

У тлумачному словнику української мови слово “безпека” подається як “відсутність небезпеки; положення, при якому кому, - чому-небудь не загрожує небезпека”, “стан, при якому не загрожує небезпека, є захист від небезпеки”

[15, с. 275].

А.В. Серьогін та Л.Л. Попов вважають, що “громадська безпека – це система зв'язків і відносин, що складаються відповідно до техніко-юридичних норм, при використанні об'єктів, що представляють підвищену небезпеку для життя і здоров'я людей, майна державних і громадських організацій і громадян при настанні особливих умов у зв'язку зі стихійними лихами або іншими надзвичайними обставинами” [17, с. 78].

О.І. Остапенко до сфери громадської безпеки слушно відносить ті суспільні відносини, що попереджують або усувають шкідливі для життя та здоров'я людини наслідки, які можуть бути заподіяні в результаті дій людей штучним або природнім джерелом підвищення небезпеки, і вважає, що громадська безпека є частиною змісту громадського порядку [18, с. 14-15].

Білоруський дослідник О.І. Гракович відзначає, що “у цілому під змістом громадської безпеки прийнято розуміти урегульовану систему суспільних відносин, які забезпечують запобігання негативних проявів стихійних сил природи (повеней, землетрусів, епідемій, пожеж і т.д.), а також джерел підвищеної небезпеки” [19, с. 8].

Ф.С. Разарйонов та А.С. Прудніков наголошують, що “під громадською безпекою (у даному випадку на транспорті) розуміється система відносин, що виникають у процесі користування транспортними засобами (у сфері пасажирських і вантажних перевезень) на основі правових і організаційно-технічних норм (правил) з метою недопущення, попередження і припинення шкідливих наслідків при їхньому недотриманні” [20, с. 5].

Залізниця (засоби зв'язку і сигналізації, колія, рухомий склад) є зоною підвищеної небезпеки, що обумовлює особливості функціонування органів внутрішніх справ на залізничному транспорті. Першорядне значення для нормальної і безпечної роботи залізничного транспорту має найсуворіше дотримання встановленого на ньому порядку, порушення якого призводить не тільки до дезорганізації роботи, але і до аварій або катастроф, що може спричинити жертви серед громадян і заподіяння великого матеріального

збитку, тому громадська безпека на об'єктах залізничного транспорту має особливе значення, а її забезпечення на належному рівні є однією з головних умов безпечного функціонування.

Для з'ясування співвідношення понять „громадський порядок” і “громадська безпека” доцільним є дослідження термінів “порядок” та “безпека”. Порядок – це 1) стан урегульованості суспільних відносин нормами права, моралі, звичаями, правилами співжиття. Отже, упорядкованість суспільних відносин означає їх сформованість правовими та іншими нормами; 2) результат дотримання членами суспільства встановлених правил і норм поведінки. Громадський – це той, який стосується невизначеної кількості осіб, усіх членів суспільства, тобто громадський порядок – це наявність відповідних правил і норм поведінки, які поширюються на всіх членів суспільства та результати їх дотримання.

Такі правила і норми є загальноновизнаними та загальноприйнятими. Громадський порядок встановлюється з метою досягнення інтересів усього суспільства, задоволення потреб у створенні обстановки та безпеки, нормального ритму праці, стосунків між людьми, виховання підростаючого покоління в дусі моральних засад, прийнятних для суспільства, умов для відпочинку та задоволення побутових потреб. Громадський порядок насамперед передбачає повагу до законних прав та інтересів інших осіб, недопущення задоволення своїх інтересів на шкоду іншим людям, державі та суспільству в цілому [21].

У суспільних відношеннях у сфері громадської безпеки, термін “громадський” має таке ж значення, як і поняття “громадський порядок”, тобто той, який стосується невизначеної кількості осіб, кожного, хто потрапив у зону небезпеки. Під “безпекою” ж зазвичай розуміють відсутність небезпеки, її попередження, стан, при якому не спричиняється й не може бути спричинена шкода. У буквальному розумінні „громадська безпека” – це безпека громади, всього суспільства. Суспільні відносини у сфері громадської безпеки характеризуються такими ознаками:

- складаються з приводу незабезпечення безпеки не лише невизначеної

кількості осіб, але й невизначеного кола правоохоронних інтересів;

- гарантують безпеку інших суспільних цінностей (особи, власності тощо), створюючи навколо них своєрідну захисну оболонку, яка попереджує спричинення насильницької шкоди. У свою чергу, порушення відносин громадської безпеки – вчинення відповідних правопорушень – полягає у заподіянні шкоди благам, які охороняються самостійними правовими нормами;

- відносини громадської безпеки скеровані на те, щоб попередити небезпеку для оточуючих.

Забезпечення – це “те, чим забезпечують кого, - що”, а забезпечити – значить “зробити цілком можливим, дійсним, реально здійсненим” [15, с. 330].

У науковій юридичній літературі поняття “забезпечення громадської безпеки” не одержало достатнього теоретичного обґрунтування. Слід зазначити, що, коли йдеться про забезпечення громадської безпеки, мається на увазі не забезпечення умов, що виключають можливість заподіяння шкоди якійсь окремій особі, а забезпечення безпеки безлічі людей, тому, на нашу думку, „забезпечення громадської безпеки” на об'єктах залізничного транспорту – це встановлення і підтримка за допомогою адміністративних та інших правових засобів особливого безпечного режиму функціонування, скерованого на створення нормальних умов для роботи організацій транспорту, можливість реалізації прав громадян і виконання ними обов'язків щодо користування залізничним транспортом.

Виконуючи покладені завдання, зокрема і з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, органи внутрішніх справ здійснюють свою діяльність у чотирьох основних напрямках – профілактичному, адміністративному, оперативно-розшуковому, виконавчому [18, с. 17-18].

Під “діяльністю” у філософії розуміється спосіб відтворення соціальних процесів, самореалізації людини, його зв'язків з навколишнім світом. У тлумачному словнику української мови це слово пояснюється як “робота, заняття в якій-небудь галузі” [15, с. 317]. Стосовно до органів внутрішніх справ, зокрема і на транспорті, під діяльністю варто розуміти практичне здійснення



відповідними державними органами встановлених законодавством та відомчими нормативно-правовими актами повноважень у сфері внутрішніх справ держави.

Досліджуючи діяльність міліції громадської безпеки, науковці прийшли до висновку, що сьогодні при урахуванні детермінізму економічних умов в Україні до неї відносяться наступні основні види діяльності: охорона громадського порядку в громадських місцях; забезпечення безпеки дорожнього руху; здійснення паспортної та реєстраційної системи; забезпечення правил перебування на території України іноземних громадян і осіб без громадянства; здійснення ліцензійно-дозвільної системи; сприяння забезпеченню екологічної безпеки тощо [22; 23, с. 10-11].

У зв'язку з тим, що в органах внутрішніх справ на транспорті не мають в оперативному обслуговуванні автомобільних доріг, населених пунктів із громадянами, що проживають в них, такі види діяльності, як забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснення паспортної системи, забезпечення правил перебування на території держави іноземних громадян і осіб без громадянства, не є пріоритетними для органів внутрішніх справ на транспорті, тому в структурі зазначених підрозділів відсутні служби державної автомобільної інспекції, громадянства, імміграції та реєстрації фізичних осіб. Водночас, у ході реалізації повсякденних оперативно-службових завдань співробітники транспортної міліції частково виконують окремі функції щодо здійснення паспортної системи, забезпечення режиму перебування на території держави іноземних громадян і осіб без громадянства, зокрема, здійснюючи при наявності підстав перевірку документів у процесі супроводу поїздів і відпрацьовування вокзалів, станцій, готелів та кімнат відпочинку, співробітники транспортної міліції виявляють порушників паспортного режиму, осіб без громадянства, іноземних громадян, що перебувають на території України незаконно.

Стосовно органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, виходячи з чинного законодавства України, основними видами діяльності міліції

громадської безпеки є:

- охорона громадського порядку на об'єктах транспорту, забезпечення схоронності приватної власності пасажирів і вантажів, які перевозяться;
- забезпечення безпеки руху поїздів;
- здійснення дозвільної системи;
- сприяння забезпеченню техногенної безпеки.

Слід зазначити, що адміністративна діяльність міліції громадської безпеки на транспорті носить виконавчо-розпорядчий характер. Це виявляється в тому, що вона спрямована на виконання законів і підзаконних нормативно-правових актів органів державної влади. Крім того, даному виду діяльності властиве розпорядництво, тобто можливість прийняття обов'язкових для виконання рішень у межах повноважень, наданих посадовим особам у сфері охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки.

Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ на транспорті носить підзаконний характер, тому що скерована на реалізацію законів, інших законодавчих актів. Дії посадових осіб суворо регламентовані нормами права.

Адміністративна діяльність має владний характер, оскільки вона здійснюється від імені держави з використанням наданих державних повноважень, тому працівники міліції, виконуючи обов'язок з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті, наділені повноваженнями представників адміністративної влади. Це виявляється в тому, що вони мають право вимагати від громадян і посадових осіб дотримання норм чинного законодавства.

Крім того, адміністративна діяльність скерована на попередження протиправних дій, недопущення вчинення злочинів та інших правопорушень, тобто має профілактичну спрямованість.

На думку Ю.П. Битяка, адміністративна діяльність міліції, яка здійснюється підрозділами блоку громадської безпеки, регламентується нормами адміністративного права і полягає в організації і практичному здійсненні заходів щодо охорони саме правопорядку [24, с. 479-480].

Представник російської наукової школи Ф.С. Разарьонов зазначає, що адміністративною діяльністю міліції є “виконавча і розпорядча діяльність з організації служб (підрозділів) і практичного здійснення охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю в адміністративно-правових формах” [25, с. 5-6].

В.Т. Болотніков під адміністративною діяльністю міліції розуміє “виконавчо-розпорядницьку, підзаконну державно-владну діяльність з організації і практичного здійснення встановлених відповідними державними органами заходів для охорони громадського порядку і безпеки” [8, с. 57].

О.І. Остапенко стверджує, що адміністративна діяльність органів внутрішніх справ – це „виконавчо-розпорядча діяльність, змістом якої є організація і практичне здійснення встановлених державою заходів щодо охорони громадського порядку” [18, с. 238].

Проведені дослідження показують, що адміністративна діяльність територіальних органів внутрішніх справ не має істотних відмінностей від адміністративної діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, під якою, на нашу думку, необхідно розуміти виконавчо-розпорядчу, підзаконну, державновладну, що має профілактичну спрямованість, діяльність співробітників служб та підрозділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з організації і практичного здійснення завдань у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

З'ясування понять “адміністративна діяльність органів внутрішніх справ на залізничному транспорті”, “громадський порядок”, “охорона громадського порядку”, “громадська безпека”, “забезпечення громадської безпеки” має наукове і практичне значення: дає можливість більш предметно проводити дослідження з проблем охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту, вдосконалювати правове регулювання цієї діяльності, орієнтувати служби і підрозділи органів внутрішніх справ на виконання конкретних завдань.

Дослідження поняття та сутності адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку дозволило зробити такі висновки:

- діяльність з охорони громадського порядку на залізничному транспорті полягає у здійсненні державними органами разом із громадськими формуваннями комплексу заходів для охорони життя і здоров'я громадян, захисту їхньої честі і гідності, прав, свобод і законних інтересів, схоронності матеріальних цінностей при користуванні залізничним транспортом, забезпечення сприятливих умов роботи підприємств, установ, організацій залізничного транспорту України. За своїм змістом організація діяльності у сфері забезпечення громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту – це діяльність спеціально уповноважених на те органів і посадових осіб, скерована на виконання цілої низки зовнішніх і внутрішніх організаційних завдань і функцій, що повинні забезпечити всебічну охорону громадського порядку;

- забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту – це встановлення і підтримка за допомогою адміністративних та інших правових засобів особливого безпечного режиму їхнього функціонування, спрямованого на створення нормальних умов для роботи організацій транспорту, реалізації громадянами прав і виконання ними обов'язків щодо користування залізничним транспортом;

- адміністративною діяльністю органів внутрішніх справ на залізничному транспорті є виконавчо-розпорядча, підзаконна, державновладна діяльність, що має профілактичну скерованість співробітників служб і підрозділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з організації і практичного здійснення завдань, які стоять перед ними у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту та не має істотних відмінностей від адміністративної діяльності територіальних органів внутрішніх справ.

## **1.2. Нормативно-правовий стан забезпечення діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку**

Здійснюючи охорону громадського порядку на залізничному транспорті, органи внутрішніх справ керуються різними законодавчими та підзаконними актами, що у своїй сукупності складають нормативну основу правового регулювання їхньої діяльності.

За соціальною значущістю система нормативно-правових актів репрезентована таким способом: Конституція – закони – укази Президента – підзаконні акти загального характеру – відомчі нормативні акти [26, с. 120].

Найважливіше місце серед них посідає Конституція України. Відповідно до статті 116 вищий орган виконавчої влади держави “здійснює заходи щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки України, громадського порядку, боротьби зі злочинністю” [1], тобто охорону громадського порядку держава вважає одним із головних завдань.

Основний Закон держави встановлює лише загальні правові положення, що регламентують охорону громадського порядку в країні, які згодом деталізуються в інших нормативно-правових актах, як наприклад, в Указі Президента України про Стратегію національної безпеки України [27].

Громадський і правовий порядок – явища, що нерозривно зв'язані і взаємозалежні, крім того, низка конституційних положень щодо прав і свобод громадян, які прямо залежать від стану громадського порядку, встановлюються статтями 3, 21 та іншим нормами з розділу II “Права і свободи громадян” Конституції України [28; 1].

Крім конституційних прав і свобод громадян, державні органи законами та підзаконними актами закріплюють і захищають їхні численні права, свободи й обов'язки в різних сферах життя, зокрема щодо зміцнення законності та правопорядку [29, с. 23-24].

Відповідно до Закону України „Про транспорт” на виконавців транспортних робіт і послуг, зокрема й у сфері залізничного транспорту, покладений обов'язок забезпечення безпеки руху, схоронності перевезених вантажів і багажу, техногенної безпеки та громадського порядку [30]. Однак у силу визначеної специфіки виконання цих обов'язків, йдеться про проведення комплексу спеціальних заходів, частина яких має правоохоронний характер, здійснюється органами внутрішніх справ під час охорони громадського порядку та забезпеченні громадської безпеки.

Одним із джерел правового регулювання діяльності органів внутрішніх справ з охорони громадського порядку та забезпеченні громадської безпеки на залізничному транспорті є Закон України „Про залізничний транспорт” [31]. У ньому зазначено, що охорона громадського порядку і боротьба зі злочинністю на залізничному транспорті загального користування здійснюються органами внутрішніх справ у взаємодії з підрозділами воєнізованої охорони Укрзалізниці. Крім того, органами внутрішніх справ у випадках, передбачених законодавством України, забезпечується охорона особливо важливих об'єктів підприємств і організацій залізничного транспорту загального користування [32, с. 176-177].

Здійснення заходів з охорони громадського порядку на об'єктах транспорту покладено на підрозділи транспортної міліції, правове положення якої закріплено в Законі України „Про міліцію” [22].

Транспортна міліція, поряд з кримінальною міліцією та міліцією громадської безпеки, іншими підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, забезпечує охорону громадського порядку та веде боротьбу зі злочинністю на об'єктах залізничного, водного, повітряного транспорту. До 20 грудня 1990 року транспортна міліція входила до складу спеціальної міліції [33; 34, с. 250-254], і лише Законом України “Про міліцію” транспортна міліція України була виділена в окремий підрозділ, що спричинило зміну системи міліції в країні. У даний час нормативно закріпленими є такі підрозділи: кримінальна міліція, міліція громадської безпеки, спеціальна міліція,

транспортна міліція та ін. Такий розподіл обумовлено специфікою завдань, поставлених перед кожним підрозділом міліції.

Виділення транспортної міліції в окремий підрозділ, на нашу думку, було пов'язано з тим, що вона здійснює свою діяльність в одній із найважливіших галузей господарської діяльності країни і вирішує завдання боротьби зі злочинністю, охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на повітряному, водному і залізничному транспорті, схоронності вантажів та інші завдання, що впливають з обов'язків міліції.

До складу транспортної міліції відповідно до Закону України “Про міліцію” входять кримінальна міліція та міліція громадської безпеки, тобто вона складається із двох самостійних видів міліції [22], сама будучи такою ж самостійною. Це, на нашу думку, не зовсім правильно, тому що, як частина транспортної міліції (у межах цілого), кримінальна міліція або міліція громадської безпеки не можуть виступати стосовно неї одночасно рівнозначними цілими.

У ході реорганізації Міністерства внутрішніх справ України зі складу системи органів внутрішніх справ, зокрема на транспорті, були послідовно виведені підрозділи пожежної безпеки з наступним підпорядкуванням Міністерству України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи. Логічним завершенням цієї реорганізації стало виведення зі складу територіальних органів внутрішніх справ підрозділів із виконання покарань з підпорядкуванням Державному департаменту України з питань виконання покарань.

Отже, у складі органів внутрішніх справ, зокрема на транспорті, на сьогоднішній час перебувають тільки міліцейські служби і підрозділи, що свідчить про необхідність законодавчо визначити орган з функцією управління у складі МВС України щодо транспортної міліції. На нашу думку, необхідно створити Департамент з розподілом на управління та підрозділи, які безпосередньо будуть організовувати забезпечення охорони громадського порядку та боротьбу зі злочинністю на залізницях. У цьому випадку можна

буде уникнути дублювання. У даний час до складу управління МВС України на залізничному транспорті входять підрозділи кримінальної міліції та міліції громадської безпеки, методичне забезпечення та координацію діяльності яких здійснюють відповідні структури центрального апарату Міністерства внутрішніх справ України, які виконують аналогічні функції відносно лінійних управлінь [35].

Згідно із Законом України “Про залізничний транспорт” залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [31]. Сфера залізничного транспорту набагато ширша сфери обслуговування міліції на транспорті, яка згідно Примірного положення про лінійне управління на залізниці Управління МВС України на залізничному транспорті обслуговує по лінії охорони громадського порядку, боротьби зі злочинністю тільки об'єкти залізничного транспорту, пов'язані із перевезенням пасажирів, вантажу, тому, на нашу думку, лінійне управління логічніше було б назвати „Управлінням міліції на залізничному транспорті (на конкретній залізниці), Управління МВС України на залізничному транспорті”, що відповідає структурі, яка діє в системі територіальних органів внутрішніх справ (наприклад, Львівське міське управління ГУМВС України у Львівській області).

З метою посилення відповідальності органів місцевого самоврядування за стан охорони громадського порядку на об'єктах транспорту, що розташовані на території відповідної ради, на нашу думку, доцільно розширити повноваження районних та обласних рад щодо призначення керівників міліції громадської безпеки на транспорті, як це передбачено для територіальних органів частиною 4 статті 7-1 Закону України „Про міліцію”. Ця пропозиція особливо актуальна для підрозділів на повітряному, морському та річковому транспорті, оскільки



зазначені організаційно-штатні одиниці входять до структури Головних управлінь та управлінь МВС України в областях.

Зауважимо, що Положення про народний комісаріат внутрішніх справ (1922 рік) вже передбачало, що органи внутрішніх справ на транспорті повинні бути побудовані централізовано, підпорядковуватися тільки вищим органам внутрішніх справ, за лінійним принципом на них не поширюється принцип „подвійного підпорядкування”, що зменшує вплив органів місцевого самоврядування на діяльність підрозділів внутрішніх справ на транспорті. З моменту створення транспортної міліції України вплив місцевих органів влади, адміністрації залізниць був зведений тільки до надання матеріально-технічної допомоги підрозділам транспортної міліції [36, с. 10-11; 37, с. 42-43; 38, с. 23-28].

Однак, до компетенції органів місцевої виконавчої влади та місцевого самоврядування віднесено контроль за роботою приміського пасажирського транспорту, запобігання правопорушенням на залізницях, що передбачено статтею 7 „Відносини залізниць з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування” Закону України „Про залізничний транспорт”, у відповідності до статті 25 Закону України “Про місцеві державні адміністрації”, а також до статті 38 „Повноваження щодо забезпечення законності, правопорядку, охорони прав, свобод і законних інтересів громадян” Закону України „Про місцеве самоврядування” доцільно у частині 2-ій статті 7-1 “Місцева міліція” Закону України “Про міліцію” розширити завдання місцевої міліції щодо забезпечення захисту життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян та охорони громадського порядку на відповідній території та транспортних комунікацій у межах адміністративно-територіальних одиниць.

У своїй діяльності співробітники органів внутрішніх справ, зокрема й на транспорті, керуються й іншими законами [39; 40].

У відповідності до статті 102 Конституції України Президент України як Глава держави і гарант Конституції, прав і свобод людини та громадянина в

необхідних випадках видає укази, розпорядження, зокрема і в галузі охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, які мають обов'язкову силу на території України.

Важливими є укази Президента України щодо забезпечення конституційних прав і свобод людини та громадянина, особистої безпеки громадян, спрямування зусиль правоохоронних органів на протидію найбільш небезпечним посяганням на особу, її власність та громадський порядок, зокрема укази Президента України від 18 лютого 2002 р. № 143 “Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку охорони прав і свобод громадян” [27], та від 19 липня 2005 р. № 1119/2005 “Про заходи щодо забезпечення особистої безпеки громадян та протидії злочинності” [41]. Відповідно до Указу від 19 липня 2005 р. № 1119/2005 Кабінету Міністрів України були поставлені завдання щодо визначення порядку оцінки діяльності органів прокуратури України, органів внутрішніх справ, інших правоохоронних органів, щомісячного інформування населення керівниками правоохоронних органів про факти порушення прав та свобод людини і громадян та заходи правового реагування на них.

Законами України, указами Президента України регулюються лише найбільш значущі, найважливіші аспекти діяльності органів внутрішніх справ до охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки, оскільки за своєю природою ці нормативні правові акти впливають на соціальні відносини загального характеру. Однак широта суспільних відносин, у яких бере участь міліція, викликає насущну потребу поглиблення та деталізації правового регулювання зазначеної діяльності, що здійснюється за допомогою видання актів, іменованих підзаконними. Особливості актів, які відрізняють їх від законів, зводяться до того, що вони приймаються органами або представниками влади, обраними або утвореними іншими органами; регулюють другорядні суспільні відносини, розвиваючи, конкретизуючи та деталізуючи закони; втрачають юридичну чинність у випадку суперечностей або невідповідності законові; приймаються як колегіально, так і одноосібно

уповноваженими посадовими особами державних органів; приймаються в менш суворому і деталізованому порядку. При цьому, варто враховувати, що недоліки загально регулятивних законів часто відтворюються в спеціальних законодавчих і підзаконних актах.

Істотне значення для органів внутрішніх справ, зокрема і на транспорті, мають постанови Кабінету Міністрів України, що забезпечують виконання Конституції України, законів, указів та розпоряджень Президента України, регламентують застосування заходів з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки [27].

Постанови уряду, що регулюють діяльність Міністерства внутрішніх справ України, можна розділити щодо дії загального характеру, наприклад постанова Кабінету Міністрів України від 29 червня 1991 р. № 59 “Про порядок і умови державного обов'язкового особистого страхування осіб рядового, начальницького та вільнонайманого складу органів і підрозділів внутрішніх справ” регламентує порядок державного обов'язкового страхування рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ та вузько направленої дії. Постановою Кабінету Міністрів України від 26 грудня 2003 р. № 2029 була затверджена Програма по боротьбі із правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки, що передбачала здійснення комплексу заходів, пов'язаних з охороною громадського порядку і забезпеченням громадської безпеки на залізничному, повітряному та морському транспорті.

Крім того, діяльність співробітників міліції на транспорті, що здійснюють заходи з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, регламентована також іншими постановами Кабінету Міністрів України [42; 43; 44].

Правовий статус більшості підрозділів визначається положеннями, затвердженими наказами Міністерства внутрішніх справ України. Положення про лінійне управління на залізниці затверджено наказом Управління МВС України на транспорті від 6 травня 2006 р. № 84, що розроблене на підставі примірного положення про лінійне управління.

Зазначеним Положенням були закріплені мета утворення лінійного управління на транспорті, його система, межі території обслуговування, принципи діяльності й основні функції, а також були визначені головні завдання, до яких у силу специфіки діяльності віднесені:

- забезпечення громадського порядку, особистої і майнової безпеки громадян; попередження і припинення злочинів, їхнє розкриття і розслідування; усіляке сприяння усуненню причин, що породжують злочини й інші антигромадські явища;
- організація боротьби зі злочинними зазіханнями на перевезені залізничним транспортом вантажі;
- сприяння підприємствам, установам, організаціям Міністерства транспорту та зв'язку України у забезпеченні безпеки руху поїздів;
- підбір і розстановка кадрів органів внутрішніх справ на транспорті;
- покращення соціально побутових і житлових умов працівників органів внутрішніх справ на транспорті.

Практика свідчить, що з урахуванням змін у організаційно-штатній структурі, відсутності в системі апарату Міністерства внутрішніх справ України підрозділу, який би координував з урахуванням специфіки оперативно-службової діяльності транспортної міліції взаємодію з територіальними органами внутрішніх справ, виникає необхідність перегляду завдань лінійних управлінь на транспорті [45], тому доцільно було б основне завдання сформулювати у такій редакції: охорона громадського порядку, особистої і майнової безпеки громадян; попередження, припинення і розкриття злочинів; усіляке сприяння викорінюванню причин, що породжують злочини й інші антигромадські явища.

Термін „завдання” позначає управлінську категорію, щодо мети і замислу, тому поліпшення соціально-побутових і житлових умов працівників органів внутрішніх справ на транспорті, на нашу думку, у перелік завдань лінійного управління на залізничному транспорті віднесено не зовсім обґрунтовано. Видається доцільним включити в перелік функцій, тому що поліпшення

соціально-побутових і житлових умов не є тим, що необхідно виконувати або дозволяти. За своєю сутністю це визначений функціональний обов'язок [46, с. 313].

Наявність різниці у термінології щодо органу, який виконує функції з охорони громадського порядку в нормативних документах, які регламентують права та обов'язки громадян, що користуються послугами залізничного транспорту та порядок надання цих послуг, створює юридичну колізію [47, с. 156], тому, на нашу думку, у пункті 15 Правил поведінки громадян на залізничному транспорті та пунктах 65 та 66 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом доцільно замінити слова “органів внутрішніх справ та транспортна міліція” на слова “міліція”.

Складовою частиною правової системи нашої країни є загальновизнані принципи і норми міжнародного права, а також міжнародні договори України. Особливого значення в сучасних умовах набувають міжнародно-правові акти як міжнародні договори і конвенції. Міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, інші органи державної влади, до відання яких віднесені питання, що регулюються міжнародними договорами України, забезпечують дотримання і виконання зобов'язань, узятих за міжнародними договорами України, стежать за здійсненням прав, які впливають з таких договорів для України, і за виконанням іншими сторонами міжнародних договорів України їхніх зобов'язань. Це зобов'язує державні органи при прийнятті відповідних рішень керуватися нормами міжнародних договорів.

Ратифікація Європейських конвенцій про передачу провадження у кримінальних справах, про видачу правопорушників, про взаємну допомогу у кримінальних справах та ін. значно розширила правову базу діяльності підрозділів органів внутрішніх справ. На основі цих актів заключаються угоди між міністерствами внутрішніх справ суверенних держав. До їхнього числа відноситься Угода про співробітництво міністерств внутрішніх справ по боротьбі зі злочинністю на транспорті від 25 жовтня 1995 року. У рамках Угоди

сторони домовилися співпрацювати у справі попередження, виявлення, припинення і розслідування злочинів, які вчинені на транспорті. Передусім це стосується навмисних злочинів проти життя і здоров'я людей, розкрадань вантажів і власності пасажирів.

На виконання зазначеної Угоди тільки у 2006-2007 роках було проведено 3 міжнародні робочі наради і 2 міжнародні зустрічі, у яких взяли участь делегації транспортної (залізничної) міліції/поліції України, Росії, Білорусі, Польщі, Словаччини, Молдови, Угорщини, Румунії, Литви, України [48; 49; 50; 51].

Вивчення протоколів нарад та зустрічей, які мали місце до 2005 року, показало, що вони в основному носили декларативний, необов'язковий характер практично майже не мали регулятивного впливу на діяльність органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки. У 2005 році рішенням спільної колегії Міністерств внутрішніх справ України та Росії (оголошене спільним наказом МВС Росії та МВС України від 12 червня 2005 р. № 807), поставлено конкретні завдання перед органами внутрішніх справ у галузі боротьби із правопорушеннями на транспорті. Таким же чином реалізуються рішення регіональної наради зі співробітництва підрозділів і служб кримінальної міліції МВС Республіки Білорусь та МВС України 15-17 червня 2006 року з питань боротьби зі злочинністю в прикордонній зоні та на транспорті [52].

Відсутність відомчої нормативної бази щодо взаємодії підрозділів транспортної міліції та поліції країн Європейського Союзу, з якими межує Україна, негативно впливає на стан правопорядку в міждержавному залізничному сполученні.

Оперативна обстановка у сфері міждержавних пасажирських та вантажних перевезень на українсько-польському, українсько-словацькому українсько-угорському, українсько-румунському напрямках характеризується стабільністю [53; 54; 55; 56; 57]. Разом з тим, рівень практичної взаємодії зі службами, що забезпечують безпеку пасажирів та руху поїздів, боротьбу з правопорушеннями у міждержавних залізничних перевезеннях між Україною та Польщею,

Україною та Словаччиною, Україною та Румунією, Україною та Угорщиною вимагає подальшого вдосконалення.

Незважаючи на відсутність упродовж значного періоду часу тяжких злочинів проти особи в поїздах міждержавного сполучення, на нашу думку, передусім необхідно підняти рівень безпеки пасажирів та членів поїзних бригад у поїздах далекого та місцевого міждержавного сполучення, що зробить даний тип перевезень ще більш конкурентно здатним та привабливим для пасажирів. Розвиток економіки наших країн, прагнення вступу України до Європейського Союзу буде сприяти зростанню перевезень, відкриттю нових маршрутів.

З цією метою доцільно розглянути можливість супроводження поїздів формування Укрзалізниці та Польських залізниць (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), що курсують у місцевому міждержавному сполученні нарядами транспортної міліції України та служби охорони колії Польщі. Це поїзди № 809-810 Львів-Перемишль формування Державного територіально-галузевого об'єднання "Львівська залізниця", № 920-931, № 922-933 Санок-Хирів власність Польських залізниць (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). У цьому випадку найбільш ефективною формою співпраці є підготовка та проведення спільних оперативно-профілактичних заходів з попередження, виявлення, розкриття злочинів на об'єктах транспорту передусім у поїздах місцевого міждержавного сполучення. Для вирішення питання щодо супроводу поїздів міждержавного місцевого сполучення за маршрутом Львів (Україна) – Пшемисль (Польща), Санок (Польща) – Хирів (Україна) доцільно провести одночасно на території України та Польщі оперативно-профілактичне відпрацювання спільно із митними та прикордонними органами двох країн.

Велику роль у правовому регулюванні діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки відіграють відомчі нормативні акти. Вони деталізують значну кількість правових норм, що регулюють суспільні відносини в розглянутій сфері.

Нормативні правові акти міністерств, інших органів державного

управління, зокрема Міністерства внутрішніх справ України, приймаються у формі наказів, розпоряджень та рішень колегій. Прийняті міністерствами, іншими органами державного управління інструкції, положення, статuti, правила затверджуються наказами.

Однак прийняття відомчих нормативних актів у формі рішень колегій, що регулюють службову діяльність, затверджують інструкції, статuti, положення, правила, суперечать принципіві єдиноначальності, на основі якого у відповідності до законодавства функціонує система Міністерства внутрішніх справ України. Це зумовлено тим, що рішення колегії приймається колективним органом, а накази МВС України, які доводять рішення колегії до структурних підрозділів щодо їх виконання, підписуються одноосібно Міністром внутрішніх справ України.

У юридичній літературі вказується, що наказ є основною адміністративно-правовою формою юридично-владної, організуючої діяльності єдиноначальних органів і посадових осіб у межах їх компетенції як у зовнішній, так і у внутрішній сферах управління [58, с. 33].

Відомчі нормативні правові акти Міністерства внутрішніх справ України поширюють свою дію на підрозділи, що входять у його систему і регулюють питання, які мають передусім внутрішнє значення, наприклад, організація роботи з виконання рішень вищих органів державної влади, здійснення структурної перебудови в органах внутрішніх справ, поліпшення взаємодії між підрозділами у виконанні поставлених завдань. Разом з тим, низка наказів МВС України є нормативною базою для всіх суб'єктів господарювання та фізичних осіб з окремих напрямів діяльності, організація якої покладена на Міністерство внутрішніх справ України. Однак, вони мають загальнообов'язковий характер тільки після відповідної реєстрації в Міністерстві юстиції України, наприклад, Інструкція про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами



несмертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів [59, с. 517-622]. Порядок підготовки нормативних актів МВС України для реєстрації, визначений у методичних рекомендаціях щодо подання нормативно-правових актів системи МВС України на державну реєстрацію [60].

Умовно накази Міністерства внутрішніх справ України можна розділити на дві групи. До першої відносяться накази, якими затверджуються статuti (положення) – нормативно-правові акти, що визначають порядок діяльності підрозділів, підприємств, організацій, установ, а також порядок діяльності особового складу й інших осіб у зазначених сферах діяльності, та інструкції – нормативно-правові акти, що детально визначають зміст та методичні питання регулювання у визначеній області суспільних відносин. Наказом МВС України від 28 липня 1994 р. № 404, наприклад, затверджений Статут патрульно-постової служби міліції України (далі – Статут), який визначає основні завдання, порядок організації та несення патрульної служби працівниками міліції з охорони громадського порядку, боротьби з правопорушеннями на вулицях, площах, транспортних магістралях, в інших громадських місцях [61]. На підставі загальних положень та принципів управління, узагальнення практики у Статуті подано обов'язки посадових осіб органів внутрішніх справ щодо керівництва патрульною службою, порядок її організації, обов'язки і права нарядів міліції, особливості несення служби при проведенні масових заходів та у надзвичайних обставинах. Положення цього Статуту розповсюджується на всіх працівників органів внутрішніх справ, які відповідно до прямих обов'язків, наказу начальника органу внутрішніх справ виконують функції з охорони громадського порядку в громадських місцях. Чинність Статуту поширюється також на працівників міліції, які у вільний від виконання службових обов'язків час у разі звернення до них громадян або посадових осіб з повідомленням про події, що загрожують особистій чи громадській безпеці, мають вживати невідкладних заходів щодо запобігання чи припинення правопорушення, що вчиняється у громадському місці. Однак, основні завдання

щодо охорони громадського порядку покладаються на особовий склад патрульної служби міліції.

У відповідності до Програми (основні напрямки) реформування підрозділів міліції громадської безпеки в територіальних органах внутрішніх справ у 2005 році ліквідована посада міліціонера патрульно-постової служби міліції та введено посаду інспектора, що значно підняло соціальний статус співробітника, у той же час у підрозділах транспортної міліції відповідні зміни зроблено лише у жовтні 2007 року [62], а змін до Статуту патрульно-постової служби міліції України не внесено.

На нашу думку, доцільно в Статуті патрульно-постової служби міліції України замінити назву посади “міліціонер патрульно-постової служби міліції” на “інспектор патрульної служби міліції”.

Заміна назви посади міліціонера на інспектора патрульної служби міліції також обумовлена такими причинами:

1. Необхідністю посилення впливу профілактичного чинника в діяльності міліції на транспорті, організації та здійсненні взаємодії з територіальними органами в питаннях профілактичної роботи з особами, які схильні або вчиняють правопорушення, перебувають на обліках в органах внутрішніх справ, систематично або постійно відвідують (користуються) об'єкти залізниці (вокзали, станції, поїзди і т.п.) або працюють на них – щодо попередження вчинення з їхнього боку злочинів та інших правопорушень з широким залученням до цієї роботи населення, трудових колективів.

2. Формуванням позитивного іміджу міліції.

3. Неефективністю системи оперативного прикриття об'єктів вантажно-розвантажувального комплексу інфраструктури служби маркетингу та комерційної роботи залізниць, внаслідок якої кількість крадіжок протягом 16 років не зменшується відносно зменшення обсягів перевезення несипучих вантажів та необхідністю закріплення за станціями, відкритими для вантажної роботи, працівників міліції.

4. Можливістю залучення коштів Державних територіально-галузевих

підприємств (залізниць) у межах Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 роки, зокрема після реформування Укрзалізниці в Державну акціонерну компанію “Українські залізниці” згідно з Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту загального користування, щодо утримання особового складу інспекторів патрульної служби міліції, у функціональні обов’язки яких включити питання забезпечення безпеки руху поїздів [63].

Окрім забезпечення правопорядку у громадських місцях, на наряди патрульної служби покладаються специфічні обов’язки, які виконуються в залежності від технологічного режиму роботи станції (графіку проходження пасажирських, приміських, вантажних та спеціальних поїздів). У даний час вказана функція має особливе значення у зв’язку із змінами маршрутів перевезень особливо небезпечних та інших сильнодіючих та отруйних речовин.

Підрозділи територіальної міліції не мають подібного у службовій діяльності, оскільки так як всі об’єкти підвищеної небезпеки охороняються різними видами та формами охорони. Статутом патрульно-постової служби міліції України та Тимчасовим положенням про стройовий підрозділ патрульної служби органів внутрішніх справ (Додаток 2 наказу МВС України від 28 лютого 2006 р. № 214) дані функції не передбачені.

Діяльність щодо останнього напрямку роботи передбачена постановою Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 460 “Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки, Збройних Сил, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об’єктах підвищеної небезпеки” [64] та відповідними вказівками МВС України та Управління МВС України на залізничному транспорті, Заходами “Спільних дій Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця” та лінійного управління УМВС України на Львівській залізниці щодо запобігання терористичним актам та актам несанкціонованого втручання в діяльність

залізниці в 2006 році”.

Крім того, у своїй діяльності співробітники внутрішніх справ на транспорті керуються й іншими статутами (положеннями) та інструкціями.

До другої категорії можна віднести накази, що регулюють питання організації діяльності органів внутрішніх справ, зокрема і на транспорті.

Виходячи з обсягів пасажиропотоків і вантажопотоків, пропускної здатності, місцезнаходження об'єктів, інших специфічних особливостей функціонування залізничного транспорту, система транспортної міліції на залізницях складається з Управління МВС України на залізничному транспорті, лінійних управлінь на залізницях, відділів, відділень внутрішніх справ на транспорті та лінійних пунктів міліції.

Відповідно до Положення про Управління МВС України на залізничному транспорті “створення, реорганізація і скасування лінійних управлінь на залізницях, відділів внутрішніх справ на транспорті здійснюються Міністром внутрішніх справ, відділень внутрішніх справ на транспорті, лінійних пунктів міліції – начальником Управління МВС України на залізничному транспорті”. Відповідно розділена компетенція затвердження актів, що виступають нормативною основою діяльності структурних підрозділів УМВС України на транспорті., наприклад, відповідно до Положення про Міністерство внутрішніх справ України, Положення про Управління МВС України на транспорті затверджується наказом Міністра внутрішніх справ України, Положення про лінійне управління, лінійний відділ затверджується наказом начальника Управління МВС України на залізничному транспорті [35]. На сьогоднішній день діяльність відділів внутрішніх справ на залізничному транспорті та лінійних відділень не врегульовані Положеннями, що значно ускладнює визначення завдань, які стоять перед даними органами, та розробку науково-обґрунтованого організаційно-штатного розпису.

Слід зазначити, що прогалина у цій галузі внутрішньовідомчого регулювання існує тривалий час, і це негативно впливає на діяльність підрозділів транспортної міліції з охорони громадського порядку, що

підтвердили 43,52 % опитаних керівників служб та підрозділів транспортної міліції (Додаток А).

Цей чинник деструктивно впливає на організацію діяльності керівників указаних підрозділів та засвідчує деяку невідповідність основам управління в органах внутрішніх справ.

Положення про підрозділи та служби міліції на транспорті покликані чітко визначити завдання, функції, права кожного суб'єкта з урахуванням специфічних умов організації їхньої діяльності. У зв'язку з цим виникає необхідність розробити положення про відділ міліції на залізничному транспорті з затвердженням Міністром внутрішніх справ України, положення про відділення міліції на залізничному транспорті та положення про лінійний пункт міліції з затвердженням начальником Управління МВС України на залізничному транспорті.

При розробці положень варто було б врахувати особливі умови зовнішньої діяльності, внутрішні зв'язки, закріпити прогресивні тенденції удосконалення діяльності міліції на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки.

Вивчення праць учених-юристів [65, с. 643; 66, с. 18-25; 67, с. 41-42; 68, с. 122-127] дало можливість автору цієї роботи підготувати проект Положення (Додаток Б), у якому передбачити наступні розділи:

- загальні положення;
- завдання відділу міліції на транспорті;
- функції відділу міліції на транспорті;
- управління відділом міліції на транспорті.

У першому розділі доцільно закріпити, що відділ міліції на транспорті є структурним підрозділом лінійного управління на залізничному транспорті, безпосередньо підконтрольний йому та за правовим положенням прирівнюється до міського, районного, районного в місті відділу міліції.

Відділ міліції на транспорті створюється на вузлових станціях державних територіально-галузевих об'єднань з метою охорони громадського порядку і

забезпечення громадської безпеки на даних об'єктах, захисту життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, недопущення протиправних посягань при перевезенні вантажів.

Діяльність відділу міліції на транспорті здійснюється на принципах законності, гласності, гуманізму, поваги до прав людини, єдиноначальності, тісного зв'язку з населенням, трудовими колективами, адміністрацією підприємств, установ, організацій транспорту. Завершити перший розділ, на нашу думку, необхідно тим, що відділ міліції на транспорті є юридичною особою, має печатку із зображенням Державного герба України і найменування.

У другому розділі визначаються завдання відділу міліції на транспорті. Аналіз правоохоронної практики, наукової літератури, законодавчих і відомчих нормативних актів засвідчує, що до числа завдань відділу міліції на транспорті варто віднести:

- охорону громадського порядку; забезпечення особистої і майнової безпеки; попередження, припинення і розкриття злочинів, розшук осіб; профілактика правопорушень;
- захист життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, а також державних інтересів;
- організацію боротьби зі злочинними зазіханнями на вантажі;
- забезпечення захисту майна, незалежно від форми власності, від протиправних зазіхань;
- проведення дізнання;
- здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності;
- сприяння підприємствам, установам та організаціям транспорту у забезпеченні безпеки руху поїздів;
- підбір і розстановка кадрів.

Зазначені завдання можуть бути вирішені тільки шляхом реалізації визначених функцій, які доцільно викласти у третій частині. До них необхідно віднести:

- здійснення заходів щодо попередження і припинення злочинів та інших правопорушень;
- організація проведення роз'яснювальної роботи серед населення з питань охорони громадського порядку, забезпечення безпеки та боротьби зі злочинністю на об'єктах транспорту;
- організація роботи з розшуку підозрюваних і обвинувачуваних, що сховалися від слідства і суду, а також зниклих без звістки осіб та інших осіб, у випадках, передбачених законодавством;
- здійснення боротьби зі злочинними зазіханнями на вантажі;
- внесення у транспортні та інші відомства, підприємства, установи і організації різних форм власності, в органи місцевого самоврядування пропозицій про усунення причин і умов, що сприяють здійсненню злочинів у сфері пасажирських та вантажних перевезень;
- організація роботи з профілактики загибелі і травматизму людей на об'єктах залізничного транспорту;
- проведення у взаємодії з іншими організаціями роботи з попередження дитячої бездоглядності і боротьби з правопорушеннями неповнолітніх на об'єктах транспорту;
- участь у порятунку людей і майна, охороні громадського порядку при надзвичайних подіях природного або техногенного характеру на транспорті;
- проведення заходів щодо підвищення рівня службової і фізичної підготовки і зміцненню дисципліни особового складу;
- забезпечення надання невідкладної допомоги особам, що постраждали від нещасних випадків і правопорушень, а також перебуває на об'єктах транспорту в безпомічному стані;
- здійснення взаємодії з іншими правоохоронними органами, громадськістю, адміністрацією і колективами підприємств, установ, організацій залізничного транспорту.

У четвертому розділі, як видається, необхідно закріпити положення про те, що управління підрозділом здійснює начальник відділу міліції на транспорті,

який несе персональну відповідальність за виконання покладених завдань і функцій, а також про те, що начальник відділу міліції на транспорті призначається і звільняється з посади наказом управління Міністра внутрішніх справ України на транспорті, має заступників з питань діяльності кримінальної міліції та міліції громадської безпеки, по роботі з персоналом.

Заступник начальника відділу міліції на транспорті призначається на посаду наказом начальника лінійного управління за представленням начальника відділу за згодою заступника начальника лінійного управління, куратора відповідного напрямку роботи.

Крім цього, доцільно конкретизувати перелік прав і обов'язків начальника відділу міліції на транспорті.

Положення про лінійне відділення повинно бути побудовано на тих же засадах, але з конкретизацією, викликаною іншим обсягом завдань (Додаток В).

На нашу думку, в положенні про лінійний пункт міліції лінійного відділу повинно бути зазначено, що лінійні пункти міліції створюються з метою підтримки правопорядку на об'єктах залізничного транспорту, своєчасного реагування на заяви і повідомлення про злочини і події, підвищення оперативності в забезпеченні особистої і майнової безпеки громадян, попередження і припинення злочинних зазіхань на перевезені вантажі. Там же повинні бути затверджені типові посадові обов'язки начальника лінійного пункту міліції й Інструкція щодо організації службової діяльності лінійного пункту міліції (Додаток Д).

Практична діяльність вказаних підрозділів показала, що діяльність лінійного пункту міліції організована за принципом „подвійного підпорядкування”. Лінійні пункти міліції входять до складу кримінальної міліції, однак начальник лінійного пункту міліції підзвітний і підконтрольний не тільки начальникові кримінальної міліції, але й начальникові міліції громадської безпеки. Якщо у складі лінійного пункту міліції є оперативні працівники, то вони одночасно підпорядковані й начальникові лінійного пункту міліції, і керівникам відділень відповідних служб лінійного відділу. Крім того,



начальник лінійного пункту міліції на території, що обслуговується, веде одночасно кілька ліній роботи, за кожною з яких у базовому підрозділі закріплений визначений співробітник.

Щоб уникнути дестабілізації морально-психологічного клімату в колективі, дезорганізації діяльності співробітників, дублювання роботи й інших негативних наслідків, на нашу думку, було б доцільно обмежити діяльність лінійних пунктів міліції виконанням завдань, що стоять перед міліцією громадської безпеки, а саме: охорона громадського порядку, забезпечення особистої і майнової безпеки, припинення злочинів, сприяння усуненню причин, що породжують злочини й інші протиправні явища; захист життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, а також державних інтересів; здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення; сприяння транспортним відомствам у забезпеченні безпеки руху поїздів, забезпечення збереження вантажів у межах спільних груп воєнізованої охорони та транспортної міліції, з чим погодилося 50 % опитаних начальників лінійних пунктів міліції (Додаток А).

Отже, результати проведеного дослідження нормативно-правового стану забезпечення діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку дають можливість зробити висновки:

- якісне нормативно-правове регулювання діяльності підрозділів внутрішніх справ на залізничному транспорті є однією із необхідних умов забезпечення охорони громадського порядку;

- у сучасних умовах досліджені нормативно-правові акти частково не відповідають вимогам щодо діяльності органів внутрішніх справ з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту та мають потребу в удосконаленні;

- відомчими нормативними актами регулюється визначене коло суспільних відносин, що виникають у процесі службової діяльності органів внутрішніх справ, зокрема щодо охорони громадського порядку на залізничному транспорті;

- відсутність положень про лінійний відділ, лінійне відділення міліції на залізничному транспорті та лінійний пункт міліції негативно впливає на їхню діяльність у сфері охорони громадського порядку;

- впровадження розроблених автором проектів положень про лінійний відділ, лінійне відділення міліції на залізничному транспорті та лінійний пункт міліції дозволило би ліквідувати прогалини та невідповідності у відомчому нормативно-правому регулюванні діяльності органів внутрішніх справ з охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

### **1.3. Особливості умов функціонування органів внутрішніх справ на залізничному транспорті**

Реформування державного та політичного устрою в Україні, розвиток демократії, пріоритетність прав і свобод людини над державними інтересами, зміни в економіці, участь громадян у державному управлінні – все це впливає на діяльність правоохоронної системи України. Деполітизація органів та підрозділів внутрішніх справ, підвищення ступеня захищеності прав і свобод громадян сьогодні вимагають нових підходів до діяльності усіх структурних ланок органів внутрішніх справ, що ґрунтується на дослідженнях форм, методів та умов діяльності міліції.

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті – це замкнута соціальна система, що певним чином впливає на будь-які об'єкти навколо себе. Водночас зазначена система піддається відповідному адекватному впливові. Особливий інтерес у цьому зв'язку становлять специфічні умови діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті.

Учені цілком обґрунтовано вважають, що є зовнішнє і внутрішнє середовище діяльності [68, с. 11; 69, с. 294].

Під середовищем діяльності розуміємо сукупність зовнішніх зв'язків

стосовно системи об'єктів, що впливають на одержання результатів, водночас маючи вплив на функціонуючу систему. Це впливає на те, що суб'єкт управління при виборі методів, форм, засобів впливу на об'єкт мусить враховувати ті зміни, котрі відбуваються в середовищі, у межах якого розвивається та працює система [68, с. 21].

Сфера діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті відрізняється від сфер діяльності інших органів внутрішніх справ. Це пов'язано з тим, що зазначені підрозділи створені за галузевим принципом, а не за територіальним, чим і обумовлюється наявність низки специфічних особливостей зовнішнього середовища діяльності, до яких належать такі об'єктивні чинники й умови, як кліматичні, економіко-географічні, демографічні, соціально-психологічні тощо. Без їх урахування організація ефективної охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту зазнає чималих труднощів [70, с. 120; 71]. Отже, організації правильної й ефективної охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту сприяє не тільки тому, що співробітники транспортної міліції набувають знань не лише щодо особливостей умов діяльності свого відділу (відділення), а й щодо чинників, неадекватна оцінка яких може спричинити втрату контролю над ситуацією, катастрофу та аварію рухомого складу, загибель людей [72, с. 12-13]. До таких чинників можна віднести графік руху поїздів, їх видів (приміський, пасажирський, швидкий, вантажний); розміщення посадочних платформ на станціях і пунктах зупинки; наявність перехідних настилів, пішохідних мостів, підземних переходів, огорожень; час „години пік”; пасажиропотоки; розміщення приміщень у будинках вокзалів і їх призначення; розташування і режим роботи прилеглих торговельних закладів; графік відправлення поїздів, якими здебільшого користуються громадяни (для проїзду на роботу (навчання), повернення додому, поїздок на дискотеки, за місто); розміщення парків відстою поїздів, контейнерних майданчиків, вантажних дворів тощо.

У спеціальній літературі розглядалися такі особливості зовнішніх умов діяльності, як концентрація значних людських потоків; зосередження на відносно малих територіях значної кількості матеріальних цінностей; залежність роботи залізничного транспорту від сезонних і погодних коливань; цілодобовий цикл роботи; великі швидкості пересування; інтенсивність пасажирських перевезень; вільний доступ до рухомого складу й інших об'єктів пасажирських перевезень; значна протяжність ділянок, що обслуговуються органами внутрішніх справ на транспорті; централізація управління залізничним транспортом, наявність значної кількості служб і підрозділів, різноманіття нормативних актів, які регламентують їх діяльність і весь транспорт у цілому; розбіжність територій оперативного обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті з адміністративно-територіальним розподілом у країні; привабливість для неповнолітніх об'єктів залізничного транспорту; вчинення значної кількості правопорушень самими працівниками залізничного транспорту і жителями прилеглих населених пунктів; швидка змінюваність оперативної обстановки на об'єктах залізничного транспорту [73, с. 68; 74, с. 7; 20, с. 16-17; 75, с. 178-181; 76, с. 10-11; 77, с. 8-9].

З метою визначення оптимальної тактики та ефективного застосування сил та засобів щодо охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту ці особливості потребують окремого дослідження.

#### 1. Цілодобовий цикл роботи.

Загальна протяжність залізниць України – 30,3 тис. км, що обслуговують 27 дирекцій залізничних перевезень. Інвентарний вагонний парк вантажних вагонів становить 174939 одиниць, пасажирських – 8429 вагонів. Пасажирські та вантажні перевезення обслуговують 439 підприємств. Вантажні операції здійснюються на 1684 станціях. Пасажирські перевезення охоплюють 126 вокзалів, 1684 станції, 4749 пунктів (платформ) зупинок приміських поїздів [78, с. 3; 79, с. 7].

Специфіка роботи залізничного транспорту полягає в тому, що в русі

поїздів відсутні тимчасові перерви, перевезення здійснюється за розкладом – безупинно, цілодобово.

Безперервно працюють кімнати та зали відпочинку пасажирів, функціонують пункти надання невідкладної медичної допомоги. Крім того, на вокзалах і станціях, а також безпосередньо біля них розміщені торговельні заклади (точки), які здійснюють продаж продуктів харчування і напоїв у денний та нічний час. Ці торговельні заклади належать організаціям залізниці, різним державним і комерційним структурам.

Зазначений режим роботи залізничного транспорту сприяє цілодобовому перебуванню на об'єктах пасажирської інфраструктури великої кількості людей, передусім таких, які схильні до вчинення правопорушень.

У зв'язку з цим усі служби і підрозділи залізниці протягом доби забезпечують безпеку та безперервність руху, обслуговування пасажирів, що перебувають на шляху проходження, на вокзалах, станціях, пунктах зупинки приміських поїздів [80; 81, с. 12-13; 82].

## 2. Великі швидкості пересування.

Залізничний транспорт порівняно з морським, водним та повітряним є найдоступнішим для громадян, що обумовлено географією країни, відповідною вартістю перевезень. Порівняно з автомобільним транспортом залізничний є найбільш безпечним. У 2006 р. на дорогах країни було зареєстровано 6410 дорожньо-транспортних подій, у яких загинуло 1594 особи і було поранено 6494 [83, с. 21], зазначимо при цьому, що на залізничному транспорті у зазначений період аварій та катастроф з людськими жертвами не зафіксовано. Крім того, пасажирським поїздам притаманні високі швидкісні якості. Швидкість руху поїздів далекого прямування, з огляду на безпеку, не перевищує 120 км/год. (конструкційна швидкість 160 км/год.). Середня швидкість руху пасажирських поїздів становить 74,3 км/год. Відповідно до п. 11.3 Правил дорожнього руху „...поза населеними пунктами дозволяється рух легковим і вантажним автомобілям з дозволеною максимальною масою не більш 3,5 т на автомагістралях – з і швидкістю не більше 110 км/год., на інших

дорогах – не більше 90 км/год” [84]. Слід зазначити, що у 2006 р. за перевищення встановленої швидкості руху співробітники ДАІ затримали 793049 водіїв, а у 2001 р. – 797,4 тис. [85, с. 62].

Наведені дані засвідчують, що залізничний транспорт не поступається швидкістю автомобільному, а це робить привабливим використання поїздів особами, які вчинили злочини або правопорушення, для швидкого зникнення з місця події та знижує ймовірність попадання у поле зору співробітників правоохоронних органів.

3. Значна протяжність ділянок, що обслуговуються органами внутрішніх справ на транспорті.

Протяжність ділянок оперативного обслуговування кожного лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті становить декілька сотень кілометрів, наприклад, лінійний відділ на станції Львів лінійного управління на Львівській залізниці обслуговує 637 км залізничної колії. Крім того, вивчені матеріали свідчать про те, що в середньому в Україні через кожні 68,7 км залізничної колії знаходиться лінійне відділення або лінійний пункт транспортної міліції. Існуюча мережа розміщення підрозділів транспортної міліції в країні формувалася у 70-і роки ХХ ст. з урахуванням розвитку добувних та переробних галузей економіки. Підрозділи транспортної міліції насамперед виконували завдання щодо збереження вантажів, забезпечення безперебійної роботи промислових підприємств регіону дислокації. Найбільш яскравим прикладом цього може слугувати дислокація підрозділів транспортної міліції на Донецькій та Львівській залізницях. Однак вони нерівномірно розміщені, а тому склалася ситуація, за якої на 17-и ділянках залізниці, довжина кожної з яких становить понад 70 км, зокрема на 7-и ділянках, довжина кожної з яких – понад 100 км, відсутні відділи, відділення внутрішніх справ на залізничному транспорті, лінійні пункти міліції. Слід зазначити, що протяжність окремих ділянок – понад 140 км, що в 2,5 рази перевищує середній показник.

4. Вільний доступ до рухомого складу й інших об'єктів пасажирських перевезень.

Здебільшого громадяни безперешкодно можуть пересуватися пасажирськими або приміськими потягами під час проїзду, виходити на платформи, заходити в парки відстою поїздів, оскільки повністю відгородити зазначені території й об'єкти, а також організувати їх охорону, технічно неможливо. Як наслідок правопорушники мають змогу розкомплектовувати рухомий склад та засоби безпеки руху, б'ють вікна у вагонах, зрізують м'яке обшивання із сидінь тощо. У 2006 р. було зареєстровано 726 фактів кримінального та адміністративного характеру псування вагонного обладнання, розукомплектування верхньої будови колії [86]. Складність у припиненні таких правопорушень та притягнення осіб, що їх вчинили, полягає в тому, що, як правило, відсутні свідки або інформація про правопорушення надходить у міліцію із запізненням. У пасажирських поїздах учиняється близько третини таких правопорушень від усіх злочинів на транспорті; більше половини з них – на міжобласних маршрутах, третина – у приміських. Коло злочинних діянь, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, доволі широке – це і вбивства, і розбійні напади тощо [87, с. 4].

5. Централізація управління залізничним транспортом, наявність значної кількості служб і підрозділів, різноманіття нормативних актів, які регламентують їх діяльність і транспорт у цілому.

Система Укрзалізниці складається з шести Державних територіально-галузевих об'єднань (залізниць), 27 дирекцій залізничних перевезень. Вони мають суворе вертикальне підпорядкування. У складі дирекцій функціонує низка підрозділів, які не підпорядковуються безпосередньо адміністрації дирекції залізничних перевезень. Питання забезпечення безпеки руху, організації перевезень пасажирів і вантажів перебувають у компетенції служби перевезень, служби комерційної роботи, служби пасажирських перевезень Державного територіально-галузевого об'єднання, локомотивного депо, вагонного депо, вагонної дільниці, дистанції шляху, дистанції сигналізації і зв'язку, дистанції електропостачання, дистанції цивільних споруджень і низки інших. Наявність такої розгалуженої структури зумовлює існування різних

нормативно-правових актів, які регламентують діяльність зазначених служб і підрозділів [88, с. 125-128].

6. Здійснення значної кількості правопорушень самими працівниками залізничного транспорту і жителями прилеглих населених пунктів.

Розвиток демографічних процесів, форм розселення в Україні свідчить про тенденцію подальшої концентрації виробництва та населення, а також скорочення сільських населених пунктів, посилення процесів соціально-економічної інтеграції населених пунктів, міжпоселенських зв'язків, а відповідно і погіршення криміногенної ситуації [89, с. 171].

У період з 1 січня 2005 до 1 січня 2007 року лінійними управліннями Управління МВС України на залізничному транспорті розкрито 19487 злочинів загальнокримінальної спрямованості: з них 856, або 4,4 %, вчинено працівниками залізничного транспорту і 3621, або 18,6 %, – місцевими жителями населених пунктів, землі яких межують із ділянкою відведення землі залізничного транспорту [90]. Наведені дані засвідчують, що зазначеними категоріями громадян здійснюється майже кожний четвертий розкритий злочин [91].

7. Зосередження на відносно малих територіях значної кількості матеріальних цінностей.

Залізниця є базовою галуззю економіки України та становлять найважливіший, стрижневий елемент транспортної системи. Саме на них припадає 85,1% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) [78]. За густотою залізниць Україна посідає провідне місце серед країн Співдружності незалежних держав і наближається за цим показником до європейських країн – Франції, Італії. За обсягами вантажних перевезень залізниця України посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії, Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. З урахуванням геополітичних умов залізниця України мають один з найбільших у Європі



потенціал транзитності. Щорічно залізницями перевозиться близько 300 мільйонів тон вантажів [92, с. 3-4].

Виходячи з вищесказаного, економіка вносить свої корективи у схему роботи з вантажами [93; 94]. Питання розвитку транзиту посідає особливе місце в європейській транспортній політиці. Свобода транзиту вантажів забезпечується за відсутності будь-якої дискримінації стосовно учасників транзиту, транзитного вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з обставинами, що належать до права власності на цей вантаж або на транспортний засіб транзиту, місця реєстрації чи прапора останнього, а також при оподаткуванні операцій, пов'язаних з транзитом вантажів, за винятками адекватного реагування на дискримінаційні заходи стосовно України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною; вільного вибору учасниками транзиту транзитних послуг, робіт (крім випадків, визначених законами та міжнародними договорами України), їх надавачів (виконавців), засобів транзиту, а також маршрутів транзиту; відсутності необґрунтованих затримок і обмежень, зокрема стосовно засобів транзиту, та звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що передбачений у пунктах пропуску через державний кордон України [95, с. 255–256], тому розвиток міжнародних транспортних коридорів в Україні віднесено до найголовніших напрямів інтеграції Українських залізниць у міжнародну транспорту систему. Територією України проходять три залізничні міжнародні панєвропейські транспортні коридори – № 3, 5, 9 та п'ять коридорів основних сполучень залізниць – № 3, 5, 7, 8, 10 [96]. Через українські порти Ізмаїл та Рені здійснюється взаємодія з панєвропейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай.

Зміни технології обробки вантажів призвели до зменшення обсягів матеріальних цінностей, які безпосередньо зберігаються на товарних станціях, у складських приміщеннях залізниці. Більшість з них безпосередньо з вагонів перевантажуються на автотранспорт і вивозяться споживачеві. Водночас

служби залізниці, у розпорядженні яких є складські приміщення, здають їх в оренду комерційним структурам, кількість яких за останні два роки збільшилась утричі. Отже, на території обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті наявні матеріально-товарні цінності, які не є власністю залізниці. Відповідно до розподілу зон оперативного обслуговування підрозділи транспортної міліції забезпечують збереження матеріальних цінностей усіх суб'єктів господарювання [97, с. 120-124].

#### 8. Концентрація великих людських потоків.

Залізниці України здійснюють 54,5% пасажирських перевезень. Суб'єкти господарської діяльності на залізничному транспорті мають таке: для перевезення пасажирів – рухомий склад (вагони, локомотиви, моторовагонний рухомий склад, дизель-поїзди тощо); для обслуговування пасажирів – приміщення для продажу проїзного документа, зали чекання, обладнані згідно з установленними нормами, камери схову, багажні і вантажобагажні сховища, кімнати для тривалого відпочинку пасажирів, а також технічні засоби для продажу проїзних документів, зберігання ручної поклажі, завантаження та розвантаження вагонів, а також спеціального обладнання для безперешкодного користування послугами залізничного транспорту інвалідів та громадян з дітьми [97 с. 120-124].

Пасажирообіг у 2006 р. на залізному транспорті становив 53,2 мільярдів пасажирокілометрів. У 2006 р. відправлено 448,8 мільйона чоловік.

Однак ця цифра не повністю відображає реальну кількість громадян, що відвідала вокзали і станції. Тут не враховані особи, які перебувають на об'єктах залізничного транспорту з метою придбання проїзних документів, зустрічі прибуваючих поїздів або проводів у поїздку своїх рідних та близьких, відвідування торговельних закладів (точок) громадського харчування, громадяни, що бажають одержати різні довідкові дані щодо графіка руху поїздів, вартості проїзних документів, а також представники кримінального середовища, особи без визначеного місця проживання, та інші, що відвідують об'єкти залізничного транспорту без визначеної мети. У зв'язку з цим дійсна

кількість громадян набагато перевищує зазначену цифру, наприклад, у 2006 р. тільки в довідкове бюро вокзалу станції Львів за одержанням платних довідок звернулося 119687 громадян [98]. При цьому необхідно зазначити, що територія станції, посадочних платформ обмежена за площею.

#### 9. Інтенсивність пасажирських перевезень.

У сфері пасажирських перевезень на залізницях України існує два основні технологічні режими перевезень – пасажирські та приміські. У 2006 р. відправлено 875,1 тисячі пасажирських та приміських поїздів формування Укрзалізниці та прослідувало 194 тисячі транзитних поїздів. У середньому протягом доби у поїздах перебувало 1229584 пасажири.

Розклад руху поїздів на залізницях України у сфері пасажирських перевезень поділяється на літній і зимовий, у буденні і вихідні дні. Це насамперед пов'язано з тим, що влітку й у вихідні дні істотно збільшується кількість пасажирів, які користуються послугами залізничного транспорту, що передбачає потребу у збільшенні кількості поїздів на маршрутах сполучення [99, с. 3-4]. За літнім розкладом у буденні дні (у середньому за добу) за останні 5 років перевезення здійснювали 1977 приміських поїздів, у вихідні дні їхня кількість збільшувалася на 4,8 %. За зимовим розкладом щодоби у буденні дні у рейсі було 1929 приміських поїздів, а у вихідні – 1987, передусім це пов'язано з необхідністю зниження концентрації людських потоків саме на великих станціях і досягається шляхом введення в обіг додаткових приміських поїздів. У сфері місцевих і прямих пасажирських перевезень улітку протягом доби у досліджуваній період часу в дорозі проходження – на 100 складів поїздів більше, ніж за зимовим розкладом. З огляду на збільшення пасажиро потоку, у передсвяткові і святкові дні з метою зниження концентрації людських потоків на великих станціях в обіг вводяться додаткові поїзди [100, с. 26-29].

10. Швидка змінюваність оперативної обстановки на об'єктах залізничного транспорту.

Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений

для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни з перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [31].

Практика свідчить, що споживачі транспортних послуг перебувають на території оперативного обслуговування органу внутрішніх справ на транспорті обмежений час. Стоянка пасажирських поїздів на станціях найчастіше не перевищує 1-5 хвилин. За цей час пасажирів, що проїжджають транзитом, не завжди мають можливість вчасно звернутися по допомогу, що істотно впливає на реагування міліції на заяву щодо правопорушення. Крім того, у зв'язку зі значними швидкостями пересування не завжди є змога вчасно виявити свідків правопорушення [101, с. 14], наприклад, на території оперативного обслуговування лінійного відділу на станції Львів у 2006 р. зареєстровано 1025 заяв і повідомлень про злочини, 59 з яких надійшло поштою з інших органів внутрішніх справ. Боротьба з крадіжками вантажів, на відміну від інших видів злочинів, є специфічною сферою діяльності транспортної міліції і вимагає знань технологічних процесів [102, с. 47]. Невирішеною залишається проблема боротьби з розкраданнями деталей та вузлів з рухомого складу. Розкриття цих злочинів потребує специфічних навичок і досвіду тривалої роботи на об'єктах залізничного транспорту, координації оперативно-розшукових заходів у межах залізниці, так само як і виявлення каналів нелегальної імміграції, що зумовлюються міжнародною організованою злочинністю та наркобізнесом [103, с. 36]. Аналогічні вимоги до підрозділів міліції висуваються через необхідність боротьби з крадіжками і розукомплектуванням засобів сигналізації, зв'язку та енергопостачання залізниці, кількість яких щороку зростає [104, с. 74-78].

Особливо ускладнює роботу та обставина, що товарні поїзди під час руху територією країни з різних причин стовідсотково не контролюються, а відтак, пропажа перевезеного вантажу виявляється на великій відстані від місця розкрадання. Як наслідок, під час встановлення місця вчинення злочину

затрачається час на пересилання кримінальної справи за територіальністю.

Серйозною проблемою для суспільства є зростання транснаціональної злочинності, зокрема пов'язаною з незаконним перевезенням наркотичних речовин. Слабкий контроль на залізничному транспорті не сприяє ефективній протидії наркозлочинності [105, с. 71-72, 92; 106, с. 47].

11. Діяльність залізничного транспорту як джерела підвищеної небезпеки.

Відповідно до Закону України „Про залізничний транспорт” усі території, на яких розміщені залізничні колії й інші залізничні комунікації, є зонами підвищеної небезпеки [31]. Окрім того, залізниці здійснюють перевезення небезпечних вантажів. Небезпечний вантаж – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності деяких чинників можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Перевезення небезпечних вантажів – діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення [107]. Тільки у 2007 р. на Львівській залізниці зафіксовано 14 надзвичайних подій, пов'язаних із транспортуванням небезпечних речовин.

У період з 2005-2006 роки на залізничних магістралях постраждало 2048 чоловік. Щорічно в середньому гинуло 1000 чоловік, тобто більш, ніж 83 чоловіка на місяць. Особливу заклопотаність викликає той факт, що об'єкти залізничного транспорту використовуються деякими громадянами для зведення

рахунків з життям, зокрема, у зазначений період 85 чоловік покінчили життя самогубством, кинувшись під колеса поїздів.

12. Розбіжність територій оперативного обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті за адміністративно-територіальним розподілом.

Одиницею адміністративно-територіального розподілу в державі є район, район у місті. З цим пов'язана структура територіальних органів внутрішніх справ. На відміну від них, органи внутрішніх справ на залізничному транспорті будуються за галузевим принципом у відповідності до структури залізниць України, що охоплює практично всю територію країни, тому ділянка оперативного обслуговування лінійного відділу транспортної міліції межує з територією оперативного обслуговування декількох територіальних органів внутрішніх справ [108, с. 38-39], наприклад, об'єкти залізничного транспорту, що обслуговуються лінійним відділом внутрішніх справ на станції Львів, розміщені на адміністративній території 5 районів міста Львова, 13 районів та районних центрів Львівської області, що припускає узгодження проведення спільних заходів з 18 районними відділами ГУМВС України у Львівській області [109].

13. Привабливість для неповнолітніх об'єктів залізничного транспорту.

Практично недостатньо обмежений доступ на товарні і пасажирські станції, наявність різноманітних матеріальних цінностей, засобів зв'язку і сигналізації становлять підвищений інтерес для неповнолітніх [110]. У таких діях підлітків, як розбивання лінз світлофорів, ізоляторів ліній високовольтних передач, шкла у вагонах, на станціях, пунктах зупинки приміських поїздів, накладення сторонніх предметів на рейки, перехід залізничних колій у невстановлених місцях, пошкодження вагонів, засобів зв'язку і сигналізації й інше, вбачається наявність складу правопорушень, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення та Кримінальний кодекс України. Усього за 2006 рік було зареєстровано 109 фактів подібних протиправних дій з боку неповнолітніх. Статистика свідчить, що у 2005 р. неповнолітніми на залізницях України вчинено 563 злочини, у 2006 р. – 410. В органи внутрішніх

справ на транспорті у 2006 р. доставлено 5079 підлітків, з яких за адміністративні правопорушення – 878, за бродяжництво – 2278 та жебракування – 386. До адміністративної відповідальності за невиконання батьківських обов'язків з виховання дітей притягнуто у 2006 р. 1067 осіб [86].

14. Вплив сезонних і погодних коливань на роботу залізничного транспорту.

Інтенсивність роботи залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень перебуває у прямій залежності від пори року. Статистика свідчить, що максимального збільшення пасажиропотік досягає влітку. Це безпосередньо пов'язано з початком „дачного сезону”, сезону відпусток і деякими іншими об'єктивними чинниками [111, с. 445-448].

За даними Державного територіально-галузевого об'єднання “Львівська залізниця”, прямі перевезення, у порівнянні з літнім періодом, максимально знижуються восени у середньому на 43,1 %; місцеві – навесні у середньому на 16,2 %; приміські – узимку – на 36,6 %.

Вплив сезонних і погодних коливань на роботу залізничного транспорту вимагає від підрозділів транспортної міліції реорганізації своєї діяльності [112, с. 2-6]. Разом з тим, ретельний аналіз збільшення та зниження обсягу перевезень у пасажирській сфері в залежності від сезону дозволить керівному складу ефективно маневрувати наявними силами і засобами, контролювати щільність нарядів супроводження поїздів за видами та напрямками перевезень.

15. Перешкоджання нормальному функціонуванню об'єктів залізничного транспорту в інтересах досягнення політичних і економічних цілей.

Останнім часом збільшилась кількість групових виявів кримінального характеру, які підпадають під ознаки злочину, передбаченого статтею 279 (Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства) Кримінального кодексу України [113]. При цьому працівники органів внутрішніх справ не завжди вживають необхідні заходи щодо попередження таких протиправних дій, незважаючи на те, що блокування транспортних комунікацій часто готується заздалегідь, а організатори акцій

протесту про свої наміри повідомляють у засобах масової інформації. Профілактично-попереджувальна робота з недопущення вчинення протиправних дій практично не проводиться, охорона громадського порядку організована на низькому рівні, заходів щодо недопущення громадян на проїжджу частину дороги не вживається. Під час блокувань від учасників дорожнього руху, які зазнають збитки через вимушений простій, заяви не відбираються, здійснюється лише організація об'їзду місця події [114]. Прикладом слугують події серпня 2006 р. 20 серпня 2006 р. з 17.40 до 20.15 години 200 мешканців с. Новобогданівка Мелітопольського району Запорізької області перекрили рух на станції Федорівна щодо питань відшкодування збитків, нанесених вибухами боєприпасів на військовому арсеналі. 21 серпня 2006 року з 10.30 до 11.00 години 70 пасажирів на вокзалі станції Сімферополь вийшли на першу колію вокзалу в знак протесту щодо порушення графіку руху поїздів. 28 серпня 2006 року з 18.15 до 19.15 години 100 мешканців с. Нагірнянка Чортківського району Тернопільської області блокували рух поїздів на станції Ягельниця, сподіваючись привернути увагу органів місцевого самоврядування до проблем розподілу землі між населенням різних сіл. 23 липня 2007 р. мешканці селища Красне Бузького району Львівської області на 3 години блокували рух поїздів на станції Красне з вимогою забрати зі станції вагони з вантажем „жовтий фосфор” тощо.

Протягом 2006 р. на об'єктах залізничного транспорту тільки західного регіону України проведено значну кількість різнопланових масових заходів. Підрозділи лінійного управління на Львівській залізниці у 2006 р. для забезпечення порядку під час прибуття громадян на релігійні заходи залучались у 53 випадках. Безпосередньо на об'єктах обслуговування відбувся 31 захід за участю понад 60 тисяч громадян. Для забезпечення охорони громадського порядку було залучено 684 працівники транспортної міліції, супроводжено 412 приміських поїздів з учасниками різних релігійних акцій [115]. На території, що прилягає до зони оперативного обслуговування, в межах населених пунктів, які мають станції, пункти зупинки приміських поїздів знаходиться 36 церков,



майно яких оспорується в різних судах громадами греко-католиків та православних. Один храм не діє з 1996 р. згідно з рішенням Верховного Суду України щодо неможливості проведення почергового богослужіння греко-католиками та православними Української автокефальної православної церкви [116].

У безпосередній близькості до Львівської залізниці знаходиться 22 релігійних об'єкти, навколо яких точиться боротьба з майнових та канонічних питань. Практично за всіма 22 проблемними питаннями у минулих роках (1993–2006) активісти релігійних громад вчиняли акти громадської непокори, перекривали рух автотранспорту або блокували роботу залізниці на ділянках, які проходять біля населених пунктів, де виник конфлікт [116].

Мають місце акти громадської непокори з метою привернення уваги органів виконавчої влади та місцевого самоврядування до проблем невивплати заробітної плати, відключення від постачання тепло- та енергоносіїв та інші причин соціально-економічного характеру [117].

У 2006 р. МВС України тричі звертало увагу на недоліки щодо попередження блокування транспортних магістралей. Вказівки МВС України від 26 червня 2006 р. № 537 щодо неналежного документування та розслідування справ за фактом блокування транспортних комунікацій, від 22 серпня 2006 р. № 707 відносно незадовільної роботи з попередження блокування транспортних комунікацій та вжиття заходів реагування, від 13 листопада 2006 р. № 928 щодо вжиття додаткових заходів для попередження блокування транспортних комунікацій та неналежний стан роботи з документування згаданих подій, передбачали конкретні заходи, скеровані на вдосконалення цього напрямку роботи.

Проведене дослідження особливостей умов діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті дозволяє зробити такі висновки:

- стан визначеного рівня злочинності й адміністративних правопорушень є загальним соціальним явищем та характерною ознакою залізничного транспорту. Цей вид транспорту є джерелом підвищеної небезпеки. Будь-які

правопорушення в місцях значного скупчення пасажирів заподіюють шкоду та порушують ритмічність роботи об'єктів залізниці;

- якісне виконання підрозділами органів внутрішніх справ на залізничному транспорті покладених завдань та функцій з охорони громадського порядку перебуває в прямій залежності від своєчасного й адекватного реагування на ускладнення оперативної обстановки. Такий підхід враховує особливості функціонування об'єктів залізничного транспорту та чинників, що впливають на діяльність лінійних органів внутрішніх справ щодо громадського порядку та безпеки: місця розміщення об'єктів транспорту, особливості прилягаючої до них території, нетривалість перебування громадян на об'єктах залізничного транспорту, психологічний стан і особливості контингенту пасажирів, інтенсивність руху поїздів і нерівномірну щільність пасажиропотоку тощо;

- з часом ступінь впливу кожного з факторів, який визначає особливості діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, або підсилюється, або послабляється;

- особливістю сучасного періоду діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті є протидія перешкоджання нормальному функціонуванню об'єктів залізничного транспорту громадськими об'єднаннями, партіями, громадянами в інтересах досягнення економічних і політичних цілей.

#### **1.4. Організація і здійснення охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту**

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації, тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання

транснаціональних потоків і міжнародного транзиту. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають чільне місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень. Розвиток транспортної системи України стало одним із пріоритетних економічних завдань на сучасному етапі трансформаційних процесів [118, с. 11].

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність чорноморських портів, що не замерзають, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту пасажирів та вантажів [119; 120].

У зв'язку з майбутнім приєднанням України до Світової організації торгівлі забезпечення вільного транзиту людей, вантажів та його розвиток сприятимуть підвищенню ефективності зовнішньої торгівлі, рівноправному входженню України до системи міжнародного поділу праці, створенню стабільного джерела валютних надходжень до бюджету. На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим чинником стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід урахувати, що транзит як вид експорту транспортних послуг є одним з найбільш ефективних, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу.

За оцінками міжнародних експертів Організації об'єднаних націй, Європейського Союзу та прогнозами Ради з вивчення продуктивних сил Національної академії наук України до 2010 року очікується збільшення товарообміну за напрямками європейської вісі „Північ – Південь” на 25-30, євразійської – на 30-35 відсотків. У зв'язку з цим можливе відповідне збільшення транзитних перевезень територією України [121].

Розташування України історично визначило інтенсивний розвиток залізниць як транспортної ланки між європейськими країнами на Заході, Росією і далі азійськими державами – на Сході, Скандинавією – на Півночі, Балканами, Туреччиною – на Півдні та основними транспортними зв'язками, що проходять через Україну:

країни Центральної Європи – країни Співдружності незалежних країн;  
 країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;  
 Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;  
 Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

Відповідно до цих напрямків створюються транспортні коридори, які намічені Європейським співтовариством і за рішенням другої Панєвропейської конференції міністрів транспорту європейських країн включені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів:

коридор № 3 – Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;  
 коридор № 5 – Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів;  
 коридор № 7 – Дунайський (водний);  
 коридор № 9 – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград (Європейським Союзом дана попередня згода на продовження коридору до Александрополіса).

У зв'язку з цим пред'являються підвищені вимоги до безперервності її функціонування і забезпечення безпеки громадян. Основною умовою їхнього виконання є оптимізація організації і здійснення правоохоронними органами заходів щодо охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки [122].

Поняття „організація” у науці управління вживається в двох основних значеннях: організація як стан керованого об'єкта (системи) і організація як функція управління, що є елементами управлінського циклу.

У першому значенні організація – це упорядкований стан керованої системи, її внутрішня структура. На відміну від цього, організація, яку

розуміємо як функцію управління, припускає вже не структуру, а динаміку зміни системи у відповідності до поставленого завдання.

У цьому змісті організація – це діяльність. Організація як діяльність функціонує у двох аспектах: це, по-перше, діяльність з побудови й удосконалення структури конкретної соціальної системи, і, по-друге, діяльність з проведення в життя управлінських рішень [123, с. 294-295].

Розглядаючи організацію у першому аспекті, необхідно відзначити, що система управління внутрішніми справами на транспорті будується за галузевою ознакою у відповідності до структури Укрзалізниці. Вона складається з управління МВС України на залізничному транспорті, лінійних управлінь, лінійних відділів, лінійних відділень внутрішніх справ, лінійних пунктів міліції.

Питанням вивчення організації як діяльності щодо удосконалення внутрішньої структури соціальної системи та проведення у життя управлінських рішень були присвячені роботи багатьох учених – О.М.Бандурки, Ю.В.Дубка, Ю.Ф.Кравченка, М. В. Білоконя, М.В.Корнієнка, В.Л.Ортинського, О.І.Остапенка та інших [124; 125; 126; 127; 128; 129; 130; 131]. Принципових розбіжностей між ними немає. Стосовно управління органами внутрішніх справ у теорії були розглянуті й закріплені такі елементи організації, які характерні для вітчизняних та зарубіжних підрозділів:

- аналіз і оцінка оперативної обстановки;
- розробка й ухвалення рішення;
- планування роботи;
- доведення управлінських рішень до виконавців;
- забезпечення взаємодії;
- контроль і перевірка виконання;
- облік і звітність, оцінка ефективності та якості роботи;
- організаційне і матеріально-технічне забезпечення;
- впровадження передового досвіду [19, с. 74; 132; 133; 134].

Ефективна організація діяльності підрозділів і служб органів внутрішніх

справ з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки може бути лише за умови здійснення всіх елементів управлінського циклу [135].

Наукою розроблені загальні для всіх соціальних систем положення свідомого та цілеспрямованого впливу. Специфіка залізничного транспорту впливає не на сукупність елементів управлінського циклу, а на зміст кожного з них. Набувають особливої актуальності питання практичної організації охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізниці.

Аналіз юридичної літератури показав, що теоретичні положення, зокрема й ті, що стосуються організації охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті, розроблені недостатньо [136, с. 55-56].

Під організацією охорони громадського порядку на транспорті Гіжевський В.К., наприклад, розуміє комплекс управлінських функцій, спрямованих на безпосередню охорону громадського порядку, попередження і боротьбу зі злочинністю й іншими правопорушеннями [14, с. 10].

Однак зміст охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті відрізняється від змісту аналогічних функцій міліції на повітряному, морському та річковому транспорті, а також територіальних органів внутрішніх справ. З урахуванням раніше даного визначення охорони громадського порядку, вважаємо, що організація охорони громадського порядку, у розглянутій сфері, – це сукупність функцій управління, скерованих на безпосереднє здійснення державними органами разом із громадськими формуваннями комплексу заходів для охорони життя і здоров'я громадян, захистові їхньої честі і достоїнства, прав, свобод і законних інтересів при користуванні послугами залізничного транспорту, забезпечення сприятливих умов роботи підприємств, установ та організацій транспорту.

Організація в органах внутрішніх справ здійснюється на підставі нормативно-правових актів. Одним з них є Статут патрульно-постової служби міліції України, у якому передбачені наступні види нарядів: „патруль,

патрульна група, пост, наряд супроводу, контрольно-пропускний пункт, заслін, резерв тощо” [61]. Однак специфіка залізничного транспорту не дозволяє в повному обсязі використовувати при здійсненні охорони громадського порядку нормативно закріплені види нарядів, необхідно шукати нові, нетрадиційні, змінювати функціональні обов'язки співробітників патрульної служби міліції.

Найпоширенішим видом нарядів, що застосовуються у діяльності міліції на залізничному транспорті, є пост. Пост – місце (або ділянка території), на якому співробітники міліції (постові) виконують покладені на них обов'язки з охорони громадського порядку [61]. Підрозділами транспортної міліції щодоби на територіях станцій, привокзальних площ, на вокзалах виставляється 153 пости, що складає 51% усіх нарядів. Це обумовлено тим, що територія посту, як правило, обмежується приміщенням, у якому співробітник несе службу, наприклад, це зали чекання, камера схову ручної поклажі тощо.

Практика показала, що при несенні служби на привокзальних площах, вокзалах з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки доцільно виставляти парні пости (складаються не менш, чим із двох чоловік). На цих об'єктах щодоби відбувається близько 65,4% правопорушень (від загальної кількості зареєстрованих на об'єктах залізничного транспорту) [137]. Присутність посиленого наряду міліції дозволяє ліквідувати конфліктну ситуацію або утримати під контролем до прибуття підкріплення. У той же час у приміщеннях камер схову ручної поклажі, квиткових кас і залів чекання відбувається значно менше правопорушень (18,7%), що обґрунтовує необхідність виставляння одиночного посту (1 постовий) [137].

Наступним видом наряду є патруль. Патруль – рухомий наряд, що складається з декількох співробітників міліції, які виконують покладені на них обов'язки на маршруті патрулювання [61].

У діяльності транспортної міліції патрулі складають 19,6% усіх нарядів з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки. Окрім об'єктів пасажирської інфраструктури, вони виставляються на товарних і сортувальних станціях, у парках відстою поїздів. У цьому випадку маршрут

патруля охоплює територію в 4-5 постів. Слід зазначити, що в діяльності підрозділів транспортної міліції використовуються тільки піші патрулі.

З огляду на мобільність патруля, невелику чисельність його особового складу, значну площу території, що обслуговується, на нашу думку, у місцях, де немає постійного зосередження великої кількості громадян, видається доцільним відмовитися від виставлення постів та перейти до несення служби з охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту у формі патрулювання.

Основою організації охорони громадського порядку на пості та маршруті патрулювання є добова відомість, затверджена начальником відповідного лінійного відділу або відділення транспортної міліції. Кожному постовому (патрульному) видається картка поста (маршруту), у якій указуються межі і центр поста (маршрут патрулювання, його довжина), час несення служби, радіопозивні оперативно-чергової служби, інших постових, а також канали радіозв'язку і позивні найближчих патрулів територіальних органів внутрішніх справ, об'єкти і зони, що вимагають особливої уваги, час інкасації в торговельних закладах, порядок руху за маршрутом і основні прийоми несення служби.

Для підтримки належного громадського порядку в поїздах під час їхнього проходження по лінійних відділах і відділеннях внутрішніх справ на залізничному транспорті створюються наряди супроводу. Усі поїзди, що здійснюють перевезення громадян, поділяються на дві основні категорії: приміські і пасажирські. Таке розмежування вносить визначену специфіку у формування і діяльність нарядів супроводу кожного з видів поїздів [138].

Наряди супроводу приміських поїздів формуються в складі не менш, як із двох чоловік та включають співробітників молодшого начальницького складу органів внутрішніх справ на транспорті. До наряду можуть включатися співробітники середнього начальницького складу, що обслуговують даний напрямок або ділянку залізниці. Найчастіше це начальники лінійних пунктів міліції, що перебувають на маршруті супроводу.



У даний час супроводження приміських поїздів поділяється на наскрізне та часткове.

При наскрізному супроводі приміський поїзд супроводжується від станції відправлення до кінцевої станції на ділянці оперативного обслуговування лінійного відділу (відділення). На кінцевій станції працівники міліції доповідають представнику чергової частини про місце свого перебування і наслідки служби. Потім наряд супроводу здійснює посадку на приміський поїзд, що йде у зворотному напрямку, і проводить заходи щодо попередження і припинення правопорушень до станції, де знаходиться базовий орган внутрішніх справ на транспорті. Отже, під супровід береться два приміських поїзди. Цей вид супроводу доцільно застосовувати на напрямках з малою інтенсивністю руху приміських поїздів, оскільки перебування співробітників міліції в поїзді практично на всьому маршруті проходження дозволить підвищити рівень підтримки громадського порядку в руховому складі.

Частковий супровід полягає в тому, що наряд супроводжує поперемінно кілька приміських поїздів, які рухаються у протилежних напрямках. Довжина ділянки супроводу одного поїзда складає 4-5 станцій або пунктів зупинки приміських поїздів. Ділянки супроводу та зміни напрямків визначаються маршрутом супроводу. Цей вид відпрацювання дозволяє забезпечити тимчасове прикриття одним нарядом до 10-12 поїздів. Частковий супровід доцільно застосовувати на напрямках з високою інтенсивністю руху приміських поїздів, тому що це дозволить значно збільшити кількість тимчасово прикритих поїздів.

Вивчення практичного досвіду діяльності підрозділів транспортної міліції показало, що використання наскрізного або часткового супроводу приміських поїздів можливе не завжди.

Передусім це пов'язано зі зміною інтенсивності руху приміських поїздів у буденні та вихідні дні, зокрема, у буденні дні на вокзалі станції Львів максимальний період між відправленням приміських поїздів складає 124 хвилини, у той час, як на проїзд від станції Львів-Приміський до межі ділянки

оперативного обслуговування лінійного відділу (у кожному з п'яти напрямків до станцій Мостиська, Сокаль, Ходорів, Золочів, Миколаїв-Дністровський) затрачається до 154 хвилин у залежності від виду приміського поїзда: звичайний або підвищеної комфортності.

Застосування наскрізного супроводу в цій ситуації приведе до того, що наряд не встигне вчасно повернутися на станцію відправлення та буде змушений перервати другу частину маршруту.

Використання тільки часткового супроводу приведе до того, що на чекання наступного поїзда нарядами буде витрачено значний час.

На нашу думку, видається доцільним впровадити у практичну діяльність підрозділів транспортної міліції комбінований супровід приміських поїздів, що буде містити у собі елементи як наскрізного, так і часткового супроводу. Це дозволить знизити необґрунтовані витрати часу нарядами на чекання чергового приміського поїзда, а також позитивно вплине на процес розробки маршруту супроводу.

Кожному наряду видається маршрутний лист, у якому вказуються час відправлення і прибуття поїздів, станції пересаджень. Однак форма маршрутного листа офіційно не затверджена МВС України та не погоджена із державною адміністрацією залізничного транспорту, що створює складності у відносинах між лінійними управліннями та фінансовими органами Державних територіально-галузевих об'єднань у питаннях оплати утримання особового складу підрозділів супроводження, що відображено у протоколах спільних нарад МВС України та Укрзалізниці за 2004-2006 роки [138; 139; 140; 141]. Практика засвідчує, що позитивний вплив на підвищення ефективності діяльності нарянів супроводу приміських поїздів може мати факт поновлення використання карток супроводу [142]. У цих картках, крім згаданих зведень, фіксувалися час, засоби, способи зв'язку з черговою частиною, територіальними органами внутрішніх справ. Крім того, ефективність супроводу покращиться при закріпленні в нарядах постійних співробітників.

Наряд супроводу пасажирського поїзда формується, як правило, зі

співробітників молодшого начальницького складу. Це обумовлюється тим, що під час проходження пасажирські поїзди роблять дуже мало зупинок, а отже, значно підвищується рівень самостійності в ухваленні рішення у ситуації, що виникла, і відповідальності за це рішення. У цьому випадку під постійний супровід беруться два поїзди – один до станції пересадження, другий – у зворотному напрямі. До складу наряду, на нашу думку, доцільно періодично включати співробітника оперативної служби. Наряду супроводу пасажирського поїзда видається маршрутний лист, у якому вказуються номери поїздів, час відправлення і прибуття, станція пересадження.

Слід зазначити, що співробітники транспортної поліції закордонних країн відмовилися від використання маршрутних листів, сконцентрувавши основні зусилля на технічному оснащенні наряду супроводу поїзда і чіткій взаємодії з територіальною поліцією [101; 102]. У Німеччині у ході супроводу поїзда співробітники поліції мають можливість постійно підтримувати зв'язок з регіональними черговими частинами на всьому протязі прямування поїзда. При необхідності виклику підкріплення поліцейський може скористатися спеціальним приладом, що передає сигнал в усі чергові частини за маршрутом поїзда, в яких на електронному табло висвітлюється місце перебування патрульного наряду і розташування найближчих до нього ділянок поліції. Зазначені ділянки після надходження сигналу забезпечують підключення до операції додаткових сил. Комп'ютерна система при цьому видає інформацію про час прибуття поїзда на найближчу станцію, де можливе підсадження до складу підкріплення. Вона здійснюється двома групами одночасно: з голови і хвоста вагона. Найближчі стоянки, де за розкладом зупиняється поїзд, також блокуються нарядами поліції [143, с. 203].

Основні відмінності в діяльності нарядів супроводу приміських і пасажирських поїздів полягає в тому, що наряди супроводу приміських поїздів на своєму маршруті не залишають території оперативного обслуговування свого органу, а маршрут наряду супроводу пасажирського поїзда проходить по ділянках обслуговування декількох органів внутрішніх справ на залізничному

транспорті.

Розширення міжнародної співпраці України в сфері залізничного транспорту, адаптація законодавства до Європейського Союзу, впровадження в життя Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки потребує вдосконалення нормативно-правового регулювання окремих напрямків оперативно-службової діяльності підрозділів міліції громадської безпеки на транспорті [144, с. 4-7; 145, с. 95].

Ефективному виконанню нових завдань, пов'язаних із реалізацією положень Рішення спільного засідання колегії МВС України та МВС Російської федерації від 23 вересня 2005 р. № 3км/1км/1 “Про вдосконалення взаємодії органів внутрішніх справ Російської Федерації і України по забезпеченню безпеки громадян в міждержавному залізничному, повітряному та водному сполученні, а також в попередженні та розкритті крадіжок вантажів”, організації діяльності щодо Єдиної дислокації нарядів Департаменту забезпечення правопорядку на транспорті МВС Російської Федерації та УМВС України на залізничному транспорті з супроводження поїздів далекого слідування та місцевого міждержавного сполучення [146], сприяло би впровадження методичних рекомендацій, які відсутні у Статуті патрульно-постової служби міліції України та в Інструкції щодо організації роботи нарядів міліції під час супроводження пасажирських поїздів. У них передбачено здійснення контролю за несенням служби нарядами міліції з супроводження поїздів, а також зразки: маршрутного листа і рапорт міліціонера патрульної служби щодо супроводження поїздів.

Отже, автор дисертації прийшла до висновку, що підвищити рівень охорони громадського порядку в приміських та пасажирських поїздах дозволить саме оптимізація використання нарядів супроводу в залежності від інтенсивності руху, а також формування нарядів з числа співробітників, що постійно беруть участь у супроводі, включення до складу наряду супроводу оперативних працівників, використання позитивного закордонного досвіду.

Для охорони громадського порядку в період масового переміщення пасажирів залізничним транспортом (а це буває в основному у святкові, передсвяткові, вихідні, передвихідні дні, після проведення різних масових заходів у населеному пункті або поза ним, якщо виїзд туди і назад здійснюється залізничним транспортом) в органах внутрішніх справ на транспорті створюються посадочні групи, мета яких – недопущення проникнення в поїзди потенційних правопорушників [14, с. 43].

Окремі аспекти діяльності цих груп висвітлені у працях таких дослідників, як Баранов Н.Н., Юхно О.О., Околович Л.Я., Гіжевський В.К., Троїлін В.В. [147, с. 12-13; 148, с. 20; 149, с. 22; 14, с. 44-48].

Однак практика останніх років показала, що органи внутрішніх справ на залізничному транспорті відійшли від використання такого виду нарядів. Це пов'язано з різким зниженням кількості членів громадських формувань, з числа яких ці наряди формувалися. Частково їхні функції були передані нарядам патрульної служби на посадочних платформах [151]. Певною мірою це вплинуло на якість виявлення потенційних правопорушників під час посадки в поїзд (один наряд фізично не може охопити весь склад поїзда).

Одним із видів нарядів, що використовуються підрозділами транспортної міліції для охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки в пасажирській і вантажній сферах, є оперативні заслони. Заслін – наряд у складі групи (підрозділу) співробітників міліції, що виконує завдання з контролю за визначеною ділянкою місцевості або перекриття окремих транспортних напрямів [61].

У спеціальній літературі відзначено, що у залежності від тривалості функціонування оперативні заслони поділяються на такі види: тривалий, діючий на незначний період часу (як правило, вони функціонують у сфері вантажних перевезень); короткочасний, який створюють на період проведення різних масових заходів у великих містах, куди учасники прибувають в основному залізничним транспортом [14, с. 44].

Проблемам діяльності заслонів присвятили свої роботи С.О. Баранов,

М.В.Ковалів та інші [150, с. 120; 61, с. 121-122].

У даний час на практиці використовуються оперативні заслони у сфері вантажних перевезень та короткочасні заслони у сфері пасажирських перевезень. Створюються вони наказом начальника лінійного управління внутрішніх справ на транспорті на період проведення спільних міжнародних операцій на прикордонних станціях, що межують. Передбачені спільні спеціалізовані групи, які складаються зі співробітників транспортної міліції і працівників служби воєнізованої охорони Укрзалізниці.

Організація забезпечення охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту показує, що на сьогодні виникла необхідність широкого використання технічних засобів, зокрема відеотехніки зовнішнього спостереження з виведенням пультів дистанційного управління на чергову частину лінійного відділу з використанням відеозапису. Як свідчить досвід роботи лінійних відділів на станціях Київ-пасажирський, Львів, Чоп (станція перетину державного кордону з Угорщиною та Словачією), це дозволить забезпечити постійне спостереження за посадочними платформами, залами чекання, привокзальними площами можна буде контролювати діяльність нарядів міліції, вчасно здійснювати маневри. На території залізничного вокзалу станції Київ-Пасажирський на сьогодні встановлено 96 камер зовнішнього спостереження (загальну кількість планується довести до 120). Крім того, впровадження відеотехніки сприяє зменшенню кількості постових і дає можливість ширше використовувати патрулі. Оперативний черговий (помічник) з моніторів, спостерігаючи за територією вокзалу, станції тощо, не тільки контролює обстановку, але може вчасно скеровувати патруль у місце, де відбувається правопорушення або створюється конфліктна ситуація.

Активне впровадження відеотехніки було передбачено постановою Кабінету Міністрів України від 26 грудня 2003 р. № 2029 „Про затвердження програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки”. Однак, цей захід залишився не реалізованим.

Пункт 6 Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009

роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 р. № 1767, передбачає встановлення систем відеонагляду на всіх станціях та пунктах перетину державного кордону.

Вивільнених співробітників можна було би задіяти на ділянках оперативного обслуговування лінійних пунктів міліції, особовий склад кожного з яких складається у більшості випадків тільки з чотирьох чоловік. Це певною мірою дозволить організувати цілодобову охорону громадського порядку та сприятиме забезпеченню громадської безпеки на станціях їхнього базування та своєчасному реагуванню на зміну оперативної обстановки на ділянці, що обслуговується.

З метою підтримки громадського порядку і громадської безпеки на належному рівні видається необхідним визначити найбільш криміногенні ділянки оперативного обслуговування, оптимізувати розміщення сил і засобів, перейти на несення служби такими видами нарядів, що мають високу мобільність.

У даний час 48 % лінійних відділів і відділень Управління МВС України на залізничному транспорті змушені функціонувати в умовах значного територіального віддалення базових органів від чергових частин, що знаходяться в будинках залізничних вокзалів. Деякі лінійні відділи і відділення розташовані так, що з чергової частини в базовий орган можна дійти тільки пішки. Усе це вносить складність в організацію охорони громадського порядку, зокрема в діяльність слідчо-оперативних груп, наприклад, у лінійному відділі на станції Івано-Франківськ лінійного управління МВС України на Львівській залізниці на транспорті, що знаходиться в безпосередній близькості від чергової частини, слідчо-оперативна група складається зі слідчого, оперативного працівника й експерта-криміналіста. У разі потреби з лінійного відділу протягом 2-4 хвилин може прибути співробітник будь-якої служби для надання допомоги. У лінійному відділі на станції Львів, крім зазначених співробітників, на добове чергування заступають два співробітники оперативної служби, зокрема працівник кримінальної міліції у справах неповнолітніх і працівник

відділення охорони громадського порядку або роти патрульної служби з охорони громадського порядку та супроводження поїздів. Це пов'язано з тим, що при ускладненні оперативної обстановки слідчо-оперативній групі необхідно розподілятися на кілька малих груп з метою своєчасного виїзду на місце події, підсадження в поїзди тощо. Таке становище призводить до підвищення навантаження на співробітників, неефективного використання робочого часу і зниження якості проведення слідчих і оперативних дій.

Проведене дослідження організації діяльності структурних підрозділів органів внутрішніх справ, які залучаються до охорони громадського порядку на залізничному транспорті дозволяє зробити такі висновки:

- специфіка функціонування залізничного транспорту впливає на організацію охорони громадського порядку, вимагаючи удосконалення форм та методів цієї діяльності;

- упровадження технічних засобів візуального контролю дозволить здійснити маневр силами транспортної міліції і вжити заходи щодо цілодобового прикриття об'єктів залізничного транспорту;

- з огляду на мобільність патруля, невелику чисельність його особового складу, значну площу території, що обслуговується, у місцях, де немає постійного зосередження великої кількості громадян, видається доцільним відмовитися від виставляння постів і цілком перейти до несення служби з охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту у формі патрулювання;

- з метою підвищення рівня охорони громадського порядку в рухомому складі на напрямках з малою інтенсивністю руху приміських поїздів доцільно застосовувати суцільний супровід, оскільки це забезпечує перебування співробітників міліції в поїзді практично на всьому маршруті проходження;

- з метою значного збільшення кількості тимчасово прикритих поїздів на напрямках з високою інтенсивністю руху приміських поїздів доцільно застосовувати частковий супровід.



## Висновки до розділу 1

1. Охорона громадського порядку на залізничному транспорті полягає у здійсненні державними органами, громадськими формуваннями з охорони громадського порядку комплексу заходів щодо охорони життя і здоров'я громадян, захисту честі та гідності, прав, свобод і законних інтересів, схоронності матеріальних цінностей при користуванні залізничним транспортом, забезпеченні сприятливих умов роботи підприємств, установ, організацій залізничного транспорту України.

2. Адміністративною діяльністю органів внутрішніх справ на залізничному транспорті є виконавчо-розпорядча, підзаконна, державно-владна діяльність співробітників органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо організації і практичного здійснення завдань у сфері охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту та не має істотних відмінностей від адміністративної діяльності територіальних органів внутрішніх справ.

3. Якісне виконання підрозділами органів внутрішніх справ на залізничному транспорті покладених завдань та функцій з охорони громадського порядку перебуває у прямій залежності від своєчасного й адекватного реагування на ускладнення оперативної обстановки.

4. Відсутність положень про лінійний відділ, відділення внутрішніх справ на залізничному транспорті та лінійний пункт міліції впливає на діяльність структурних підрозділів транспортної міліції у сфері охорони громадського порядку. Впровадження розроблених проектів положень про лінійний відділ, відділення, лінійний пункт міліції на залізничному транспорті дозволило би ліквідувати прогалини і невідповідності у відомчому нормативному регулюванні, що регламентує адміністративну діяльність органів внутрішніх справ щодо охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

5. Специфіка функціонування залізничного транспорту впливає на організацію охорони громадського порядку, вимагаючи удосконалення форм та

методів цієї діяльності.

6. На ефективність організації діяльності патрульної служби з охорони громадського порядку впливають організаційно-тактичні особливості застосування сил та засобів з урахуванням різних способів та прийомів тактики несення служби в залежності від чисельності підрозділу міліції громадської безпеки на залізничних маршрутах пасажирського сполучення.

7. Основну роботу з охорони громадського порядку на приміських маршрутах залізничного транспорту як на найбільш масовому виді громадського транспорту виконують наряди супроводу, які зобов'язані взаємодіяти з іншими патрульними нарядами міліції та суб'єктами правоохоронної діяльності при ретельно налагодженому контролі у відповідності до розрахунку оптимальної кількості інспекторів по кожному маршруту та максимальному охопленні всіх складних ділянок та поїздів у плані оперативної обстановки.

## РОЗДІЛ 2

### АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗІ СПЕЦІАЛІЗОВАНИМИ ПІДРОЗДІЛАМИ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ТА ГРОМАДСЬКІСТЮ У СФЕРІ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ

#### **2.1. Організація взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними органами внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку**

У відповідності до чинного законодавства органи внутрішніх справ поділяються на територіальні та транспортні підрозділи. Специфіка їхньої діяльності, широкий спектр законодавчого та відомчого нормативного регулювання, наявність індивідуальних можливостей визначають організацію та здійснення взаємодії між міськими, районними органами й підрозділами внутрішніх справ на транспорті з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю. Для міліції громадської безпеки найбільш важливими є зв'язки, які сприяють забезпеченню основних функцій. При цьому слід зупинитися саме на взаємодії з органами, які здійснюють правоохоронну діяльність, оскільки вони функціонують самостійно в загальній системі державних органів, що забезпечують громадський порядок і мають спільну мету та відрізняються від інших державних органів [152, с. 18].

Транспортна міліція, територіальні органи внутрішніх справ, воєнізована охорона Укрзалізниці подібні за своїм призначенням, функціями, формами службової діяльності, професійним складом кадрів. Маючи свої власні особливості, що відрізняють їх одне від одного, ці елементи в сукупності створюють нові якості, які безпосередньо впливають на підвищення ефективності діяльності в цілому. Низка функцій одних органів є продовженням функцій інших

(охорона майна, збереження вантажів, громадського порядку тощо) [82].

Значущість поняття взаємодії у розглянутій сфері суспільного життя обумовлює необхідність його дослідження. Взаємодія – одна із загальних форм взаємозв'язку між явищами, суть яких полягає у зворотному впливі одного предмета чи явища на інше. Вона відбувається в просторі й часі і є специфічною для кожної із форм руху матерії [153, с. 213]. У науковій літературі взаємодія розглядається як одна з основних філософських категорій, що відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їхню взаємну обумовленість і зміну стану або взаємоперехід, а також заснування одного об'єкта за допомогою іншого, обміну інформаційними потоками. Властивості об'єкта можуть проявитися і бути пізнаними тільки у взаємодії з іншими об'єктами, що створює відповідну систему. Розкриття ж змісту будь-якої системи припускає пізнання її сутності, внутрішніх взаємозв'язків, взаємодії її з зовнішнім середовищем. Система визначається як комплекс елементів, що перебувають у взаємодії. З цього випливає, що системи в ізолюваному виді, поза зв'язками із суміжними системами і середовищем функціонування, фактично не існують. Не можна забувати і про те, що елементи системи повинні перебувати в причинно-наслідковому зв'язку між собою та з системою в цілому і бути інформаційно самостійними та незалежними, що простежуємо – у випадку територіальних та транспортних органів внутрішніх справ.

У тлумачному словнику сучасної української мови поняття „взаємодія” визначається як взаємний зв'язок між предметами дії, а також погоджена дія між ким-, чим-небудь [154, с. 185]. „Взаємодіяти” – означає перебувати у зв'язку, взаємно виявляти дію або погоджено взаємно діяти, бути у взаємодії. У філософському енциклопедичному словнику взаємодія визначається як взаємозв'язок двох явищ, їх зумовленість один одним, погодженість дій, а також як взаємна підтримка [155, с. 76]. Визначення поняття взаємодії в спеціальній, зокрема юридичній, літературі неоднозначне.

„Взаємодія” як відзначає О.М. Бандурка – це стан взаємовідносин, а взаємовідносини – це процес взаємозв'язку” [125, с. 77]. Іноді термін

„взаємодію” учені розглядають як одну з основних форм трудової діяльності, що здійснюється через суспільні відносини між людьми, а також у відносинах і зв'язках різних об'єктивно обумовлених видів життєдіяльності виявляється як необхідна умова забезпечення цілісності соціальних систем управління, життєздатності та їх ефективного функціонування.

Позитивний результат при проведенні спільних заходів між територіальними та транспортними органами внутрішніх справ з охорони громадського порядку може бути досягнутий тільки за умови належної організації цієї діяльності. При цьому велика увага приділяється встановленню і фіксації взаємних прав та обов'язків виконавців, розмежування їхньої відповідальності за виконання визначених завдань. Відносини територіальних та транспортних органів характеризуються тим, що організуюча роль у них належить тому підрозділові міліції, на території оперативного обслуговування якого проводяться спільні заходи, або тому, від якого виходить ініціатива організації взаємодії.

Проведене дослідження показало, що оцінка якості організації взаємодії з боку територіальних та транспортних підрозділів неоднозначна, наприклад, якщо 80 % опитаних працівників міліції на транспорті вважають, що взаємодія організована задовільно, то співробітники територіальних органів дотримуюся цієї думки тільки на 34,76 %. Це пояснюється тим, що більшість опитаних працівників територіальних органів внутрішніх справ за родом службової діяльності не мають спільних завдань або функцій з охорони громадського порядку та розкриття злочинів. На думку 16,59 % працівників територіальної міліції, головною причиною незадовільної організації вважають великий обсяг роботи на території, яку вони обслуговують, що характерно для підрозділів, які віднесені до першої категорії (чисельністю більше, як 300 чоловік) (Додаток А).

Наукою розроблені і практикою підтвержені основні форми взаємодії територіальних та транспортних органів внутрішніх справ, зокрема такі, як обмін інформацією; спільна розробка планів заходів щодо посилення охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю з використанням сил і засобів

територіальних і транспортних органів внутрішніх справ; спільна реалізація практичних заходів відповідно до розроблених планів; проведення спільних оперативно-службових нарад; виступ керівників відповідних органів внутрішніх справ з інформацією про оперативну обстановку і розв'язування проблемних питань; надання інформації у вищі інстанції за фактами невиконання окремими посадовими особами обов'язків щодо посилення громадського порядку та забезпечення безпеки на транспорті, а також пропозицій щодо зміцнення технічної оснащеності об'єктів транспорту; взаємне узгодження рішень низки службових питань; проведення інших позапланових спільних заходів; проведення спільних спеціальних операцій, передбачених оперативними планами; участь підрозділів у комплексних оперативно-профілактичних відпрацюваннях територій та об'єктів; забезпечення громадського порядку під час масових заходів у місцевості, де розміщені транспортні та територіальні органи [20, с. 35-36; 156, с. 19; 157, с. 228].

Своєчасний обмін інформацією став одним і найважливіших чинників, що мають істотне значення для контактуючих сторін. Це обумовлено тим, що оперативна обстановка, яка складається на території обслуговування одного з підрозділів, має як безпосередній, так і опосередкований вплив на оперативну обстановку на території обслуговування сусіднього органу внутрішніх справ. Необхідно максимально скоротити час, необхідний для отримання інформації з підрозділу внутрішніх справ [158, с. 160], тому інформація повинна бути достовірною, по можливості повною, конкретною, оскільки це впливає на ухвалення правильного рішення [134]. Крім того, інформація подається переважно в терміни, що дозволяють вчасно її вивчити і вжити заходів за її реалізації [159], зокрема щодо розкриття злочинів та припинення правопорушень „по гарячих слідах”. В.Л. Ортинський, З.Р. Кісіль та М.В. Ковалів відзначають: „Соціальна інформація – це отримані у процесі мислення знання, повідомлення, відомості про соціальний та інші форми руху матерії, які використовуються суспільством. Саме завдяки інформаційним процесам система здатна координувати відносини власних компонентів,

направляти їх рух до заздалегідь запрограмованої мети” [26, с. 60].

Тільки у 2006 р. співробітники транспортної міліції затримали 170 злочинців, розкрили більш, ніж 160 злочинів. Внесок територіальних органів значно скромніший. Транспортна міліція затримала 40 злочинців, розкрила 30 злочинів [44]. Специфічною для підрозділів транспортної міліції є боротьба з крадіжками і розукомплектуваннями засобів сигналізації, зв'язку та енергопостачання, розкраданнями деталей та вузлів з рухомого складу. Боротьба з крадіжками вантажів, на відміну від інших видів злочинів, є специфічною сферою діяльності транспортної міліції і вимагає знань технологічних процесів, потребує специфічних навичок і досвіду тривалої роботи на об'єктах залізничного транспорту, координації оперативно-розшукових заходів у межах залізниць [160, с. 15-21].

Як відзначили 23,7 % опитаних співробітників територіальних органів, взаємний обмін інформацією здійснюється найчастіше в усній формі на основі особистих контактів, що у силу суб'єктивних і об'єктивних причин нерідко приводить до втрати частини інформації. 5,53 % респондентів вважають, що найбільш часто на практиці інформацією обмінюються в письмовій формі. 43,45 % опитаних працівників територіальних органів дотримуються думки, що інформацією переважно обмінюються в усній формі, але 41,08 % виступають за обмін інформацією в письмовій формі (Додаток А).

На нашу думку, видається необхідним розробити єдиний підхід до оцінки інформації і, виходячи з цього, визначити терміни та форми обміну нею між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ.

Проведення будь-якого спільного заходу припускає узгодження низки питань (дата проведення, місце, час, кількість сил і засобів, мета тощо) між взаємодіючими суб'єктами. Узгодження зазначених позицій виробляється в процесі спільного планування, що є однієї з загальних функцій соціального управління і забезпечує програму дій на перспективний період. Відображенням узгодження є затверджений сторонами план проведення цього заходу.

Дослідження діяльності транспортних і територіальних органів

внутрішніх справ показало, що організаційною основою здійснення взаємодії між ними виступають довгострокові (на 3-5 років) типові плани, а також плани конкретних заходів.

Практика засвідчує, що довгострокове планування не є найбільш оптимальним і ефективним. Це пов'язано з тим, що складно передбачити зміни оперативної обстановки і вчасно планомірно відреагувати на них. У деякій мірі це сприяє взаємодії між територіальними і транспортними підрозділами міліції в охороні громадського порядку і забезпеченні громадської безпеки, але істотного впливу на результати не робить. Слід зазначити, що виконання деяких пунктів довгострокових планів передбачає складання короткострокових планів.

Досвід роботи Московського управління внутрішніх справ на транспорті Російської Федерації показує, що раз на півріччя керівниками міліції громадської безпеки Управління та Головного управління внутрішніх справ Московської області затверджується план подекадного відпрацьовування всіх напрямків руху приміських поїздів і території, що прилягає до залізниці, зокрема і парків відстою вагонів, привокзальних площ та інших криміногенних об'єктів [162].

Більш ефективними є типові спільні плани проведення різних операцій, наприклад, „Розшук”, „Підліток”, „Приміський потяг”, „Урожай”, „Пасажир”, „Вокзал” тощо. Цільові рейди у межах цих операцій можуть проводитися як у масштабах Управління МВС України на залізничному транспорті, лінійними управліннями на залізницях, так і окремими підрозділами у залежності від оперативної обстановки, що складається, за участю співробітників територіальних органів внутрішніх справ. Однак окремо повинні розроблятися плани цільових операцій „Приміський потяг”, „Пасажир”, які проводяться підрозділами в межах міждержавних заходів з метою вдосконалення взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті Російської Федерації, Білорусі та України з забезпечення безпеки громадян у міждержавному залізничному сполученні [163,с. 53; 164].



Видається доцільним при проведенні цільових рейдів використовувати позитивний досвід роботи колег МВС Республіки Білорусь, який полягає у тому, що „у день проведення рейдів до заздалегідь визначених станцій маршрутів супроводу електропоїздів залучаються патрульні міліцейські групи територіальних підрозділів з метою прийому затриманих правопорушників з електропоїздів” [165].

На нашу думку, доцільно розглянути спільні цільові оперативні заходи, які характерні для міліції у великих населених пунктах. До них можна віднести операції “Вокзал”, “Пасажир” [166; 167]. Ініціатором проведення операції “Вокзал” може виступити як транспортна міліція, так і територіальна, кожна з яких має свій план її проведення. План операції „Вокзал” транспортних органів внутрішніх справ передбачає проведення цільових заходів тільки на території вокзалу, станції. Якщо ініціатором виступає територіальна міліція, цільові заходи проводяться тільки на території, що прилягає до вокзалу, станції. Подібне положення, значною мірою, обґрунтовує формальне відношення співробітників сусіднього органа внутрішніх справ до сприяння у виконанні завдання, яке ставиться перед ініціатором проведення операції. Очевидно, було б краще розробити єдиний спільний план та проводити операцію „Вокзал” у єдиний термін силами транспортної та територіальної міліції.

Планування і проведення разових заходів істотно впливає на якісне покращення взаємодії між зазначеними органами внутрішніх справ. Це зв'язано з тим, що позитивні результати досягаються у визначений період часу (перші 2-3 дні) і не мають значного впливу на якість постійного, погодженого, планованого співробітництва між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ.

На нашу думку, позитивного результату можна досягти при складанні перспективних планів проведення спільних заходів не більше, ніж на рік, причому такі плани необхідно складати з урахуванням особливостей зовнішнього середовища функціонування транспортної міліції і специфіки несення служби співробітниками міських, районних відділів. Це дозволить

оптимізувати розміщення сил і засобів, збільшити щільність прикриття території, що обслуговується, організувати взаємне перекриття найбільш криміногенних місць суміжної території, розширити зони контролю, поліпшити контакт між працівниками транспортних і територіальних органів внутрішніх справ, функціональні обов'язки яких у повсякденній роботі не перетинаються.

Вивчення матеріалів діяльності лінійного відділу на станції Львів та Залізничного, Шевченківського, Личаківського районних відділів Львівського міського управління ГУМВС України у Львівській області показало, що проведення цими підрозділами спільних заходів на практиці має епізодичний характер, узгодження дій відбувається найчастіше в усній формі і документально не відображається.

На практиці не використовується така форма проведення заходів, як спільне подання інформації у вищі інстанції за фактами невиконання окремими посадовими особами обов'язків щодо забезпечення громадського порядку і безпеки на транспорті, а також пропозицій щодо зміцнення технічної оснащеності об'єктів транспорту. Хоча на територіях великих залізничних станцій містяться підприємства, установи, організації залізниць, які за галузевим принципом, по лінії боротьби із економічною злочинністю обслуговуються транспортними підрозділами, а за територіальністю, по лінії карного розшуку – міським або районним відділам територіальної міліції.

Подібне положення створює передумови для проведення спільних обстежень зазначених і аналогічних об'єктів залізниці силами транспортної і територіальної міліції та вживання заходів з попередження протиправних зазіхань на них. Крім того, 84,53 % опитаних співробітників територіальних органів підтримують думку про необхідність здійснення спільного з транспортними відпрацьовування криміногенних об'єктів на суміжних територіях. 34,76 % респондентів указують, що передусім це позитивно вплине на стан оперативної обстановки на території, що прилягає (Додаток А).

У зв'язку з тим, що у весняно-літньо-осінній період різко зростає кількість пасажирів, які користуються залізничним транспортом, підрозділи

транспортної міліції змушені збільшувати кількість нарядів супроводу приміських та пасажирських потягів, що спричиняє до зменшення числа особового складу патрульної служби, що перебуває безпосередньо на вокзалах і станціях. Пасажирські перевезення охоплюють 126 вокзалів, 1684 станції, 4749 пунктів (платформ) зупинки приміських поїздів.

У системі Управління МВС України на залізничному транспорті охороняють громадський порядок та забезпечують громадську безпеку на об'єктах залізничного транспорту 97 підрозділів транспортної міліції, в яких діють чергові частини щодо реагування на злочини та інші події кримінального характеру. На великих вузлових станціях дислокуються лінійні відділення та лінійні пункти міліції. Однак особовий склад лінійних відділень та лінійних пунктів міліції складається здебільшого з 5–10 працівників та не може забезпечити виконання поставлених завдань цілодобово. Отже, співробітники підрозділів транспортної міліції постійно перебувають на 257 станціях, що складає всього 15% від загальної кількості станцій і лише 6% станцій перебувають під цілодобовим прикриттям [161].

Упровадження в практику спільних комплексних планів використання сил та засобів щодо охорони громадського порядку на постах та маршрутах патрулювання нарядами патрульної служби міліції територіальних та транспортних підрозділів дозволило б зробити взаємне перекриття територій, що прилягають [112; 168]. Такої точки зору дотримуються 78,4 % опитаних співробітників транспортної міліції і 64,78 % опитаних співробітників територіальних органів внутрішніх справ. На нашу думку, міські та районні у містах підрозділи у силу більшої чисельності патрульних нарядів і кращої забезпеченості автомобільним транспортом змогли би включити в маршрути патрулювання станції та пункти зупинки приміських поїздів, на яких відсутні постійні наряди транспортної міліції, а у сільській місцевості, де практично відсутня патрульна служба територіальних органів, наряд транспортної міліції міг би охопити інші криміногенні місця (це підтверджує 76,8 % респондентів транспортних та 38,71 % респондентів територіальних підрозділів) (Додаток А),

тим більше, що окремі елементи цієї системи вже випробувані в м. Львові, у Львівській та Івано-Франківській областях, де пункти зупинки приміських поїздів, що містяться в межах міста, включаються в маршрути патрулювання нарядів патрульної служби.

Управління МВС України на залізничному транспорті могло би свої наряди та пости максимально наблизити до криміногенних місць на прилеглий території міських, районних відділів. Насамперед це стоянки таксі на привокзальних площах і територіях, що прилягають до станцій, торговельні заклади, що працюють цілодобово, тощо [169, с. 78-79].

Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 27 лютого 2004 р. № 213 “Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортним органами МВС України” закріплені межі оперативного обслуговування підрозділів транспортної міліції. Однак нерідко виникають розбіжності між співробітниками територіальної та транспортної міліції з питань щодо підвідомчості при розгляді скарг, заяв та повідомлень громадян.

Тільки за 2006 рік лінійними підрозділами Управління МВС України на залізничному транспорті було отримано з міських, районних відділів 2571 повідомлень і заяв про злочини, або 5,1 %, від загального числа зареєстрованих. 1285 матеріалів, або 52,9 %, було повернуто як такі, що скеровані необґрунтовано. Управлінням МВС України на залізничному транспорті було скеровано в територіальні підрозділи 1346 повідомлень і заяв про злочини, вчинені на ділянках їхнього оперативного обслуговування [44].

У разі, коли перші особи держави (Президент України, голова Верховної Ради України і прем'єр-міністр України) користуються залізничним транспортом, під контроль транспортної міліції беруться об'єкти залізничного транспорту протягом усієї ділянки обслуговування у визначеному напрямку. З урахуванням специфіки функціонування Управління МВС України на залізничному транспорті у його структурі відсутні підрозділи Державної автомобільної інспекції. Це значною мірою утруднює регулювання руху автомобільного транспорту при проїзді через залізничні переїзди, тому для

виконання даного завдання при організації взаємодії відповідно до наказів начальників управлінь МВС України в областях залучаються співробітники ДАІ територіальних органів внутрішніх справ [170].

Особлива актуальність організації взаємодії набуває під час проведення масових суспільно-політичних заходів, санкціонованих і несанкціонованих мітингів та демонстрацій, спортивних змагань. Це пов'язано з тим, що в основному поїздами по території обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті прибуває в населені пункти велика кількість громадян з метою прийняття участі в цих заходах. Здебільшого це молоді люди, деякі з яких перебувають у стані алкогольного сп'яніння. Усе це створює передумови для здійснення групових порушень громадського порядку не тільки під час проходження заходу, але під час проїзду, після прибуття на кінцевий пункт, виході в місто і від'їзду до місця проживання. Від злагодженості дій співробітників територіальної і транспортної міліції в цих умовах залежить утримання обстановки під контролем правоохоронних органів.

Настанова про дії органів і підрозділів внутрішніх справ щодо організації й забезпечення охорони громадського порядку і безпеки громадян під час проведення масових заходів та акцій передбачає приділення особливої уваги питанням участі працівників транспортної міліції у забезпеченні правопорядку під час проведення масових спортивних та культурно-масових заходів, узгодження дій при групових порушеннях громадського порядку та блокування транспортних комунікацій, наприклад, на об'єктах обслуговування лінійного управління на Львівській залізниці у 2006 р. відбулося 68 заходів, у яких взяло участь до 65 тисяч громадян [171], більша половина з цих заходів, були такими, що потребували залучення всього особового складу лінійних відділів для охорони громадського порядку.

У цьому разі важливий напрям діяльності є інформування управлінь МВС України в областях про виїзд груп, зокрема за маршрутами приміського сполучення та супроводження учасників акцій до станції пересадки або вокзалу обласного центру. У відповідності до вимог Рішення колегії МВС України від 4

жовтня 2006 р. № 6км/2 “Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян” щодо взаємодії транспортної міліції та територіальних органів внутрішніх справ у забезпеченні громадського порядку, в лінійних управліннях та лінійних підрозділах узгоджено порядок інформування. Разом з тим, відсутня система надання інформації різним підрозділам, які виконують завдання, поставлені одним планом з охорони громадського порядку. Система інформування у різних регіонах держави відпрацьована самостійно та ефективно діє тільки в присутності певних керівників транспортних і територіальних підрозділів.

Для покращення злагодженості спільних дій транспортної та територіальної міліції доцільно проводити спеціальні заняття з керівним складом відділень охорони громадського порядку територіальних та лінійних органів внутрішніх справ, на яких розглядати питання щодо порядку взаємодії, проведення спеціального інструктажу, окремих аспектів вивчення Кодексу України про адміністративні правопорушення. Заняття можуть проводитись практичними працівниками управлінь або відділів громадської безпеки, штабів УМВС України в областях, викладачами кафедр адміністративного права навчальних закладів системи Міністерства внутрішніх справ України [172].

Окремо необхідно проводити заняття щодо інструктажів нарядів супроводу, що супроводжують групи або делегації, які виїжджають на заходи до столиці держави. Необхідно також проводити відбір працівників територіальних та лінійних відділів з включенням у спільні наряди супроводу учасників масових заходів політичного характеру.

З урахування оперативних можливостей доцільно забезпечити своєчасне надходження інформації щодо заходів, прогнозування можливого розвитку ситуації, вжиття адекватних заходів реагування, запровадити хронометраж отримання та передачі інформації та забезпечити всіх працівників, які залучаються до охорони громадського порядку під час масових заходів, необхідними засобами індивідуального захисту, спеціальними засобами.

Суттєве значення має проведення підсумків спеціальних спільних заходів, особливо розбір кожного факту правопорушень з метою надання правової оцінки та вжиття заходів реагування згідно з чинним кримінальним та адміністративним законодавством. Доцільно вести в практику підведення підсумків роботи за результатами забезпечення охорони громадського порядку й безпеки під час масових заходів на спільних нарадах за підсумками роботи за квартал, при чому необхідно детально аналізувати та давати об'єктивну оцінку дій підрозділу, кожної служби.

Зростання кількості різноманітних масових акцій вимагає налагодження належної системи управління силами та засобами органів внутрішніх справ, організації взаємодії різних підрозділів МВС України, що дислокуються у регіоні, проведення спортивних, культурно-масових заходів, політичних заходів та акцій соціально-економічної спрямованості [173].

Протягом 2002-2007 років підрозділи лінійного управління МВС України на Львівській залізниці неодноразово брали участь у забезпеченні громадського порядку на стадіонах під час спортивних змагань, місцях проведення концертів, зустрічей з митцями різних мистецьких напрямків у відповідності до прохань керівництва УМВС України в областях з узгодженням із УМВС України на залізничному транспорті.

Працівники лінійних відділів залучаються до рекогносцировки місця проведення заходу. Узгоджується внесення пропозицій щодо роботи транспорту перед початком та закінченням заходів. Ці питання відпрацьовуються на інструктажі з розстановки особового складу. Безпосередньо на місці несення служби у відповідності до оперативної обстановки проводиться інструктаж як до початку заходу, так і після його закінчення – до початку супроводження учасників заходу на об'єкти транспорту.

Особливо важливе питання – підготовка співробітників територіальних підрозділів та військовослужбовців, які залучаються до несення служби на об'єктах транспорту. Проведені у 2007 році командно-штабні та тактико-спеціальні навчання ГУМВС України у Львівській області, лінійного

управління на Львівській залізниці, Західного територіального командування внутрішніх військ МВС України щодо роботи підрозділів з проблем організації охорони громадського порядку під час проведення спортивних та культурних заходів показали, що питання взаємодії транспортних та територіальних органів внутрішніх справ недостатньо відпрацьовані в частині прийняття рішення керівником зони оперативного реагування, згідно з планом охорони громадського порядку під час масового заходу. На навчаннях відпрацьовувалася організація роботи оперативного штабу щодо організаційно-аналітичної підготовки, стійкості оперативного зв'язку, матеріально-технічного забезпечення, однак практичні рекомендації для підрозділів не підготовлено. Відпрацювання спільних документів для рекогносцировки об'єктів транспорту, інструктування особового складу приданих сил територіальних органів та внутрішніх військ щодо техніки безпеки при перебуванні в межах функціонуючої залізничної станції показали, що відсутність нормативних документів, на підставі яких здійснюється взаємодія, збільшує термін підготовки документів і, як наслідок, зменшує час підготовки підрозділів для проведення запланованих заходів. Підсумки оперативно-службової діяльності органів внутрішніх справ свідчать про те, що у 2006 році мали місце випадки незадовільного виконання вимог Міністерства внутрішніх справ України щодо організації та вжиття заходів з охорони правопорядку і безпеки під час прибуття у регіон глядачів спортивних змагань різних рівнів, постійного володіння, моніторингу, прогнозу ситуації, що складається на територіях обслуговування напередодні та під час виступів спортсменів, ефективного реагування на її зміни. Не в повній мірі забезпечено виконання вказівки МВС України від 20 січня 2003 р. № 30 “Про посилення відповідальності посадових осіб системи МВС України за забезпечення належного громадського порядку та безпеки на спортивних спорудах, прилеглих до них територіях, до, під час і після закінчення футбольних матчів”.

Взаємодія керівників територіальних органів та лінійних органів внутрішніх справ щодо проведення організаційних та практичних



правоохоронних заходів в окремих випадках не враховує можливих ускладнень обстановки. У системі професійної підготовки транспортної міліції не передбачено вивчення Європейської Конвенції “Про насильство та неналежну поведінку з боку глядачів під час спортивних заходів, зокрема футбольних матчів 1985 року”, інструкції “Порядок і безпека на стадіонах стосовно всіх матчів змагань УЄФА 2000 року”, постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 1998 р. № 2025 “Про порядок підготовки спортивних споруд та інших спеціально відведених місць для проведення масових спортивних та культурно-видовищних заходів”, інших управлінських документів, які регламентують організацію та вжиття правоохоронних заходів під час спортивних змагань.

Виявляються недоліки у процесі проведення інструктажів керівного і особового складу, що залучається до забезпечення охорони громадського порядку й безпеки, особливо з питань сумлінного виконання службових обов’язків, пильність, рішучість дій на маршрутах пересування, в місцях перебування уболівальників та готовність до дій у нештатних ситуаціях при суворому дотриманні законодавства, особливо в умовах, коли вболівальники України беруть активну участь у перегляді міжнародних змагань [174].

Проведене дослідження організації взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними підрозділами з охорони громадського порядку дозволяє зробити такі висновки:

- взаємодія між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ з охорони громадського порядку є одним із засобів для досягнення покращення оперативної обстановки на суміжних ділянках обслуговування;
- організація і здійснення взаємодії територіальних органів внутрішніх справ та міліції на залізничному транспорті на сучасному етапі потребує удосконалення;
- з метою якісного підвищення рівня спільної діяльності територіальних і транспортних підрозділів з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки видається необхідним розробляти єдині плани проведення спільних заходів;

- упровадження в практику спільних розробок дислокацій постів і маршрутів патрулювання дозволить забезпечити постійне прикриття криміногенних об'єктів на суміжних територіях;
- підвищенню ефективності взаємодії територіальних і транспортних підрозділів з охорони громадського порядку може сприяти використання значних внутрішніх резервів, що є в підрозділах;
- з метою досягнення своєчасного взаємного обміну інформацією доцільно розробити параметри її класифікації за значимістю і визначити терміни і форми подання в зацікавлені органи внутрішніх справ.

## **2.2. Координація взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті зі службою воєнізованої охорони Укрзалізниці**

Перевезення вантажів у нашій країні переважно здійснюється за допомогою залізничного транспорту. При цьому вказаний вид транспорту має значні переваги – вантажі перевозяться на значні відстані з меншими, ніж на інших видах транспорту затратами [175, с. 86].

Відповідно до Закону України “Про залізничний транспорт” охорона громадського порядку та боротьба зі злочинністю на залізницях забезпечуються органами внутрішніх справ у взаємодії з підрозділами воєнізованої охорони Укрзалізниці.

Транспортна міліція в цілому виконує широке коло завдань та функції щодо забезпечення особистої безпеки громадян, захисту їх прав та свобод, попередження і припинення правопорушень, злочинів, збереження власності від протиправних посягань, тощо [176, с. 3-4], тому МВС України в наказі від 30 листопада 2005 р. № 1210 “Про затвердження примірного положення про лінійне управління МВС України на транспорті” визначило як головні напрями охорону громадського порядку, організацію боротьби зі злочинними,

завантаженнями на вантажі, які перевозяться залізницями у взаємодії з органами залізничного транспорту.

У структурі Державної адміністрації залізничного транспорту України збереження вантажів на шляху проходження, в товарних парках та інших об'єктах вантажної інфраструктури покладено на службу воєнізованої охорони.

Відомча воєнізована охорона на залізничному транспорті – це система спеціалізованих воєнізованих організацій, що здійснюють охорону вантажів на шляху прямування, об'єктів на підприємствах, в установах та організаціях, що входять до сфери управління Укрзалізниці [82]. Основними завданнями відомчої охорони є такі: здійснення охорони вантажів на шляху прямування та в парках станцій за переліком, затвердженим Укрзалізницею; здійснення охорони об'єктів залізничного транспорту за переліком, затвердженим начальником залізниці, крім тих, що підлягають охороні підрозділами МВС України; запобігання незаконному проїздові сторонніх осіб у вантажних поїздах і ходінню сторонніх осіб залізничними коліями у невизначених місцях; запобігання та ліквідація пожеж на підприємствах, в установах та організаціях, які входять до складу залізниць України, а також у залізничному рухомому складі.

Як указали 81,6 % респондентів, взаємодію між органами внутрішніх справ на транспорті та підрозділами воєнізованої охорони організовано задовільно (Додаток А). Слід зазначити, що питання взаємодії між ними ґрунтується на недостатньо розробленій теоретичній та практичній базі.

Взаємодія між органами внутрішніх справ на залізничному транспорті і підрозділами воєнізованої охорони Укрзалізниці здійснюється у таких формах: обмін інформацією; проведення оперативних нарад за участю представників органів (підрозділів) взаємодії; проведення спільних заходів (аналізу, планування, інструктажів, навчання, нарад, підведень підсумків, рейдів, засідок); організація та проведення спільних навчань та тренувань згідно з планами охорони об'єктів і взаємодії у разі виникнення надзвичайних ситуацій (далі – плани охорони об'єктів і взаємодії) та планами проведення

антитерористичних операцій за участю органів (підрозділів) взаємодії у межах їх повноважень із залученням працівників підприємств, об'єкти яких охороняються; утворення у разі потреби спільних оперативних штабів, робочих груп тощо для координації дій під час охорони об'єктів [177].

Дослідження показують, що, як правило, обмін інформацією між органами внутрішніх справ на транспорті і підрозділами воєнізованої охорони здійснюється в усній формі, з чим згодні 62,4 % опитаних співробітників органів внутрішніх справ на транспорті (Додаток А). Це підтверджує також аналіз вхідних та вихідних документів лінійного управління на Львівській залізниці за 2000 – 2006 роки. Разом з тим, інформацію доцільно передавати у письмовій формі, тому що це забезпечує її повноту, сприяє більш чіткому контролю за її перевіркою і реалізацією” [26, с. 55].

Аналіз матеріалів роботи лінійних управлінь, зокрема лінійного управління на Львівській залізниці показує, що взаємодія щодо охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки між підрозділами міліції на транспорті та службою воєнізованою охороною з 1992 до 2006 року здійснювалась не повною мірою [178].

Кожний із суб'єктів взаємодії цю роботу проводить відокремлено у своїй сфері діяльності, без аналізу обстановки в іншого суб'єкта, про що можна судити за відсутністю підсумкових документів про спільні заходи (крім протоколів спільних нарад).

Основною умовою підвищення якості реалізації всіх форм взаємодії є складання планів, що містять у собі всі види профілактичних заходів з урахуванням аналізу криміногенної ситуації щодо стабілізації оперативної обстановки [179, с. 22-24.]. Це зв'язано з тим, що планування дозволяє найбільш ефективно використовувати сили і засоби для досягнення найкращих результатів при можливо менших витратах. Воно забезпечує рівномірний розподіл роботи, ритмічність діяльності органів, підрозділів і співробітників; чітка взаємодія різних служб і підрозділів підвищує відповідальність виконавців, полегшує контроль, вивчення й узагальнення передового досвіду,

створює сприятливу психологічну обстановку для творчого вирішення співробітниками завдань, які поставлені перед ними [180, с. 566-567].

На практиці широко використовується планування між лінійними управліннями УМВС України на залізничному транспорті та відокремленими підрозділами “Служба охорони” залізниць, а також лінійними відділами, лінійними відділеннями внутрішніх справ на транспорті та загонами, командами воєнізованої охорони. На нашу думку, з метою реалізації зазначених рівнів планування доцільно складати спільні плани лінійних управлінь на залізницях та служби воєнізованої охорони на рік і включати в них загально-організаційні та контролюючі заходи (проведення спільних нарад, підведення підсумків, аналітичну роботу тощо); спільне планування лінійних відділів та лінійних відділень внутрішніх справ на транспорті, з одного боку, загонів і команд воєнізованої охорони – з іншого, необхідно здійснювати переважно щокварталу, включаючи в нього проведення оперативних заходів (заслонів, засідок, рейдів, супроводу тощо) із графіками, визначенням маршрутів, кількості особового складу підрозділів, форми контролю, відповідального за виконання; навчальних заходів (занять, які можуть проводитися інспектором відділення охорони громадського порядку на базі лінійного органу внутрішніх справ на транспорті не рідше одного разу на місяць); інструктажів, проведених оперативним черговим транспортної міліції у приміщенні чергової частини безпосередньо перед заступленням спільного наряду для виконання поставленого завдання з обов'язковою відміткою в постовій відомості.

Усі спільні заходи нерозривно пов'язані, як наприклад, аналіз і планування. Найбільш системно спільне планування здійснюється між лінійними відділами внутрішніх справ на транспорті і загонами воєнізованої охорони у сфері забезпечення збереження вантажів, наприклад, у лінійних відділах на станції Львів, Тернопіль, Івано-Франківськ і відповідних загонах відокремленого підрозділу “Служба охорони” Державного територіально-галузевого об'єднання “Львівська залізниця” щокварталу складаються плани спільних заходів, реалізованих співробітниками відділень охорони

громадського порядку, боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі, лінійних пунктів міліції і стрільцями воєнізованої охорони [181].

За останні п'ять років складання спільних планів з проведення заходів, спрямованих на охорону громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту на рівні Управління МВС України на транспорті (до листопада 2004 року Управління транспортної та спеціальної міліції МВС України, до березня 2005 року Департаменту транспортної міліції МВС України) та службою воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту не практикувалося. Частково ця проблема була вирішена в ході розробки Програми заходів щодо посилення боротьби зі злочинними зазіханнями на об'єкти, що забезпечували безпеку руху на рівні Кабінету Міністрів України у 1995 році, де було звернено увагу на корегування обміну інформацією між Управліннями МВС України на залізничному транспорті і службою воєнізованої охорони, забезпечення спільного аналізу і проведення спільних відпрацьовувань оперативно-пошуковими групами станцій і перегонів [182, с. 67-69]. Однак відсутність матеріалів про результати проведених заходів свідчить про декларативний характер відповідних пунктів зазначеного плану.

Отже, при відсутності одного з елементу (аналізу, планування тощо) у ланцюзі спільних заходів всі інші заходи або взагалі не можуть проводитися (наприклад, якщо не проводяться спільні рейди або засідки, то як можна узагальнити і проаналізувати отримані результати), або можуть проводитися з низькою результативністю (якщо не організувати спільних навчань й інструктажів, складно одержати високу якість здійснення інших спільних заходів).

Ще з початку 90-х років минулого століття мала широке застосування взаємодія в складі спільних спеціалізованих груп, що склалися з двох-трьох стрільців і одного співробітника міліції, які працювали позмінно. Однак зі змінами в підпорядкуванні підрозділів воєнізованої охорони Укрзалізниці ця робота практично припинилася. У 1996 році починалася спроба реанімувати

діяльність зазначених формувань, про це зазначено у спільній указівці Міністерства внутрішніх справ України і Міністерства транспорту України “Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки” [183], але його реалізація, як свідчать архівні матеріали лінійного управління на Львівській залізниці, почалася тільки у 2001 році.

На всіх великих залізничних станціях створені і діють спеціалізовані групи з працівників воєнізованої охорони, робота яких планується разом із транспортною міліцією. На Львівському залізничному вузлі проведення профілактичної роботи воєнізованою охороною і транспортною міліцією останнім часом практично здійснюється цілодобово однією групою. На Московському залізничному вузлі Російської Федерації наприклад, „у воєнізованій охороні функціонують 22 спеціалізовані спільні групи, в які входять працівники воєнізованої охорони і лінійних органів внутрішніх справ, оснащені автотранспортом, радіостанціями, у роботі використовуються службові собаки” [184, с. 112].

Одним із видів взаємодії є виставлення спільного оперативного заслону – „службового наряду з двох і більш працівників внутрішніх справ, що виконує завдання по контролю за визначеною ділянкою місцевості або перекриттю окремих транспортних напрямків, призначеного на об'єктах залізничного транспорту з метою виявлення комерційних браків, що загрожують схоронності вантажів, та слідів розкрадань у вагонах, що прибувають на стикові станції із сусідніх залізниць або своєї залізниці, а також для перекриття ймовірних місць появи розкрадачів і інших злочинців з метою їхньої затримки”, із включенням у його склад стрільців воєнізованої охорони [61, с. 34].

Дослідження показало, що відповідно до матеріалів лінійного управління на Львівській залізниці з початку 1996 року спільні оперативні заслони не виставлялися. З 26 по 31 січня 1996 року заслони діяли на стикових станціях у ході проведення спільної широкомасштабної операції МВС України, МВС Російської Федерації та МВС Республіки Білорусь. У вказаний період було

виставлено 9 заслонів, які виявили 51 факт комерційного браку, що підтверджує ефективність такого спільного заходу [185].

У зв'язку з розподілом сфери пасажирських перевезень на приміське і далеке сполучення такий вид взаємодії, як супровід поїздів, необхідно розглядати в двох аспектах: супровід поїздів на маршрутах приміського сполучення і супровід поїздів далекого сполучення [20, с. 20]. Взаємодія у цій сфері між транспортною міліцією та воєнізованою охороною до 2002 року здійснювалася найбільш часто при здійсненні супроводу поїздів спільними нарядами з метою підтримки громадського порядку і забезпечення безпеки, попередження та припинення правопорушень на шляху проходження транспортних засобів. Це дозволяло збільшувати число нарядів та перекривати більшу кількість поїздів.

Разом з тим, локомотивна служба Державної адміністрації залізничного транспорту України надіслала вказівку від 9 червня 2002 р. № 792 - 5/1278 „Про забезпечення схоронності електропоїздів та дизель-поїздів у приміському сполученні”, в якій служба воєнізованої охорони зобов'язувалася організувати взяття під супровід усі приміські поїзди у вечірній та нічний час, проводячи заходи у тісній взаємодії з підрозділами транспортної міліції, наприклад, у лінійному відділі на станції Львів у 2002 році під щоденним супроводом спільних нарядів перебувало шість пасажирських поїздів і десять електропоїздів, у лінійному відділі на станції Тернопіль – 6 електропоїздів у денний час, 2 – у нічний, у Волинському лінійному відділі – 4 електропоїзди в денний час, 2 – у нічний і т.д.

З метою збільшення щільності прикриття приміських поїздів, що курсують у прикордонній зоні, у 2004 році у всіх лінійних управліннях Управління МВС України на залізничному транспорті відповідно до пункту 7 Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004 – 2006 роки були створені підрозділи супроводу, які фінансувались за рахунок коштів Державних територіально-галузевих об'єднань на залізницях. Кількість приміських поїздів, супроводжених співробітниками органів внутрішніх справ



на транспорті спільно із стрільцями воєнізованої залізниці у період з 2004 до 2006 року значно знизилася. З 2006 року спільний супровід поїздів припинено.

Аналітичні матеріали Управління МВС України на транспорті показують, що в 2005 році працівниками транспортної міліції було супроводжено 36% приміських електропоїздів та дизель-поїздів, що курсують на залізницях країни, а в 2006 році – 24,4%. У той же час число вилучених правопорушників з поїздів зменшилось на 1,3% [186].

Однак на Львівській залізниці, де обсяги приміських перевезень значно перевищують пасажирські, динаміка оперативної обстановки в поїздах має інший характер (таблиця 2.1) [90].

Таблиця 2.1

**Динаміка оперативної обстановки в поїздах приміського сполучення на Львівській залізниці**

№	рік	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	Зареєстровано злочинів у приміських поїздах	36	33	23	49	21	20	16	7
2	Виявлено правопорушень у приміських поїздах	2312	2188	987	514	592	543	821	1799
3	Скоєно злочинів на вокзалах і станціях	185	151	96	147	203	112	74	38



Здійснення такого виду взаємодії, як проведення спільних нарад, також не має системного характеру. Протягом 2000-2007 років проведено 8 нарад за

участю заступників начальника залізниць з пасажирських перевезень та локомотивного господарства. У 2004 році відбулася єдина координаційна нарада керівників Укрзалізниці, транспортної міліції і транспортної прокуратури, на якій частково були обговорені питання активізації аналітичної роботи. Подібні наради на рівні начальників лінійних відділів і відділень внутрішніх справ на транспорті та начальників загонів і команд воєнізованої охорони, присвячені аналізу стану охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки, за період з 2004 до 2006 року проводилися також нерегулярно [137].

Як показали 54,4% опитаних співробітників транспортної міліції, мала місце мала кількість проведених спільних інструктажів, навчань, підведення підсумків тощо підрозділами служби воєнізованої охорони та лінійних управлінь УМВС України на залізничному транспорті, а в лінійних відділах ці заходи взагалі не проводяться, а це негативно впливає на ефективність охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту (Додаток А).

Є необхідність розробити єдину схему звітності щодо проведених заходів, це передусім зв'язано з тим, що при складанні відособлених звітів про отримані результати кожна зі сторін відображає необхідні для неї позиції без врахування інтересів іншого суб'єкта взаємодії. На нашу думку, введення зазначеного заходу дозволить одержувати об'єктивні результати і вчасно відслідковувати зміни, оцінювати внесок служб та впливати на обстановку, що складається.

У забезпеченні громадської безпеки суттєве значення має організація взаємодії транспортної міліції та воєнізованої охорони залізниць. Прикладом може служити Львівська залізниця. На Львівську залізницю приходить 70 відсотків всіх інженерних споруд Укрзалізниці, а це 6961 об'єкт, при цьому з них 2820 мостів, віадуків різного профілю, 30 тунелів протяжністю від 1500 метрів до 100 метрів з рівнем перепаду висот до 50 метрів, 3974 водовідвідні труби, підпорні стінки та інші технічні споруди колійного, енергетичного

господарств залізниці, системи водопостачання, які забезпечують питною водою населені пункти у Львівській, Івано-Франківській, Закарпатській областях. Із 2820 інженерно-мостових споруд у даний час охороняються тільки 58 найбільш складних мостів із перемінним профілем, різнорівневих вхідних відміток, поєднаних із входом до тунелів та розміщених у місцях дислокації запасних командних пунктів управління воєнного часу, складів мобілізаційного запасу дирекцій залізничних перевезень [187].

Охорона об'єктів життєзабезпечення залізниці здійснюється силами стрільців відокремленого підрозділу „Служба охорони” (воєнізована охорона), підпорядкованого Державному територіально-галузовому об'єднанню, та сторожовою охороною, яка утримується за кошти підприємств залізниці і є складовою частиною організаційно-штатної структури суб'єктів господарської діяльності.

У даний час проникнення на інженерні об'єкти, більшість яких міститься у гірській місцевості, ускладнена тим, що вдовж залізничної колії розміщені населені пункти, де перебування невідомих людей викликає інтерес населення. Однак із щорічним збільшенням напливу туристичних груп ситуація стає складною для контролю. При цьому, у зв'язку з відсутністю необхідних коштів кількість підрозділів з охорони інженерних об'єктів скорочується. Методика зняття охорони з інженерних споруд залізниці не передбачає узгодження з Управлінням МВС України на залізничному транспорті.

Важливим чинником забезпечення громадської безпеки є створення умов щодо недопущення катастроф та аварій під час перевезення вантажів, віднесених до категорії розрядних (хімічні, радіоактивні, біологічно активні, вибухові тощо) [188; 189]. Взаємодія у даному напрямку здійснюється на всьому шляху слідування від моменту подачі вагону до перевезення та передачі вантажу представнику підприємства одержувача (для транзитних на станції перетину державного кордону). Перевезення хімічно активних речовин в основному здійснюється транзитом на міждержавних маршрутах.

У зв'язку із зменшенням обсягів перевезень у 90-і роки ХХ століття

довжина неосновних колій зменшилась, тому не на всіх ділянках слідування маршрут проходить по обвідних шляхах навколо міст та великих населених пунктів, що створює загрозу при аварії з порушенням цілісності вагону або контейнеру. Таким чином здійснюється перевезення і радіоактивних та вибухових матеріалів.

З метою посилення контролю за станом охорони найбільш небезпечних вантажів, що охороняються службою охорони підприємства відправника, відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів доцільно залучати спільні спеціальні групи міліції і воєнізованої охорони, які несуть службу у товарних парках. Технологію контролю доцільно обговорити на спільній нараді МВС України та Укрзалізниці. Окрім того, необхідно розробити схему маршрутів слідування транзитних хімічних та радіоактивних вантажів.

Підрозділи транспортної міліції з метою забезпечення громадської безпеки спільно із воєнізованою охороною залізниць (відокремленим підрозділом “Служба охорони”) проводять додаткові організаційні і технічні заходи щодо вдосконалення системи охорони, обліку та перевезення озброєння, вибухових та радіоактивних речовин залізничним транспортом, включення незапланованих зупинок поїздів, у складі яких перебувають вагони з такими речовинами, недопущення можливих проявів тероризму та екстремізму в рухомому складі залізничного транспорту, на мостах, в тунелях, залізничних вокзалах, станціях, місцях масового перебування людей [190, с. 77-78].

На нашу думку, підвищення ефективності взаємодії транспортної міліції та працівників відомчої охорони Укрзалізниці в охороні громадського порядку можливе при внесенні доповнень до чинного Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, виклавши частину 6 статті 4 у такій редакції: “сприяє зміцненню і всебічному розвитку добровільних пожежних дружин та інших громадських протипожежних формувань, організовує взаємодію з державними та правоохоронними органами щодо протидії виникненню надзвичайних ситуацій техногенного, природного або соціально-політичного характеру на об'єктах транспорту”, що відповідало б

постанові Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 460 “Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки, Збройних Сил, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об'єктах підвищеної небезпеки”.

Необхідно також доповнити статтю 4 пропозиціями щодо взаємодії з правоохоронними органами, організації перевірок діяльності інших суб'єктів охоронної діяльності та викласти це у такій редакції: “надає допомогу правоохоронним органам у проведенні заходів до забезпечення безпеки руху та належного правопорядку на об'єктах залізничного транспорту;

підтримує необхідний пропускний і внутрішньооб'єктовий режим та громадський порядок на об'єктах залізниці, що охороняються;

перевіряє організацію охорони майна, пропускний та внутрішньооб'єктовий режим на об'єктах залізниці, що охороняються структурами, які не входять до складу відомчої воєнізованої охорони; ...” (далі за текстом).

Доцільно також поширити юрисдикцію Інструкції “Про порядок здійснення контролю за діяльністю суб'єктів підприємницької діяльності, які надають послуги з охорони власності, охорони громадян, а також за діяльністю служб охорони підприємств та організацій усіх форм власності” на підрозділи відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці (пункт 3.4) щодо “вивчення особового складу охоронних підприємств та служб охорони, організацію професійної підготовки працівників і виконання заходів, спрямованих на забезпечення безпечних умов їхньої праці, дотримання охоронними підприємствами законодавства про укладення, облік та виконання договорів. Окремо перевіряється дотримання обов'язкових вимог, установлених законодавчими та нормативними актами, щодо комплектування та організації роботи персоналу суб'єктів охоронної діяльності”, доручивши його виконання транспортній міліції. Реалізація цього пункту можлива при включенні до складу

комісії управління воєнізованої охорони Укрзалізниці з інспектування служби охорони залізниці представника Управління МВС України на залізничному транспорті.

Проведене дослідження координації взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті зі службою воєнізованої охорони Укрзалізниці дозволяє зробити висновки:

- координація взаємодії правоохоронних органів з воєнізованою охороною щодо охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті є актуальною проблемою в умовах упровадження нових технологічних схем перевезення пасажирів і вантажів, підвищення уваги суспільства та держави до складової техногенної безпеки технологій перевезень;

- необхідно підняти на якісно новий рівень стан роботи транспортної міліції та служби воєнізованої охорони з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки, чому може сприяти розробка і виконання спільних перспективних планів;

- існуюча нормативна база, що регламентує діяльність відомчої воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України щодо громадського порядку і забезпечення громадської безпеки, зокрема і на залізничному транспорті, має потребу в удосконаленні;

- поновлення спільного супроводу приміських поїздів співробітниками транспортної міліції та стрільцями воєнізованої охорони дозволить якісно покращити стан громадського порядку в приміських поїздах і збільшити кількість відпрацьованих поїздів.

### **2.3. Громадські формування як суб'єкт охорони громадського порядку на залізничному транспорті**

Курс, визначений Конституцією України на розвиток і зміцнення демократичної та правової держави, вимагає нових підходів до вирішення питань підвищення ефективності роботи правоохоронних органів. Пріоритетним напрямком роботи стала відкритість, демократичність, тісна взаємодія з населенням, залучення громадськості до охорони громадського порядку.

На сьогодні одним з основних важелів підвищення ефективності охорони громадського порядку, захисту прав і свобод громадян, зміцнення правопорядку в державі є участь у цій справі широких верств громадськості. Без плідної взаємодії з громадськістю неможливо досягнути відчутних позитивних результатів у покращенні рівня законності [191]. Це стане одним із основних засобів реалізації Комплексної програми профілактики правопорушень.

Є низка чинників, які негативно впливають на процес залучення населення, місцевих громад до охорони громадського порядку та попередження злочинності, насамперед це відсутність належної практики щодо зазначеного виду діяльності в Україні. Звичайно, можна зважати на досвід існування добровільних народних дружин у Радянському Союзі, але слід врахувати, що об'єктивна реальність сьогодення вимагає докорінної зміни підходів до формування таких громадських об'єднань, оскільки формальний підхід до їх функціонування у минулому та відсутність мотивації у їх діяльності в умовах перехідного періоду в Україні не створить ефективної системи локальної безпеки [192, с. 4-6]. МВС України прийнято Програму з налагодження співробітництва органів внутрішніх справ з населенням, залучення громадян до профілактики правопорушень, боротьби зі злочинністю [193]. Програма передбачає комплекс організаційних та практичних заходів щодо

вдосконалення роботи органів внутрішніх справ з органами державної влади та місцевого самоврядування з більш широким залученням населення до профілактики злочинності та забезпечення правопорядку в державі. Головною метою Програми є покращення співпраці між міліцією та населенням для більш ефективного подолання антигромадських явищ, усунення причин та умов учинення суспільно небезпечних діянь, забезпечення надійного захисту конституційних прав та свобод громадян.

Базовим законодавчим документом, яким керуються працівники органів внутрішніх справ при залученні населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень, є Конституція України, норми якої є нормами прямої дії і мають найвищу юридичну силу. Згідно зі ст. 36 Основного Закону громадянам України надається право на свободу об'єднання в політичні партії та громадські організації для захисту своїх прав і свобод, а також задоволення політичних, економічних, соціальних, культурних та інших інтересів [1].

Водночас у ст. 27 Конституції визначено, що кожен має право захищати своє життя і здоров'я, життя і здоров'я інших людей від протиправних посягань. У розвиток цих норм Законом України „Про міліцію” передбачено, що міліція має право для виконання покладених на неї завдань щодо залучення громадян за їх згодою до співробітництва в порядку, встановленому законами, що регулюють профілактичну та оперативно-розшукову діяльність [22]. Примусове залучення громадян до співробітництва з міліцією забороняється.

Наведені норми є правовою основою залучення населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень, а також підставою для розроблення інших законодавчих актів, прийняття підзаконних, відомчих нормативних документів, утілення спеціальних програм і заходів.

Протягом останніх років набули чинності законодавчі та інші нормативно-правові акти, що стосуються участі населення в боротьбі зі злочинністю та іншими протиправними проявами, головним серед яких є Закон України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” [194].

Цей документ визначає повноваження органів державної влади, зокрема й



лінійних органів внутрішніх справ, щодо залучення населення до протидії протиправним учинкам, організації взаємодії, порядку здійснення нагляду і контролю за діяльністю громадських формувань тощо. Закон визначає статус і роль громадських формувань, що виконують завдання у сфері охорони громадського порядку, порядок їх створення та реєстрації, форми й методи роботи таких формувань, регулює питання набуття громадянами членства, встановлює обов'язки і права членів цих об'єднань, а також визначає засади правових гарантій та соціального захисту осіб, залучених до охорони громадського порядку тощо.

Установлюючи порядок залучення населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень, визначаючи основні функції, права та обов'язки громадян, які беруть участь у цій діяльності, цей Закон окреслює чіткий обсяг умов виконання такої роботи та повноважень як членів громадських формувань, так і органів виконавчої влади та органів внутрішніх справ, зокрема, громадські формування з охорони громадського порядку можуть створюватися на засадах громадської самодіяльності у вигляді: а) зведених загонів, громадських формувань; б) спеціалізованих загонів (груп) сприяння міліції; в) асоціацій громадських формувань (стаття 1 Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону”). В окремих випадках можуть створюватися й інші типи громадських об'єднань з охорони громадського порядку [195, с. 144-150].

Громадські формування з охорони громадського порядку та профілактики правопорушень створюються за місцем роботи, навчання або проживання.

Створення громадських формувань засвідчується рішенням громадян, прийнятим на їх зборах (конференціях). Місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування та органи внутрішніх справ повинні всіляко сприяти такій ініціативі громадян, підтримувати і заохочувати їх, надавати необхідну допомогу в створенні таких формувань [196, с. 188-192].

На етапі залучення громадян до участі в охороні громадського порядку та профілактиці правопорушень і створення громадських формувань підтримка і

допомога з боку працівників міліції може полягати у пропаганді необхідності боротьби з правопорушеннями; роз'ясненні переваг таких об'єднань на шляху досягнення поставленої мети; допомозі в оформленні необхідних статутних документів; визначенні спеціалізації діяльності формування, особливостей його функціонування, компетенції; визначенні перспектив діяльності створеного формування; висвітленні наявного досвіду роботи в боротьбі з правопорушеннями та організації навчання і підготовки громадян до належного виконання покладених на них завдань [197].

Основними завданнями громадських об'єднань у сфері охорони громадського порядку є такі: надання допомоги міліції у забезпеченні громадського порядку, громадської безпеки, запобігання адміністративним проступкам та злочинам; інформування органів внутрішніх справ про вчинені злочини або ті, що готуються, місця концентрації злочинних угруповань; сприяння у виявленні та розкритті злочинів, розшуку осіб, які їх учинили, захисті інтересів держави, підприємств, установ, організацій, громадян від злочинних посягань; участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху та боротьбі з дитячою бездоглядністю і правопорушеннями неповнолітніх [198].

Крім того, з введенням у дію Закону України “Про попередження насильства в сім'ї” громадським формуванням надано право брати участь у заходах, спрямованих на запобігання проявам насильства в сім'ї (ч. 2 ст. 3), що у випадку відсутності дільничних інспекторів міліції у складі транспортної міліції має суттєве значення для профілактики насильства в сім'ях працівників транспорту, які проживають на станціях та інших об'єктах обслуговування лінійних відділів (станом на 01.01.2007 року в зоні оперативного обслуговування лінійного управління на Львівській залізниці проживає 3768 чоловік) [199].

Члени громадських формувань можуть залучатися до патрулювання, виставлення постів на привокзальних майданах, залізничних вокзалах тощо. Однак законодавство не визначає перелік правопорушень, у попередженні яких мають брати участь члени громадських формувань, але, з огляду на складність

вищезазначених завдань у сфері охорони громадського порядку та техногенної безпеки на об'єктах транспорту, можна зробити висновок, що виконання формуваннями визначених законом обов'язків при застосуванні відповідних форм та методів роботи можливе лише під контролем та керівництвом працівників відповідних структурних підрозділів транспортної міліції. Працівникам лінійних органів при підготовці членів громадського формування необхідно визначити їх можливості та схильності, а також спеціалізацію напрямів майбутньої правоохоронної діяльності [200, с. 128-135].

Членам громадських формувань надано право застосовувати заходи фізичного впливу, спеціальні засоби індивідуального захисту та самооборони, заряджені речовинами сльозоточивої та дратівної дії (ст. 14 Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону”), а також пристрої вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії [201].

Стимулом залучення громадян до участі у правоохоронній діяльності є норми Закону, якими членам громадських формувань надаються правові гарантії, забезпечується їх соціальний захист та вживаються заходи заохочення.

Зокрема ст. 17 Закону гарантує захист життя, здоров'я, честі, гідності, майна члена громадського формування та членів його сім'ї від злочинних посягань та інших протиправних дій. У разі смерті чи каліцтва члена громадського формування Законом передбачено одноразову матеріальну допомогу. Крім того, за членами громадських формувань, які потерпіли від злочинного діяння, зберігаються місце роботи (посада) та середня заробітна плата на весь період відновлення працездатності або визнання їх у встановленому порядку інвалідами [202].

Конкретизація норм Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” відображена у Типовому статуті громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону, де зазначено, що залучення громадян до об'єднання в громадські

формування правоохоронної спрямованості має здійснюватись лише на добровільних засадах [198].

Участь членів громадського формування у спільній з працівниками транспортної міліції охороні правопорядку і правоохоронних заходах, які вони здійснюють, полягає у залученні громадськості до таких видів діяльності, як патрулювання на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури; проведення рейдів з виявлення правопорушень та осіб, які їх вчинили; перевірка місць відстою вагонів; супроводження приміських та пасажирських поїздів; обстеження приміщень станцій, відкритих для пасажирських перевезень (у сільській місцевості), де можуть перебувати особи без конкретного місця проживання, жебраки, безпритульні неповнолітні; перевірка дотримання паспортно-візового режиму та правил транзитного проїзду іноземними громадянами; вжиття заходів, спрямованих на попередження дорожньо-транспортних пригод на залізничних переїздах; охорона місць зберігання товарно-матеріальних цінностей; надання допомоги працівникам міліції у припиненні правопорушень, доставлення правопорушників до чергової частини; участь у розгляді посадовими особами лінійних органів внутрішніх справ матеріалів (справ) про адміністративні правопорушення; охорона місць виникнення аварійних ситуацій, аварій, стихійних лих, пожеж, виявлення свідків та потерпілих, вжиття заходів до надання останнім невідкладної медичної допомоги, а також заходів, скерованих на запобігання шкідливим наслідкам при виникненні надзвичайних ситуацій [203].

Суттєве значення має профілактична діяльність громадських формувань з охорони громадського порядку. Цей напрям полягає у виявленні правопорушників, причин і умов, що сприяють учиненню правопорушень, вжитті до правопорушників безпосередніх заходів профілактичного впливу та контролю за їх поведінкою. Співробітники органів внутрішніх справ залучають членів громадських формувань до здійснюваних індивідуально-профілактичних заходів, які вони здійснюють серед різних категорій громадян. Для забезпечення дієвого індивідуально-профілактичного впливу на поведінку

правопорушника члени громадських формувань можуть залучатись до проведення індивідуальних профілактичних бесід з особами, схильними до вчинення правопорушень, з неповнолітніми правопорушниками; проведення роз'яснювальної роботи серед батьків неповнолітніх правопорушників; роз'яснення правопорушникам норм чинного законодавства, інших нормативно-правових актів та відповідальності за вчинення протиправних дій; роз'яснення правопорушникам, які доставлені до лінійних органів, можливих наслідків їх подальшої протиправної поведінки.

Якщо два напрями, а саме: участь в охороні громадського порядку та профілактична робота є основними в діяльності громадських формувань, то залучення членів формування до інформаційно-аналітичної, організаційно-кадрової та агітаційно-пропагандистської роботи сприяють створенню необхідних передумов для результативної роботи, надання інформаційної допомоги працівникам міліції у профілактиці правопорушень, крім того, вони забезпечують інформування населення про досвід правоохоронної діяльності.

Інформаційно-аналітична та організаційно-кадрова робота передбачає залучення членів громадського формування до розроблення механізму оперативного інформування про вчинені злочини та інші правопорушення; узагальнення діяльності громадського формування з виявлення і вивчення причин та умов, що сприяють учиненню правопорушень, розробки заходів щодо їх усунення, а також таких, що спрямовані на забезпечення безпеки руху поїздів; інформування працівників лінійних органів про місця концентрації злочинного контингенту, внесення пропозицій в органи внутрішніх справ та адміністрації дирекцій залізничних перевезень щодо необхідності проведення профілактичних заходів, а також до організації та проведення занять і роботи із залучення працівників залізниці до участі в діяльності громадського формування.

Агітаційно-пропагандистська робота громадських формувань полягає в організації та проведенні зустрічей у трудових колективах для роз'яснення норм чинного законодавства щодо участі працівників в охороні громадського

порядку та профілактиці правопорушень; висвітленні у відомчих засобах масової інформації досвіду діяльності громадських формувань з охорони громадського порядку.

Важливим інструментом залучення працівників Державної адміністрації залізничного транспорту до участі в охороні громадського порядку слугує система заохочень, що визначена нормативно-правовими актами. Закон України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” за активну участь громадян у правоохоронній діяльності передбачає такі види заохочень як: подяка, цінний подарунок, грошова винагорода. Право надання заохочень мають лінійні органи внутрішніх справ. Додатково Закон надає право підприємствам, установам та організаціям за поданням керівних органів громадських формувань за рахунок власних коштів заохочувати членів цих об'єднань пільговими путівками до санаторію або будинку відпочинку, додатково сплачуваною відпусткою терміном до 5 діб та іншими видами заохочень і пільг, визначених зборами трудового колективу. На підприємствах Укрзалізниці практика матеріального заохочення проводиться з 1994 року [204].

Крім того, Типовим статутом передбачено відшкодування витрат членам громадських формувань що, пов'язані з використанням приватних транспортних засобів, і відшкодування збитків, заподіяних їх майну чи членам їх сімей у зв'язку з тим, що вони виконують обов'язки з охорони громадського порядку (розділ X пп. 48-49) [198].

Практика заохочень членів громадських формувань відзначається більшою різноманітністю, ніж це передбачено нормативно-правовими актами. Спектр матеріальних винагород і моральних стимулів є значно ширшим [204].

Результати дослідження показали, що систематичні грошові заохочення порівняно з іншими формами заохочень більш дієво сприяють підвищенню ефективності діяльності громадських формувань, стимулюють їх членів до досягнення високих результатів у правоохоронній діяльності [205].

Позитивна діяльність Управління МВС України на залізничному

транспорті з охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту та схоронності вантажів значною мірою зв'язана з активною діяльністю громадськості, роль якої в умовах зростаючих вантажопотоків та пасажирських перевезень, обмеженого контингенту воєнізованої охорони й особового складу транспортної міліції не можна недооцінювати [206].

Особливу актуальність при організації охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту набуває встановлення ділових контактів співробітників органів внутрішніх справ на транспорті з працівниками залізниці, керівниками організацій транспорту [207]. Це дозволяє на добровільній основі використовувати можливості адміністрації, профспілкових комітетів, оскільки підрозділи транспортної міліції фізично не можуть забезпечити повного і постійного прикриття об'єктів, які вони обслуговують [208].

З метою упорядкування участі громадян в охороні громадського порядку і забезпеченні громадської безпеки з урахуванням специфіки залізничного транспорту теоретики розробили, а практики закріпили такі основні види громадських формувань для можливості їх функціонування на підприємствах, організаціях, установках Державної адміністрації залізничного транспорту, зокрема це: громадські формування з охорони громадського порядку, товариські суди, ради профілактики у трудових колективах.

Вивчення питання щодо взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з товариськими судами та радами профілактики у трудових колективах показало, що в охороні громадського порядку та забезпеченні громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту вони беруть опосередковану участь, оскільки основною метою їхнього створення була профілактика правопорушень в організаціях транспорту. Взаємодія з транспортною міліцією практично зведено до одержання з лінійних органів матеріалів про вчинені правопорушення і скерування повідомлень про вжиті заходи до осіб, що їх учинили. Це регламентовано статтею 21 Кодексу України про адміністративні

правопорушення. Разом з тим необхідно відзначити, що протягом 2002 – 2006 років маємо сталу тенденцію до зменшення кількості працівників транспорту, що притягнуті до адміністративної відповідальності (у 2006 році щодо 2005 року зменшилось на 7,3%) [44]. Координація діяльності товариських судів і рад профілактики трудових колективів здійснює сектор профілактики правопорушень управління кадрів та соціальної політики державних територіально-галузевих об'єднань на залізницях.

Позитивно слід оцінити заплановану діяльність рад громадських пунктів охорони порядку й інституту громадських помічників міліції [150, с. 11], однак на практиці зазначені види громадських формувань, що працюють у сфері залізничного транспорту з 2000 року, фактично відсутні.

Організація взаємодії підрозділів міліції та громадських формувань з охорони громадського порядку у відповідності із вимогами наказу МВС України від 9 лютого 2004 р. № 133 “Про затвердження Інструкції з організації роботи органів внутрішніх справ України щодо забезпечення взаємодії з населенням та громадськими формуваннями” покладена в лінійних відділах на начальників органів. Безпосередньо діяльність у цьому напрямку здійснюється інспекторами з числа осіб середнього начальницького складу, що передбачено наказом МВС України від 24 червня 1997 р. № 400 “Про затвердження типових штатів та Типового положення про підрозділи органів внутрішніх справ по роботі з населенням та громадськими формуваннями”. У транспортній міліції у 2005 році вказані функції виконували 92 працівники, що сприяло росту чисельності та ефективній діяльності громадських дружин на залізницях [44]. У 2006 році внаслідок реорганізації організаційно-штатної структури Управління МВС України на залізничному транспорті кількість посад інспекторського складу з організації взаємодії з населенням та громадськими формуваннями скоротилась. Їх функції були покладені на інспекторів охорони громадського порядку лінійних відділів, що при значному навантаженні внаслідок великого обсягу завдань згідно з функціональними обов'язками, покладеними на вказану категорію працівників, не сприяє підвищенню ефективності взаємодії [209].



Взаємодія між органами внутрішніх справ на транспорті та громадськими формуваннями найчастіше здійснюється у формі проведення спільних заходів та обміну інформацією, проте, адміністрація Укрзалізниці спільно з керівництвом лінійних управлінь Управління МВС України на залізничному транспорті вживала організаційні та практичні заходи для залучення громадськості у забезпеченні громадського порядку [210].

Для всіх залізниць держави характерно, як відомо, відновлення діяльності громадських формувань, що можна простежити в історичному аспекті.

Ураховуючи, що першочерговим завданням громадських формувань з охорони громадського порядку є забезпечення правопорядку в пасажирських поїздах, де діяльність наряду супроводу без допомоги працівників поїзної бригади недостатньо ефективна, першочергова увага приділялась сфері пасажирських перевезень, зокрема у жовтні 2001 року проведена спільна нарада керівництва транспортної міліції та пасажирської служби Укрзалізниці щодо створення груп охорони порядку в пасажирських поїздах. Вказівкою пасажирської служби Державної адміністрації залізничного транспорту були створені громадські формування на кожному підприємстві з обслуговування пасажирів і всіх вагонних пасажирських депо. Поїзні добровільні народні дружини діяли у всіх поїздах до 1995 року, тому практично на всіх підприємствах працювали співробітники, які знали специфіку роботи громадських формувань. Рішенням адміністрації вагонних депо керівниками добровільних народних дружин стали начальники поїздів. У 2002 році практично було завершено формування груп охорони громадського порядку на всіх підприємствах залізниць.

Групи охорони громадського порядку передусім створювались на маршрутах курсування фірмових поїздів. У штабних вагонах були встановлені таблички „Штаб добровільної народної дружини”. У 2002 році на спільному засіданні секторів профілактики служби кадрів залізниць, керівництва пасажирських вагонних депо та міліції вирішили повернутися до назви „Штаб добровільної народної дружини”, оскільки це поняття зрозуміло для більшості

населення. У кожній бригаді, крім начальника групи добровільної народної дружини, функції з охорони громадського порядку постійно виконує поїзний електромеханік.

Стан організації діяльності громадських формувань упродовж 2003 - 2005 років розглядався на спільних нарадах керівництва залізниць та транспортної міліції, в ході яких були вироблені принципи реорганізації структури громадських формувань. Ураховуючи досвід роботи добровільних народних дружин у 1980-1990 роках, діяльність усіх громадських формувань була переведена на вузловий принцип, що дало можливість скоротити загальну чисельність груп з 678 у 2002 році до 409 станом на 1 січня 2007 року, в яких безпосередньо працює 7716 осіб. Найбільше членів громадських формувань налічується на Придніпровській залізниці – 2485 осіб, відповідно – на Львівській – 1458, Південно-західній – 1341, Південній – 1320, Одеській – 631, Донецькій – 481. Необхідно відзначити, що порівняно із 2004 роком кількість членів формувань у 2006 році збільшилася на 17,2%. Це сприяло покращенню взаємодії з міліцією, зокрема із територіальними органами, при вирішенні окремих завдань щодо забезпечення правопорядку [211]. Наведемо приклад, внаслідок реорганізації на залізничному вузлі станції Львів на сьогодні діє 3 формування, передусім пасажирські вагонні депо станції Львів – 372 особи у поїздах власного формування та 24 особи для охорони і патрулювання парку відстою пасажирських вагонів. У локомотивних депо діють групи громадських помічників правоохоронців у такій кількості: локомотивне депо Львів-Захід – 12 осіб, моторвагонне депо Львів – 23 особи, локомотивне депо станції Львів – 33 особи. У 2005 році члени добровільних громадських формувань правоохоронного профілю локомотивного депо Львів-Захід затримали дві сторонні особи, які намагались розукомплектувати двигуни тепловозів. За кожним фактом порушені кримінальні справи. Активно працює добровільне формування з охорони громадського порядку Здолбунівського залізничного вузла, в складі якого 62 працівника локомотивного депо та адміністрації станції. У 2006 році під час чергування на вокзалі станції Здолбунів спільно з

нарядами патрульної служби міліції затримали 14 осіб, відносно яких у подальшому порушені кримінальні справи за незаконний обіг наркотичних засобів. На Тернопільському вузлі створено 7 формувань, до яких входить 77 осіб, а саме рефрижераторне депо – 12 осіб, дистанція зв'язку – 14 осіб, дільниця енергопостачання – 8 осіб, депо – 6 осіб, станція – 17 осіб, інші служби – 7 осіб. З метою створення нормальних умов для роботи громадських формувань на вокзалі станції Тернопіль виділена окрема кімната, де функціонує відділення міського штабу громадських формувань з охорони правопорядку, проводяться інструктажі громадських охоронців порядку, які заступають на службу на об'єктах транспорту та по місту Тернопіль [212].

На Рівненському вузлі одне громадське формування у складі 60 осіб, зокрема представники Дирекції залізничних перевезень, адміністрацій станцій, дистанції колії, будівельного управління, дистанції вантажних робіт, дистанції енергопостачання, санітарно-епідеміологічної станції, адміністрації вокзалу, залізничної лікарні. Формування забезпечене приміщенням на станції Рівне. На Івано-Франківському залізничному вузлі діє громадське формування у складі 25 осіб, які є представниками структурних підрозділів Дирекції залізничних перевезень, адміністрації станції, будівельно-монтажного та експлуатаційного управління, колійної механізованої станції, дистанції енергопостачання, дистанції водопостачання, адміністрації вокзалу, загону воєнізованої охорони. Формування забезпечене приміщенням на станції. Члени добровільних народних дружин патрулюють не тільки на вокзалі та станціях вузла, але й залучаються для охорони громадського порядку на території обласного центру. Крім цього, на станції Вадул-Сирет Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень створена група швидкого реагування, до складу якої входить разом з прикордонниками і працівниками міліції п'ять працівників станції. В Ужгородській дирекції залізничних перевезень громадські формування з охорони порядку діють на вузлах станцій Ужгород, Чоп, Мукачево. Формування вузла станції Ужгороду у складі 30 осіб (дирекції залізничних перевезень, адміністрації станції, дистанцій енергопостачання, водопостачання,

сигналізації та зв'язку, цивільних споруд, адміністрації вокзалу). Окремо працює формування вагонного депо станції Ужгород у складі 60 працівників пасажирських поїзних бригад напрямку Ужгород – Київ. Громадське формування вузла станції Мукачево нараховує 23 особи – це представники станції, дистанцій зв'язку, колії, депо та служби воєнізованої охорони. На Чопському вузлі діє громадське правоохоронне формування в складі 104 особи.

Належна діяльність громадських формувань з охорони громадського порядку залежить від підбору їх керівників. Громадські формування залізничних вузлів очолюють керівники структурних підрозділів залізниці. Згідно Закону України “Про участь громадян в охороні громадського порядку та державного кордону” вузлові добровільні громадські об'єднання зареєстровані у місцевих органах влади. Члени добровільних дружин забезпечені при виході на чергування нарукавними пов'язками та мають посвідчення. В окремих випадках членам громадських формувань видаються спеціальні засоби у відповідності до наказу МВС України від 14 березня 2005 р. № 847 “Про затвердження Інструкції щодо порядку обліку, прийому-видачі та зберігання спеціальних засобів членів громадських формувань з охорони громадського порядку”.

Підвищенню ефективності діяльності громадських формувань на Львівській залізниці сприяло винесення питання про заохочення працівників, які активно працюють, на спільне засідання адміністрації залізниці та Дорожнього комітету профспілки працівників залізничного транспорту та транспортного будівництва щодо внесення спеціального розділу про заохочення у Колективний договір на 2007 рік. За поданням лінійних відділів керівництво підприємств залізниці щорічно на День міліції заохочує громадських помічників. У службі локомотивного господарства розмір премії становить 100 гривень. Однак найчастіше за поданням командира формування адміністрація підприємства надає додаткові оплачувані відпустки згідно з колективним договором залізниці. У поточному році така відпустка надана 128 членам громадських добровільних народних формувань Львівського,

Здолбунівського, Рівненського, Івано-Франківського, Ужгородського, Тернопільського залізничних вузлів.

Як стимул до активної діяльності в громадському формуванні профспілкові комітети за поданням керівника добровільного формування надають пільгові путівки на оздоровлення. За літній сезон 2006 р. цією формою заохочення скористувалось 57 активістів. Використовуються й інші заохочення, що сприяє збільшенню чисельності працівників, які беруть участь в охороні правопорядку. У 2006 р. громадські формування, які працюють на Державному територіально-галузевому об'єднанні “Львівська залізниця”, нараховують 1458 осіб, що на 408 осіб більше, ніж у 2004 р. Безпосередньо членами добровільних формувань затримано у 2006 р. 162 правопорушники, спільно з нарядами міліції – 745 [213].

Унаслідок приділення належної уваги підготовці та активній участі працівників міліції у підборі майбутніх членів громадських формувань досягнуто деякі результати. Після подачі заяви про вступ до громадського формування адміністрація за участю профспілкового комітету підприємства надає клопотання, яке розглядає керівник громадського формування. Без клопотання заяву претендента не розглядають. Така форма підбору обумовлена наявністю відповідальності особи, яка прагне до вступу в добровільне об'єднання передусім перед колективом. За час існування громадських формувань на залізниці плинність членів становить лише один відсоток [214, с. 21-25].

Реалізуючи положення Указу Президента України від 19 липня 2005 р. № 1119/2005 “Про заходи щодо забезпечення особистої безпеки громадян та протидії злочинності”, підрозділи транспортної міліції почали залучати громадських охоронців правопорядку до забезпечення правопорядку під час масових заходів, що проводяться на об'єктах транспорту та супроводу вболівальників при виїздах в інші регіони держави [191]. На Львівській залізниці для цього створюється єдина група супроводу міліції і працівників залізниці. Лише у другій половині чемпіонату України з футболу 2006 р. було

здійснено 18 виїздів у інші міста країни.

Форми співпраці громадських формувань з лінійними відділами міліції доповнюються новими аспектами і включають охорону громадського порядку на вокзалах залізничних вузлів; підтримання належного порядку в поїздах (супровід поїздів, заходи щодо попередження безквиткового проїзду); охорона майна підприємств; патрулювання в місцях технологічного та довготривалого відстою пасажирських та вантажних вагонів; супровід груп вболівальників при виїздах на футбольні матчі в інші регіони країни; участь у забезпеченні правопорядку під час різноманітних масових та інших спеціальних заходів.

Вивчення діяльності добровільних народних дружин на залізницях показало, що керівництво цими формуваннями здійснюється в основному на рівні дирекцій залізничних перевезень. У даний час, як показала практика, усі заходи добровільних народних дружин з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту проводяться у взаємодії зі співробітниками транспортної міліції.

Діяльність громадських формувань постійно висвітлюється в засобах масової інформації інспекторами лінійних відділів по зв'язках з громадськістю та інспекторами, відповідальними за організацію взаємодії з громадськими формуваннями з охорони громадського порядку. За участю представників преси та громадських формувань практикуються проведення спільних рейдів, оперативно-профілактичних відпрацювань, операцій.

Одночасно етап формування у громадян позитивного ставлення до співпраці з органами внутрішніх справ має супроводжуватися клопіткою роз'яснювальною роботою, безпосереднім спілкуванням працівників міліції з громадянами, працівниками залізниці. При цьому досягнення ефективності такого процесу забезпечується застосуванням різноманітних форм роботи. З метою досягнення очікуваного результату працівники органів внутрішніх справ проводять такі заходи: робочі зустрічі в трудових колективах підприємств, установ, організацій та навчальних закладах, гуртожитках тощо; наради з керівним складом (правлінням) громадських організацій та збори з їх членами

[215, с. 33-36].

Ініціатива у справі залучення працівників Укрзалізниці до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень може належати адміністраціям підприємств та установ, які самостійно (без участі лінійних органів) або за безпосередньою участю міліції ініціюють необхідність проведення заходів зі створення громадських формувань правоохоронної спрямованості. Обов'язковими етапами залучення працівників залізниці до охорони громадського порядку є реєстрація громадського формування на підставі прийнятого на зборах рішення про його створення, яке підтримав відповідний лінійний підрозділ, а також узгодженого з ним положення (статуту) та поданого списку членів формування; організація і проведення навчання членів громадських формувань на базі лінійного відділу за розробленою тематикою в межах встановленого обсягу, видача за його результатами сертифікатів та посвідчень, виданих органом місцевого самоврядування членам громадського формування.

Разом з цим, у працівників міліції виникають труднощі, пов'язані із застосуванням окремих норм Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону”. Внутрішня неузгодженість норм Закону простежується при аналізі визначення функції контролю за діяльністю громадських формувань з охорони громадського порядку з боку різних органів влади. У статті 3 Закону зазначається, що повсякденна (оперативна) діяльність громадських формувань контролюється лише відповідними органами внутрішніх справ, а стаття 16 передбачає, що контроль за діяльністю громадських формувань здійснюється місцевими державними адміністраціями та органами місцевого самоврядування в межах своєї компетенції спільно з органами внутрішніх справ.

Водночас у статті 20 Закону встановлено, що контроль за діяльністю громадських формувань з охорони громадського порядку здійснюється органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування в порядку, встановленому законом. У цій же статті зазначається, що контроль за

дотриманням вимог положення (статуту) громадських формувань здійснюють органи, що проводять їх реєстрацію. На нашу думку, важко встановити як межі контрольних повноважень указаних суб'єктів, так і розмежувати компетенцію останніх у здійсненні контрольної функції. На практиці діяльність громадських формувань з охорони громадського порядку підприємств залізниці контролює сектор профілактики правопорушень управління кадрів та соціальної політики Державного територіально-галузевого об'єднання, районна державна адміністрація, транспортні та територіальні підрозділ міліції, проте процес формування демократичної правової держави передбачає наявність якісної правової бази, яка регулює відносини у сфері охорони правопорядку. Контроль повинен залишати місце для впливу громади на зміни діяльності, якщо це необхідно [216, с. 30].

Відповідно до статті 5 Закону України “Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” положення (статут) узгоджується з керівництвом відповідного територіального органу внутрішніх справ, а також виконавчого органу ради, на території якої діятиме це громадське формування. На нашу думку, доцільно виключити слово “територіального”, що дасть можливість лінійним органам погоджувати статuti громадських формувань, які будуть діяти на транспорті.

З метою підвищення ефективності впливу громадських формувань з охорони громадського порядку на стан безпеки руху поїздів, дотримання правил безпеки на залізничному транспорті також доцільно внести доповнення до пункту 2 частини 3 статті 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення (“Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення”) у питанні щодо складання протоколів членами громадських формувань з охорони громадського порядку за статтями 109, 110, розгляд яких віднесено до відання органів залізничного транспорту.

Аналіз діяльності громадських формувань як суб'єкта охорони громадського порядку на залізничному транспорті дозволяє зробити такі висновки:



- покращення економічної ситуації в країні є одним з головних чинників залучення громадян до охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, зокрема на об'єктах залізничного транспорту, що в основному визнається матеріальним стимулюванням;

- підвищенню рівня організації взаємодії громадськості з лінійними органами буде сприяти розробка Державної програми профілактики правопорушень на транспорті, в якій доцільно передбачити новітні форми участі спеціалізованих громадських формувань підприємств залізничного транспорту в роботі щодо охорони громадського порядку та сприяння безпечному функціонуванню залізничного транспорту;

- доцільно відновити посади інспекторів з організації взаємодії з населенням та громадського порядку у всіх лінійних відділах та покласти на них обов'язки щодо співпраці з громадськими формуваннями за напрямками забезпечення громадського порядку та схоронності вантажів.

## **2.4. Взаємодія органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку з військовими формуваннями Збройних Сил України**

### **2.4.1. Підрозділи внутрішніх військ МВС України як придані сили з охорони громадського порядку на залізничному транспорті**

Пріоритет політичних підходів до вирішення питань військового будівництва, спрямування діяльності всіх складових частин Воєнної організації та правоохоронних органів на реалізацію визначених засадами внутрішньої і зовнішньої політики завдань у сфері національної безпеки та оборони, правоохоронної діяльності з метою становлення і розвитку громадянського суспільства та зміцнення конституційного правопорядку в державі, здійснення визначених Конституцією України функцій змушують Міністерство внутрішніх справ вести пошуки нових форм та методів роботи, спрямованих на ефективне

забезпечення внутрішньої безпеки держави, правопорядку, захисту конституційних прав, свобод громадян та активізації боротьби з усіма видами правопорушень [217, с. 5-6].

Залучення внутрішніх військ для участі в охороні громадського порядку є яскравим прикладом впливу на ефективність правоохоронних заходів [218]. Внутрішні війська входять до системи Міністерства внутрішніх справ України і призначені для охорони та оборони важливих державних об'єктів, перелік яких установлюється Кабінетом Міністрів України, а також для участі в охороні громадського порядку та боротьбі із злочинністю [219]. Внутрішні війська, виконуючи покладені на них завдання, взаємодіють з органами внутрішніх справ.

У разі залучення до охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю на внутрішні війська поширюються обов'язки, передбачені Законом України „Про міліцію” щодо підрозділів міліції [220].

Держава забезпечує соціальні та правові гарантії військовослужбовцям внутрішніх військ і членам їх сімей відповідно до Законів України „Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей”, „Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів” та „Про пенсійне забезпечення осіб, звільнених з військової служби, та деяких інших осіб”. На військовослужбовців внутрішніх військ, які беруть участь в охороні громадського порядку та боротьбі із злочинністю, поширюються гарантії правового та соціального захисту працівників міліції.

Основним нормативним документом, який визначає порядок залучення внутрішніх військ до охорони громадського порядку, є Тимчасове положення про організацію служби спеціальних моторизованих військових частин міліції, військових частин спеціального призначення та підрозділів оперативного призначення внутрішніх військ МВС України [221]. Це положення визначає організацію та несення служби спеціальних моторизованих військових частин міліції, військових частин спеціального призначення та підрозділів оперативного призначення з охорони громадського порядку, основи взаємодії

військових частин з органами внутрішніх справ, іншими правоохоронними органами.

До виконання завдань з охорони громадського порядку, громадської безпеки та боротьби зі злочинністю залучаються спеціальні моторизовані військові частини міліції, військові частини спеціального призначення та підрозділів оперативного призначення внутрішніх військ МВС України.

Військовослужбовці спеціальних моторизованих військових частин міліції виконують службу у складі самостійних нарядів, військових частин спеціального призначення виконують службу у складі самостійних або спільних з представниками органів внутрішніх справ нарядів, підрозділів оперативного призначення виконують службу у складі спільних нарядів з представниками міліції. Їх завданням є участь у забезпеченні безпеки громадян і громадського порядку; виявлення, запобігання і припинення злочинів, уживання профілактичних заходів, передбачених чинним законодавством; у припиненні адміністративних правопорушень; виявленні причин і умов, що сприяють учиненню правопорушень, уживання у межах своєї компетенції заходів до їх усунення; у спеціальних заходах щодо виявлення, блокування і затримання озброєних осіб, які захопили заручників, особливо важливі державні об'єкти та адміністративні споруди; наданні органам внутрішніх справ допомоги у припиненні масових заворушень, що супроводжуються насильством із застосуванням зброї, у населених пунктах, а також в установах виконання покарань; сприянні забезпеченню відповідно до чинного законодавства режиму воєнного або надзвичайного стану в разі його введення на всій території України або в окремій місцевості; у забезпеченні безпеки вищих посадових осіб України, громадян та громадського порядку в районах дій режиму надзвичайного стану; у спеціальних операціях щодо знешкодження озброєних злочинців, припинення діяльності не передбачених законодавством озброєних воєнізованих формувань чи груп; взаємодії із спеціальними підрозділами органів внутрішніх справ у боротьби з організованою злочинністю, а в разі потреби – з відповідними підрозділами служби безпеки

України, іншими правоохоронними органами, зацікавленими міністерствами, відомствами та місцевими органами влади і самоврядування; надання в межах наявних можливостей невідкладної, зокрема медичної, допомоги особам, які потерпіли від правопорушень і нещасних випадків, перебувають в безпорадному або небезпечному для життя і здоров'я стані, а також неповнолітнім, які залишились без опіки; вивчення й аналіз інформації про різні прояви терористичної та озброєної організованої злочинної діяльності з метою використання її для виконання покладених на ці військові частини завдань; участь у проведенні карантинних заходів під час епідемій та епізоотій; повідомлення відповідних державних органів і громадських об'єднань про аварії, пожежі, катастрофи, стихійне лихо та інші надзвичайні події, ужиття невідкладних заходів щодо ліквідації їх наслідків, рятування людей і подання їм допомоги, охорона їх майна.

У своїй діяльності спеціальні моторизовані військові частини міліції, військові частини спеціального та оперативного призначення керуються Конституцією України, Законами України „Про внутрішні війська Міністерства внутрішніх справ України” [222], „Про міліцію”, іншими законодавчими актами, указами та розпорядженнями Президента України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, статутами Збройних Сил України, Статутом бойової служби військ внутрішньої та конвойної охорони, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1994 р. № 761-22, Статутом патрульно-постової служби міліції України, нормативними актами Міністерства внутрішніх справ України.

Спеціальні моторизовані військові частини міліції, військові частини та підрозділи спеціального та оперативного призначення виконують покладені на них завдання в населених пунктах за місцем постійної дислокації. Використання з'єднань і військових частин для виконання завдань за межами пунктів постійної дислокації в зоні оперативного реагування дозволяється за рішенням старшого оперативного начальника за погодженням начальника Головного управління – командувача внутрішніх військ МВС України.

Штаби військових частин разом з відділами (відділеннями) охорони громадського порядку управлінь (відділів) громадської безпеки Головних управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, м. Києві та Київській області, управлінь МВС України в областях та м. Севастополі, на транспорті, міських, районних та лінійних відділів беруть участь у розробленні планів комплексного використання сил та засобів з охорони громадського порядку (єдиної дислокації маршрутів), а також маршрутів патрулів та нарядів. Витяг з плану комплексного використання сил та засобів з охорони громадського порядку (єдиної дислокації маршрутів) на території міста (району), ділянки обслуговування транспортної міліції, картки маршрутів начальники Головного управління МВС України в Автономній Республіці Крим, м. Києва та Київської області, управлінь в областях, м. Севастополі, на транспорті надсилають до військової частини, який зберігається у чергового військової частини.

На основі аналізу оперативної обстановки та результатів роботи щомісяця вносяться корективи в плани комплексного використання сил та засобів з охорони громадського порядку. Своєчасне внесення змін та уточнення плану покладається на штаб військової частини. Кожного місяця штабом військової частини спільно з обласним, міським, районним управліннями (відділами) МВС України розробляється план використання особового складу військової частини на службі з охорони громадського порядку, де вказуються органи внутрішніх справ, у розпорядження яких скеровується патрульні підрозділи; кількість виділеного особового складу та патрульного транспорту, піших та автопатрулів; дні та час несення служби, навчальні, парко-господарські та вихідні дні; час та місце проведення спільних з органами внутрішніх справ тренувань та навчань. План підписується командиром військової частини, оперативним начальником та затверджується старшим оперативним начальником (оперативним начальником).

У цьому разі планування потреб транспортних підрозділів міліції здійснюється з узгодженням із територіальними органами внутрішніх справ, що потребує додаткового узгодження між лінійним управлінням на залізниці та

управлінням МВС України в області за місцем дислокації лінійного відділу. Можна навести приклад: для лінійного управління на Донецькій залізниці це 2 обласних управління, для лінійного управління на Південно-західній залізниці – 11.

Старшими оперативними начальниками командирів військових частин є начальники ГУМВС України в Автономній Республіці Крим, м. Києві та Київській, Донецькій, Дніпропетровській, Львівській, Одеській областях, начальники УМВС України в областях, м. Севастополі, на транспорті за місцями дислокації цих частин, а також частин, які тимчасово виконують завдання на їх території. Вони мають право разом з командиром військової частини визначати обсяги службових завдань військовим частинам у межах установленого обсягу служби; залучати (за погодженням з командувачем внутрішніх військ) підрозділи військових частин на термін до одного місяця для надання допомоги органам внутрішніх справ в охороні громадського порядку в межах відповідних територій; заслуховувати інформацію командира військової частини про виконання завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю; перевіряти несення служби військовими нарядами, стан та використання приміщень і обладнання, наданих військовій частині; оцінювати разом з командиром військового підрозділу повноту, своєчасність і якість виконання частиною (підрозділом) поставлених завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю.

Старший оперативний начальник зобов'язаний спільно з командиром військової частини (підрозділу) організувати службу з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю, розробляти дислокацію маршрутів патрулів, забезпечувати картками маршрутів патрулів; постійно інформувати командира військової частини про оперативну обстановку на території, яка обслуговується; аналізувати стан охорони громадського порядку і спільно з командиром військової частини визначати заходи щодо найбільш ефективного використання сил і засобів; забезпечувати вдосконалення форм організації та керівництва патрульною службою на підставі впроваджень позитивного

досвіду і сучасних технічних засобів; організовувати і контролювати роботу підпорядкованих органів внутрішніх справ з добору призовників у військовій частині для подальшої служби в органах внутрішніх справ; брати участь у навчанні та вихованні особового складу військової частини, у проведенні заходів щодо підвищення його бойової готовності та зміцнення військової дисципліни; уживати заходів щодо поліпшення побутових умов офіцерів, прапорщиків, військовослужбовців за контрактом, сержантів і солдатів, піклуватися про створення їм нормальних умов для несення служби, навчання та виховання.

Питання дисциплінарного впливу на військовослужбовців старші оперативні начальники вирішують через командирів військових частин.

Начальники міських, районних, лінійних відділів, Головних управлінь та управлінь Міністерства внутрішніх справ України в Автономній Республіці Крим, в областях, м. Севастополі, на транспорті є оперативними начальниками військових нарядів військових частин, що в установленому порядку надаються їм у підпорядкування для забезпечення охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю на закріпленій території. Права та обов'язки оперативний начальник щодо виділених у його розпорядження військових нарядів визначені наказом МВС України від 5 липня 2005 р. № 521 [221].

При виконанні завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю військовослужбовці спеціальних моторизованих військових частин міліції, військових частин спеціального призначення та підрозділів оперативного призначення мають право застосовувати заходи фізичного впливу, спеціальні засоби та вогнепальну зброю на підставах і в порядку, передбачених Законом України „Про міліцію” та актами Кабінету Міністрів України.

З метою ефективного використання приданих сил для охорони громадського порядку Тимчасовим положенням визначено порядок організації взаємодії [221]. Взаємодія управлінь територіальних командувань, з'єднань та військових частин внутрішніх військ з органами внутрішніх справ з питань

охорони громадського порядку забезпечується погодженням їх дій щодо спільного виконання завдань з охорони громадського порядку, спільним плануванням заходів, складанням узгоджених графіків перевірки служби, взаємним інформуванням про оперативно-службову обстановку в районах несення служби, проведенням спільних нарад, підбиттям підсумків служби, залученням працівників органів внутрішніх справ до проведення навчань, занять та інструктажів з особовим складом внутрішніх військ. Для погодження заходів з охорони громадського порядку на основі рішень командира військової частини та старшого оперативного начальника організується взаємодія між підрозділами військової частини, сусідніми частинами (підрозділами) внутрішніх військ, територіальними органами внутрішніх справ та іншими зацікавленими органами. Основні питання взаємодії визначаються командиром військової частини під час прийняття ним рішення. Надалі вони уточнюються при плануванні документів з організації служби.

Організуюючи взаємодію, командир військової частини повинен установити порядок обміну інформацією про зміни оперативної обстановки і погодити: дії щодо спільного виконання завдань з охорони громадського порядку, розшуку і затримання осіб, які вчинили злочини; порядок подання взаємної допомоги при ліквідації групових порушень громадського порядку, розшуку осіб за підозрою у вчиненні злочину та осіб, узятих під варту, які здійснили втечу; порядок спільних дій при ліквідації наслідків стихійного лиха та пожеж на території, що обслуговується.

Для підтримання взаємодії штаб повинен систематично перевіряти виконання наказів (розпоряджень) командира і здійснення узгоджених заходів частинами (підрозділами), органами та установами, що взаємодіють; своєчасно уточнювати порядок взаємодії при зміні оперативної обстановки; організувати (уточнювати) взаємодію при одержанні нових завдань з охорони громадського порядку; забезпечувати постійний зв'язок з підпорядкованими підрозділами та військовими нарядами, що взаємодіють з військовими частинами, органами та установами. Прикладом взаємодії внутрішніх військ та



підрозділів транспортної міліції може бути спільне виконання завдань під час проведення комплексної оперативно-профілактичної операції з 15 грудня 2006 р. до 15 січня 2007 р. з метою відпрацювання споживчого ринку держави, перекриття каналів надходження і недопущення реалізації в торговельній мережі фальсифікованої, неякісної та контрафактної продукції, незаконної міграції, незаконного обігу наркотичних засобів були узгоджені заходи взаємодії.

Основні зусилля підрозділів міліції посилених нарядами внутрішніх військ під час проведення зазначеної операції були скеровані на недопущення вчинення злочинів, учинених у громадських місцях, виявлення та затримання злочинців “по гарячих слідах”, перевірки вокзалів, залізничних станцій та інших об’єктів залізниці з метою виявлення бездоглядних та безпритульних дітей, груп нелегальних мігрантів, перекриття шляхів надходження контрабандних товарів та наркотичних речовин, які нелегально ввозяться на територію України, особливо у прикордонних районах.

З метою підвищення ефективності взаємодії під час проведення комплексної оперативно-профілактичної операції були узгоджені спільні заходи Західного територіального командування внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України та лінійного управління Міністерства внутрішніх справ України на Львівській залізниці щодо боротьби з правопорушеннями у сфері економіки, посилення контролю за перебуванням іноземців на об’єктах транспорту, боротьби з контрабандою, відпрацювання взаємодії з лінійними відділами на станціях Львів, Мукачєво, Чоп, Чернівці, Волинського лінійного відділу. Особлива увага була приділена дільницям Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця”, які розміщені у контрольованих прикордонниками районах [223].

Спільні наряди були включені у єдину дислокацію постів та маршрутів лінійних відділів на станціях Львів, Рівне, Тернопіль, Івано-Франківськ, Луцьк, де дислокуються військові частини Західного територіального командування внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України. На час комплексної

операції використовувались можливості спільних нарядів з охорони громадського порядку на об'єктах залізниці в межах залізничного вузла (поза гарнізоном), для супроводження приміських поїздів. Організація доставки військових нарядів до об'єктів несення служби була покладена на лінійні відділи лінійного управління. Це питання узгоджено з управліннями та відділами громадської безпеки Управлінь Міністерства внутрішніх справ України в областях, що планують залучення військовослужбовців [224].

Ефективність протидії економічним правопорушенням, що визначені за пріоритетними напрямками розпорядженням МВС України від 14 грудня 2006 р. № 1025, значно підвищилась, особливо при відпрацюванні невеликих станцій спільними нарядами внутрішніх військ та транспортної міліції, які в початковій стадії здійснювали супроводження приміського поїзда, а після прибуття на станцію призначення проводили оперативно-профілактичні заходи.

У даний час дозвіл на залучення військовослужбовців для несення служби за межами гарнізону, зокрема для супроводження поїздів за маршрутом, що передбачає виїзд за межі адміністративно-територіального району дислокації частини, надається виключно Командувачем внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України. На думку керівництва лінійного управління на Львівській залізниці, ефективність застосування військовослужбовців для супроводження поїздів можна значно збільшити за рахунок скорочення терміну узгодження питання надання дозволу на виїзд за межі гарнізону військовослужбовців безпосередньо керівництвом територіального Управління внутрішніх військ [225].

Під час проведення оперативно-профілактичної операції “Профілактика – 2006” відповідно до вимог Основних напрямків службової діяльності структурних підрозділів апарату МВС України та відповідних органів і підрозділів ГУМВС, УМВС, УМВСТ, внутрішніх військ МВС України з протидії нелегальній міграції з метою збільшення чисельності особового складу нарядів, які супроводжують приміські поїзди у прикордонній зоні, залучено військовослужбовців Західного територіального командування внутрішніх

військ Міністерства внутрішніх справ України, що з ініціативи лінійного управління на Львівській залізниці передбачено планом взаємодії Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України та територіального командування внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України на час комплексної операції.

Взаємодія лінійних відділів та конвойних підрозділів відіграє визначальну роль у забезпеченні охорони громадського порядку під час перебування на дільниці обслуговування спеціальних вагонів “СТ” для перевезення заарештованих та взятих під ватру осіб (у складі пасажирських поїздів) [226].

У Звід розкладу руху спеціальних вагонів “СТ” у складі пасажирських поїздів на Львівській залізниці з 27 травня 2007 р. включено 13 маршрутів перевезення спеціального контингенту [226]. Лінійні відділи при охороні громадського порядку на станціях, де розміщені пункти обміну спеціального контингенту між конвоями внутрішніх військ та територіальних органів внутрішніх справ, здійснюють охорону порядку на станціях в місцях посадки та висадки спеціального контингенту, під час стоянки варт на станціях технологічної зупинки [227, с. 41]. Разом з тим, при розгляді питань взаємодії з підрозділами внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України не достатньо опрацьовуються схеми охорони правопорядку при можливому ускладненні обстановки внаслідок виникнення надзвичайної події, не в повному обсязі проводяться попереджувальні заходи з оперативного перекриття об'єкта, де перебуватимуть спеціальні вагони [228, с. 21-23].

У межах виконання вимог Інструкції з організації конвоювання затриманих і взятих під варту осіб в органах внутрішніх справ України, на нашу думку, доцільно розглянути можливість проведення експерименту щодо передачі в підпорядкування лінійному управлінню на Львівській залізниці окремого структурного підрозділу (взводу або відділення) зі складу спеціальних моторизованих військових частин міліції та підрозділів оперативного призначення за лінійним органом, розташованим в обласному центрі щодо організації перевезення – конвоювання затриманих, арештованих та взятих під

варту осіб, що здійснюється плановими вартами (маршрутами залізничного транспорту).

У даний час внутрішні війська, крім засуджених, конвоюють осіб, яких переводять з ізоляторів тимчасового утримування міських та районних органів внутрішніх справ до слідчих ізоляторів Державного департаменту України з питань виконання покарань, та здійснюють доставку вказаної категорії у зворотному порядку для участі у слідчих діях та судовому розгляді.

У зв'язку з відсутністю розподілу категорій осіб, яких конвоюють, у нормативних документах внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України, формально під конвоювання підрозділів підпадають особи, затримані за підозрою у вчиненні злочину. Стосовно них вжито запобіжні заходи у вигляді взяття під варту. Їх конвоювання, виходячи з юридичної природи, повинно здійснюватись у відповідності до Інструкції з організації конвоювання затриманих і взятих під варту осіб в органах внутрішніх справ України, що відповідає принципу 2 Зводу принципів захисту усіх осіб, яких затримано або ув'язнено у будь-якій формі [229, с. 48]. Можна навести приклад щодо перевезення затриманих та арештованих за маршрутом Солотвино – Чоп – Ужгород – Мукачево (Закарпатська область) та Тернопіль – Чортків (Тернопільська область), де, крім слідчого ізолятора, інших установ Державного департаменту України з питань виконання покарань немає. Рішення оперативної наради МВС України від 14 лютого 2007 року “Про підсумки оперативно-службової діяльності підрозділів міліції громадської безпеки на 2006 рік та протягом комплексної оперативно-профілактичної операції” щодо вивчення можливості введення нового планового залізничного маршруту Сімферополь – Джанкой – Керч – Сімферополь – Севастополь засвідчує ефективність факту конвоювання залізничним транспортом [208].

Взаємодія між підрозділами внутрішніх військ та транспортною міліцією щодо забезпечення правопорядку під час конвоювання включає питання співпраці з адміністрацією підприємств залізниці відносно експлуатації спеціальних вагонів, технічного обладнання обмінних пунктів, поточного

ремонту рухомого складу, які вирішувались за участю служб транспортної міліції на підставі статті 24 “Фінансування і матеріально-технічне забезпечення міліції” Закону України „Про міліцію” [22].

Крім того, в штатній структурі Управління МВС України на залізничному транспорті не передбачено підрозділу швидкого реагування, що вимагає створення груп захоплення при затриманні озброєних злочинців та під час інших заходів передбачених оперативними планами. Однак забезпечити відповідний рівень підготовки досить складно. Плани взаємодії територіальних та транспортних органів передбачають залучення підрозділу „Беркут” при проведенні спеціальних операцій. Особливості функціонування транспортної системи (наявність на станціях значної кількості людей, вантажів, які відносяться до різних категорій небезпечних речовин) вимагають особливих навичок у особового складу спеціальних підрозділів, які можливо набути тільки при тренуваннях в умовах станцій, у вагонах пасажирського сполучення різних класів, на об’єктах вантажної інфраструктури [230, с. 397-416].

Проведені у 2004 – 2007 роках на базі лінійного управління на Львівській залізниці навчання з відпрацювання затримання небезпечних озброєних злочинців з залученням спеціального підрозділу внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України показали доцільність використання військовослужбовців при проведенні спеціальних операцій в умовах “працюючої” станції. Силами транспортної міліції були проведені підготовчі заходи в межах плану затримання озброєного злочинця, а військовий підрозділ здійснив безпосереднє захоплення. Ефективність такого розподілу обов’язків показали практичні дії.

На нашу думку, доцільно розглянути можливість постійного залучення одного із спеціальних підрозділів внутрішніх військ, що дислокуються за місцем перебування лінійного управління на залізниці для взаємодії при проведенні спеціальних заходів з затримання злочинців, а також закріплення окремого структурного підрозділу (взводу або відділення) зі складу спеціальних моторизованих військових частин міліції та підрозділів

оперативного призначення за лінійним органом, розташованим у обласному центрі.

Враховуючи те, що в останній час збільшується кількість конфліктних ситуацій, які виникають при виконанні судових рішень у спорах, мотивованих укладанням, зміною, розірванням і виконанням господарських договорів, зокрема щодо приватизації майна а також, з інших підстав, враховуючи суттєві прорахунки органів внутрішніх справ при реалізації вимог Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ з питань приватизації та з корпоративних спорів” залучення підрозділу внутрішніх військ було би досить ефективним [231, с. 158-162; 232].

Проведене дослідження підрозділів внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України як приданих сил з охорони громадського порядку на залізничному транспорті дозволяє зробити такі висновки:

- з метою спрощення порядку планування використання військовослужбовців внутрішніх військ на об’єктах транспорту з урахуванням потреб транспортних підрозділів доцільно змінити порядок розробки службової документації підрозділів внутрішніх військ;

- ефективність заходів з охорони громадського порядку під час супроводження поїздів спільними нарядами транспортної міліції та військовослужбовців можна значно збільшити за рахунок скорочення терміну узгодження питання надання дозволу на виїзд за межі гарнізону військовослужбовців безпосередньо керівництвом управління територіального командування внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України;

- доцільно розглянути можливість постійного залучення одного із спеціальних підрозділів внутрішніх військ, що дислокуються за місцем перебування лінійного управління на залізниці при проведенні спеціальних операцій з затримання злочинців, а також закріплення окремого структурного підрозділу (взводу або відділення) зі складу спеціальних моторизованих військових частин міліції та підрозділів оперативного призначення за лінійним органом розміщеним в обласному центрі для здійснення супроводження поїздів

категорії передбаченою Комплексною програмою профілактики правопорушень на 2007-2009 роки.

#### **2.4.2. Підрозділи Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України як суб'єкт охорони громадського порядку на залізничному транспорті**

Організація взаємодії транспортної міліції з військовими формуваннями щодо забезпечення громадського порядку відрізняється від спільної діяльності із підрозділами внутрішніх військ, які структурно входять до складу Міністерства внутрішніх справ України.

Основні напрями та форми взаємодії у вирішенні питань охорони громадського порядку та боротьби із злочинністю Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України, Державного прикордонної служби України, Державного митного комітету України, Міністерства оборони України, Міністерства юстиції України, що передбачені в Інструкції “Про взаємодію правоохоронних та інших державних органів України у боротьбі із злочинністю” [233]. Основними положеннями Інструкції є суворе дотримання законності; оперативність розгляду і прийняття рішень з питань, що потребують спільного вирішення та забезпечення їх виконання у межах визначеної компетенції; комплексне використання у разі необхідності сил і засобів, що є в розпорядженні взаємодіючих сторін [234, с. 135-136].

Основні напрями взаємодії реалізуються внаслідок організації виконання державної політики у сфері боротьби із злочинністю; профілактики злочинів та інших правопорушень; виявлення, припинення, розкриття та розслідування злочинів, розшуку та затримання злочинців; забезпечення громадського порядку та громадської безпеки; удосконалення правової бази боротьби зі злочинністю.

У забезпеченні громадського порядку взаємодія підрозділів транспортної міліції та військових формувань у сфері громадського порядку проводиться у таких формах як:

1) спільне патрулювання нарядів патрульної служби міліції з військовослужбовцями Збройних Сил України (в місцях дислокації військових частин), а також з комендантськими патрулями;

2) вжиття заходів у відповідності до спеціальних планів спільно з підрозділами Збройних Сил України для забезпечення громадського порядку і безпеки під час проведення масових політичних, громадських і спортивних заходів, а також у випадках групових порушень громадського порядку та масових безпорядків у місцях стихійного лиха, аварій і катастроф та при інших надзвичайних ситуаціях;

3) розробка та проведення заходів щодо зміцнення громадського порядку в населених пунктах із складною криміногенною обстановкою;

4) спільне вивчення практики застосування законодавства з питань охорони громадського порядку з метою розробки єдиних рекомендацій з його виконання, виявлення недоліків та прогалин і підготовки погоджених пропозицій щодо їх усунення;

5) обмін інформацією про практику виконання правових актів з питань правоохоронної діяльності та проблем, що при цьому виникають, пропозиціями та рекомендаціями щодо їх вирішення;

б) створення робочих груп за ініціативою правоохоронних органів для підготовки нових законопроектів, пропозицій щодо змін та доповнень до законодавства.

Правовою основою виділення сил та технічних засобів Збройних Сил України для реалізації заходів щодо посилення охорони громадського порядку є спільний наказ Міністра внутрішніх справ України та Міністра оборони України від 26 вересня 1994 р. № 428/220 “Про організацію спільного патрулювання співробітників органів внутрішніх справ і військовослужбовців Збройних Сил України” [235], в якому передбачено, що військовослужбовці Збройних Сил України можуть залучатися для спільного патрулювання з працівниками міліції з метою підтримання громадського порядку в місцях дислокації військових частин Збройних Сил України.



Технічні засоби Збройних Сил України (автомобілі, транспортери, вертольоти), засоби зв'язку, спеціальна техніка інженерних військ і військ радіаційно-хімічного і біологічного захисту Збройних Сил України, спеціальні й індивідуальні засоби захисту виділяються для реалізації операцій щодо знешкодження бандитських, інших злочинних угруповань.

Військовослужбовці Збройних Сил України, включаючи водіїв (екіпажі) технічних засобів, які виділяються для взаємодії з органами Міністерства внутрішніх справ України, повинні виконувати завдання відповідно до Статутів Збройних Сил України і законів України. Ніякі виняткові обставини або вказівки службових осіб не можуть бути підставою для незаконних дій або бездіяльності.

Спільне патрулювання військовослужбовців та працівників міліції організовується в місцях дислокації військових частин Збройних Сил України і на територіях, що прилягають до них, і призначається для захисту прав, свобод, законних інтересів, життя і здоров'я громадян, боротьби з правопорушеннями військовослужбовців.

Начальником гарнізону (командиром військової частини) спільно з відділом громадської безпеки лінійного управління Міністерства внутрішніх справ України на залізниці з урахуванням оперативної обстановки і меж військових частин (житлових містечок), ділянок комендатур військових сполучень розробляється план спільного патрулювання. Він містить загальну характеристику ділянки комендатури військових сполучень (населення регіону, кількість об'єктів транспортної інфраструктури, технічні параметри залізничних перевезень); дані про стан громадського порядку, характер вчинених злочинів військовослужбовцями, найбільш ймовірні місця для учинення злочинів і порушень громадського порядку тощо; кількість постів і маршрутів патрулювання, їх характеристики; організацію взаємодії з органом внутрішніх справ; дії нарядів при ускладненні обстановки в районах служби; організацію зв'язку; розміщення вокзалів, автобусних станцій тощо. Крім того, розроблюються спеціальні картки (пам'ятки) із зазначенням завдань і

особливих обов'язків кожного патрульного.

Що місяця військовий комендант гарнізону (начальник штабу військової частини, комендант ділянки військових сполучень) спільно з начальником відділу громадської безпеки лінійного управління на залізниці уточнює завдання з підтримання правопорядку та розробляє план використання особового складу у спільному патрулюванні, в якому вказуються райони несення служби; кількість особового складу, що виділяється, їх озброєння, екіпіровка; кількість патрульного транспорту, піших та автопатрулів; дні та час несення служби; організація харчування та взаємодії, місця відпочинку.

Для підвищення професійного рівня військовослужбовців з особовим складом, який залучається для несення служби у спільному патрулюванні, проводяться заняття з вивчення законодавства, прийомів самозахисту та інструктивні заняття перед заступленням у наряд. Основною формою занять є відпрацювання практичних дій щодо своєчасного виявлення злочинів, затримання порушників військової дисципліни та правопорушників.

Взаємодія військових частин Збройних Сил України з органами внутрішніх справ забезпечується єдиним розумінням загального завдання, знанням загальних та особливих обов'язків і способів їх виконання; постійним знанням оперативної обстановки та її зміни; наявністю безперебійного зв'язку і постійної інформації; правильним застосуванням установлених сигналів; безперервним керівництвом нарядами патрулів з боку їх командирів та контролем за тим, як вони виконують службові завдання; наданням необхідної взаємної підтримки спільним патрулям; систематичним аналізом та підведенням підсумків спільного патрулювання.

При виконанні завдань з охорони громадського порядку спільні патрулі діють у межах прав та обов'язків, визначених Статутами Збройних Сил України, Законом України „Про міліцію” та нормативними актами Міністерства внутрішніх справ України.

Крім того, патрульний наряд, що заступає на службу, повинен знати оперативну обстановку та особливості маршруту; місця несення служби

сусідніх патрулів, розміщення підприємств та установ залізниці, привокзальних майданів, прохідних дворів, планування скверів та інших об'єктів, прилеглих до колії, найбільш багатолюдні місця; найближчі телефони, час роботи торговельних та видовищних закладів, місця можливої появи порушників (злочинців), шляхи, які вони можуть використати для втечі від переслідування, способи їх перекриття.

Після прибуття до органу внутрішніх справ проводиться розрахунок особового складу, призначаються старші патрулів, доводиться оперативна обстановка, уточнюється порядок взаємодії, після чого патрулі виходять на маршрути. Після прибуття до місць несення служби або після обходу маршруту патрулі доповідають черговому коменданту (військової частини).

Основними способами дій спільних нарядів при несенні служби є піше патрулювання, проведення спеціальних масових рейдів у районах з найбільш складною криміногенною обстановкою.

Пересуваючись за маршрутом, патрулі уважно стежать за поведінкою військовослужбовців та громадян з метою своєчасного виявлення правопорушень, злочинців і їх спільників та припинення правопорушення.

При загостренні оперативної обстановки на маршруті, отриманні від громадян заяв про вчинений військовослужбовцями злочин, рішення щодо дій припинення злочину, організації переслідування та затримання злочинців приймає працівник міліції. Військовослужбовці Збройних Сил України зобов'язані сприяти працівникам міліції в охороні громадського порядку та боротьбі зі злочинністю.

Особи спільних патрульних нарядів при поводженні із громадянами повинні бути ввічливими, справедливими, тактовними, свої зауваження та вимоги викладати коротко, переконливо, не допускаючи при цьому дій, що ображають гідність громадян.

Застосування під час несення патрульної служби вогнепальної зброї, засобів фізичного впливу здійснюється на підставах і в порядку, передбачених Статутами Збройних Сил України, Законом України „Про міліцію”, спільним

наказом Міністра внутрішніх справ України та Міністра оборони України 428/220 від 26 вересня 1994 р. “Про організацію спільного патрулювання співробітників органів внутрішніх справ і військовослужбовців Збройних Сил України” та іншими нормативно-правовими актами.

На момент видання наказу щодо організації спільного патрулювання співробітників органів внутрішніх справ та військовослужбовців до складу Збройних Сил України входили залізничні війська. Відповідно до Указу Президента України від 27 січня 2003 р. № 46/2003 “Про передачу залізничних військ Збройних Сил України у підпорядкування Міністерству транспорту України” та в подальшому Законом України “Про Державну спеціальну службу транспорту” та Положенням “Про Державну спеціальну службу транспорту”, затвердженого Указом Президента України від 6 серпня 2004 р. № 873/2004, визначено основні завдання та правовий статус спеціальної служби транспорту [236].

Державна спеціальна служба транспорту є спеціалізованим державним органом транспорту у складі центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, призначеним для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану. Основними завданнями Державної спеціальної служби транспорту є технічне прикриття, відбудова, встановлення загороджень на об'єктах національної транспортної системи України з метою забезпечення діяльності Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України; будівництво та ремонт у мирний час і в умовах воєнного стану нових та підвищення строку експлуатації і пропускнуєї спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи; відбудова транспортних комунікацій, порушених унаслідок надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, аварій і катастроф; охорона об'єктів національної транспортної системи України в мирний час і в особливий період; виконання інших завдань, пов'язаних із участю в обороні держави та забезпеченням ефективного функціонування національної транспортної системи України. Основними

функціями Державної спеціальної служби транспорту у мирний час є організація, планування і проведення робіт з технічного прикриття та відбудови об'єктів національної транспортної системи України; проведення планових робіт з будівництва нових та підвищення строків експлуатації і пропускної спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи України; участь у ліквідації наслідків аварій, катастроф, пожеж, стихійного лиха на транспортних комунікаціях, проведення в разі необхідності аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт у небезпечних районах унаслідок надзвичайних ситуацій техногенного, природного та екологічного характеру; підтримання у стані постійної готовності потенціалу Державної спеціальної служби транспорту для виконання завдань в особливий період, зокрема збереження, накопичення і своєчасна заміна спеціальної техніки та інших матеріальних ресурсів у непорушному запасі та мобілізаційному резерві, створення резерву навчених людських ресурсів на особливий період та з метою виконання робіт з ліквідації аварій і катастроф під час надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, а також вирішення інших завдань у сфері оборони, пов'язаних з використанням об'єктів національної транспортної системи України; проведення розмінування вибухонебезпечних предметів на об'єктах національної транспортної системи України із залученням у разі необхідності підрозділів Збройних Сил України і Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи; виконання заходів територіальної оборони, а також заходів, спрямованих на додержання правового режиму воєнного та надзвичайного стану [237].

Діяльність Державної спеціальної служби транспорту здійснюється на основі принципів законності, єдиноначальності та централізації управління, узгодження дій з Генеральним штабом Збройних Сил України. Основні питання взаємодії Міністерства транспорту та зв'язку і Міністерства оборони у взаємовідносинах з Державною спеціальною службою транспорту визначено спільним наказом 29 березня 2005 р. №103/196 “Про взаємодію Міністерства

транспорту та зв'язку України і Міністерства оборони України у взаємовідносинах з Державною спеціальною службою транспорту”.

Державна спеціальна служба транспорту має таку загальну структуру: орган управління Державною спеціальною службою транспорту в складі центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту; об'єднані загони, загони, окремі загони; підрозділи охорони; органи забезпечення; навчальний центр; підприємства та установи. Особовий склад Державної спеціальної служби транспорту складається із працівників і військовослужбовців. На військовослужбовців Державної спеціальної служби транспорту поширюється дія військових статутів Збройних Сил України. У мирний час особовий склад Державної спеціальної служби транспорту (крім підрозділів охорони) не має права носити зброю.

Міністерство транспорту та зв'язку України, координуючи діяльність Державної спеціальної служби транспорту забезпечує здійснення взаємовідносин Державної спеціальної служби транспорту з органами державної влади всіх рівнів, органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, а також міжнародне співробітництво.

Особовий склад Державної спеціальної служби транспорту під час виконання поставлених завдань зобов'язаний брати участь у заходах з організації технічного прикриття національної транспортної системи України та попередження надзвичайних ситуацій, аварій та катастроф на транспорті; готувати сили і засоби, призначені для тимчасового та короткочасного відновлення зруйнованих об'єктів транспорту як у мирний час, так і в особливий період; здійснювати невідкладні заходи щодо короткочасного та тимчасового відновлення порушених об'єктів транспорту з метою відновлення руху транспорту, зокрема на територіях держав, з якими укладено відповідні угоди; забезпечувати схоронність об'єктів національної транспортної системи та вантажів, супровід вантажів при перевезенні під час надзвичайних ситуацій та в особливий період; брати участь у проведенні науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, а також розробці відповідних технологій, пов'язаних із

створенням, випробуванням і впровадженням нових технічних засобів та конструкцій, а також сучасних методів робіт, необхідних для будівництва, короткочасного і тимчасового відновлення об'єктів транспорту, загороджень та їх розмінування.

Законні вимоги військовослужбовців Державної спеціальної служби транспорту під час того, як вони виконують службові завдання, обов'язкові для виконання громадянами України, іноземцями та особами без громадянства, які перебувають в Україні на законних підставах, а також службовими і посадовими особами.

У контексті вищенаведеного, на нашу думку, Державна спеціальна служба транспорту виконує певну сукупність завдань у сфері охорони громадського порядку, тому це доцільно врахувати у процесі розв'язання питань організації взаємодії з підрозділами транспортної міліції.

Окрім того, поглиблення криміногенної обстановки, відсутність комплексного обслуговування на шляху транзиту, недосконалість та нестабільність правових норм, що регулюють транзитні перевезення та транспортно-експедиційне обслуговування, необхідність прискореного розвитку транспортної мережі України, що передбачено Програмою створення, функціонування та розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів у державі обумовили доцільність залучення військовослужбовців та працівників Державної спеціальної служби транспорту до забезпечення охорони громадського порядку на залізницях держави [93]. Враховуючи те, що чисельність Державної спеціальної служби транспорту визначена у кількості 5 тисяч осіб [236], а чисельність Управління МВС України на залізничному транспорті, що обслуговує залізничні магістралі країни, становить 6659 осіб [238] (станом на 1 листопада 2006 року), то залучення спеціалістів у галузі діяльності залізничного транспорту з числа військовослужбовців значно підвищить ефективність спільних дій, особливо в питаннях, пов'язаних із забезпеченням громадської безпеки щодо здійснення заходів під час перевезень небезпечних вантажів, громадського порядку з дотриманням громадянами

правил користування залізничним транспортом та працівниками транспорту правил обслуговування громадян залізничним транспортом.

Починаючи з 2004 року, військовослужбовці та працівники Державної спеціальної служби транспорту патрулювали на об'єктах транспортної інфраструктури спільно із міліціонерами лінійних відділів у місцях дислокації загонів, наприклад, на Львівській залізниці спільні наряди залучаються для охорони громадського порядку в місцях перевантаження вантажів із вагонів європейської колії у вагони Укрзалізниці на станції Чоп. При ускладненні оперативної обстановки військовослужбовці посилюють наряди міліції на дільниці станції Червоноград Львівської дирекції залізничних перевезень.

Удосконалюючи нормативну базу Державної спеціальної служби транспорту, Кабінет Міністрів України зобов'язав Міністерство транспорту та зв'язку забезпечити виконання підрозділами функцій, пов'язаних з проведенням розмінування (виявлення, знешкодження та знищення) вибухонебезпечних предметів на об'єктах транспортної системи (крім вибухових пристроїв, що використовуються у терористичних цілях), із залученням у разі потреби підрозділів Збройних Сил і Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи. Однак виконання вказаної функції неможливо забезпечити без охорони громадського порядку в місцях проведення робіт, що безпосередньо здійснюється підрозділами транспортної міліції.

Інформування між лінійними органами та загонами Державної спеціальної служби транспорту здійснюється в межах територіальної підсистеми єдиної державної системи запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру, що значно збільшує час проходження повідомлення [239]. Це збільшує терміни підготовки та проведення спеціальних заходів, як це мало місце під час виявлення на станції Ковель Рівненської дирекції залізничних перевезень декілька потужних авіаційних бомб часів Другої світової війни навесні 2005 року та у 2006 році.

На нашу думку, доцільно розробити спільну інструкцію Управління



органів внутрішніх справ України на залізничному транспорті та Державної спеціальної служби транспорту щодо порядку інформування про стан правопорядку на дільницях оперативного обслуговування лінійних управлінь та об'єднаних загонів, спільні дії щодо забезпечення громадського порядку та громадської безпеки (Додаток Е). Доцільно також поширити положення Інструкції щодо порядку обліку, прийому-видачі та зберігання спеціальних засобів членів громадських формувань з охорони громадського порядку” на військовослужбовців Державної спеціальної служби транспорту [240].

У зв'язку з поступовим переходом до 2011 року комплектування підрозділів Державної спеціальної служби транспорту військовослужбовцями за контрактом ефективність взаємодії з питань охорони громадського порядку та громадської безпеки між підрозділами транспортної міліції та спеціальної служби транспорту буде зростати за рахунок залучення спеціалістів. Це відповідає положенням пункту 4 Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 роки щодо налагодження з метою забезпечення громадського порядку в населених пунктах, зв'язків між органами внутрішніх справ та громадськими формуваннями з охорони правопорядку, іншими державними органами, здійснення заходів щодо створення нових та розширення мережі існуючих громадських формувань [241].

Проведене дослідження організації взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з Державною спеціальною службою транспорту у сфері охорони громадського порядку дозволяє зробити такі висновки:

- необхідно розробити нормативно-правовий акт з метою визначення правових параметрів взаємодії щодо забезпечення громадського порядку підрозділами Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України;

- доцільно розробити спільну інструкцію управління органів внутрішніх справ України на залізничному транспорті та Державної спеціальної служби транспорту щодо порядку інформування про стан правопорядку на дільницях оперативного обслуговування лінійних управлінь, спільні дії щодо

забезпечення громадського порядку;

- доцільно поширити положення Інструкції щодо порядку обліку, прийому-видачі та зберігання спеціальних засобів членам громадських формувань з охорони громадського порядку на військовослужбовців Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

### **2.4.3. Підрозділи Військової служби правопорядку у Збройних Силах України як придані сили з охорони громадського порядку на залізничному транспорті**

Провідне місце серед військових формувань, які беруть участь у охороні громадського порядку посідає Військова служба правопорядку у Збройних Силах України – спеціальне правоохоронне формування у складі Збройних Сил України, яке призначене забезпечувати правопорядок та військову дисципліну серед військовослужбовців Збройних Сил України у місцях дислокації військових частин, у військових навчальних закладах, установах та організаціях, військових містечках, на вулицях, у громадських місцях, для запобігання злочинам, іншим правопорушенням у Збройних Силах України, їх розкриття і припинення; для захисту життя, здоров'я, прав та законних інтересів військовослужбовців, військовозобов'язаних під час того, коли вони перебувають на зборах, працівників Збройних Сил України [242] .

Діяльність Військової служби правопорядку будується на принципах законності, поваги до особи, її прав і свобод, соціальної справедливості, централізованого керівництва та єдиноначальності, взаємодії з громадськістю. Основними завданнями Військової служби правопорядку є виявлення причин, передумов і обставин злочинів та інших правопорушень, учинених у військових частинах та на військових об'єктах; розшук осіб, які самовільно залишили військові частини; запобігання вчиненню і припинення злочинів та інших правопорушень у Збройних Силах України; участь в охороні військових об'єктів та забезпеченні громадського порядку, військової дисципліни серед військовослужбовців у місцях дислокації військових частин, військових

містечках, на вулицях, у громадських місцях; провадження у встановленому законом порядку дізнання у справах про злочини, вчинені військовослужбовцями Збройних Сил України та військовозобов'язаними під час проходження ними зборів, працівниками Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків, або під час перебування на території військової частини; захист майна Збройних Сил України від розкрадання та інших злочинних посягань; сприяння у межах своєї компетенції іншим органам дізнання, органам попереднього (досудового) слідства та суду, органам державної влади, місцевого самоврядування, військового управління, підприємствам, установам, організаціям у виконанні покладених на них відповідно до законів обов'язків.

Військове командування та органи військового управління Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, а також інші органи державної влади та органи місцевого самоврядування, військовослужбовці та громадяни зобов'язані сприяти Службі правопорядку у виконанні їх обов'язків.

Гранична чисельність військовослужбовців та працівників Служби правопорядку не може перевищувати 1,5 відсотка загальної чисельності Збройних Сил України [242].

Служба правопорядку складається з Головного управління Служби правопорядку Збройних Сил України; Центрального управління Служби правопорядку по місту Києву і Київській області та територіальних управлінь Служби правопорядку; зональних відділів (відділень) Служби правопорядку; підрозділів Служби правопорядку з охорони військових об'єктів, патрульно-постової служби, безпеки дорожнього руху, дізнання, спеціального призначення.

Загальне керівництво Службою правопорядку здійснює Міністр оборони України через начальника Генерального штабу Збройних Сил України.

В окремих випадках до виконання завдань Служби правопорядку з охорони військових об'єктів, підтримання військової дисципліни серед

військовослужбовців на вулицях та в громадських місцях, запобігання правопорушенням, які вчиняються військовослужбовцями, та їх припинення можуть тимчасово залучатися військовослужбовці інших військових частин Збройних Сил України, які забезпечують організацію служби військ та повсякденну діяльність частин [243, с. 56-57]. Під час виконання зазначених завдань на них поширюються права, гарантії соціального і правового захисту, передбачені для військовослужбовців Служби правопорядку.

Військовослужбовцям Служби правопорядку під час виконання покладених на них завдань надається право вимагати від військовослужбовців Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, припинення правопорушень, а в разі невиконання зазначених вимог застосовувати заходи примусу, передбачені статтями 9-11 Закону “Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України”; складати протоколи про адміністративні правопорушення стосовно військовослужбовців у випадку та в порядку, передбачених законами України, а також у разі вчинення адміністративних правопорушень іншими особами; у випадках та в порядку, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення, передавати матеріали про адміністративні правопорушення на розгляд органів (посадових осіб), уповноважених розглядати справи про такі адміністративні правопорушення; у невідкладних випадках, пов'язаних із врятуванням життя людей та майна чи з безпосереднім переслідуванням осіб, яких застали на місці вчинення злочину, заходити в жилі та інші приміщення, що належать громадянам, на територію і в приміщення державних органів, підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності з наступним повідомленням про це прокурора протягом 24 годин [242] .

На Службу правопорядку покладається здійснення таких функцій як попереджувати, виявляти, розкривати і припиняти злочини та інші правопорушення, вчинені у військових частинах, а також в інших місцях військовослужбовцями, військовозобов'язаними під час проходження зборів, та працівниками Збройних Сил України під час виконання службових обов'язків;

припиняти адміністративні правопорушення і здійснювати провадження у справах про адміністративні правопорушення, що віднесені до компетенції служби правопорядку Кодексом України про адміністративні правопорушення, взаємодіяти з військовими формуваннями, утвореними відповідно до законів України, органами внутрішніх справ, іншими правоохоронними органами, зокрема обмінюватися з ними інформацією для швидкого і повного розкриття злочинів та виявлення правопорушень. Організація заходів щодо забезпечення правопорядку у Збройних Силах передбачена Статутом гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України. Гарнізонна служба покликана забезпечувати додержання високої військової дисципліни особовим складом гарнізону, необхідні умови для повсякденного життя та підготовки військових частин.

За підтримання військової дисципліни, організацію несення гарнізонної та вартової служб відповідають начальник гарнізону та начальник органу управління служби правопорядку в гарнізоні, які зобов'язані організовувати несення служби підрозділами охорони військових об'єктів, патрульно-постової служби, безпеки дорожнього руху, дізнання, вимагати від військовослужбовців Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, військовозобов'язаних під час проходження зборів та від інших осіб у військовій формі, звільнених з військової служби в запас або відставку з правом її носіння, дотримання громадського порядку, правил носіння військової форми, припинення правопорушень, а також дій, що перешкоджають здійсненню завдань і функцій служби правопорядку, а в разі невиконання зазначених вимог застосовувати відповідні заходи примусу, передбачені Законом України “Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України”; взаємодіяти з військовими формуваннями, утвореними відповідно до законів України, органами внутрішніх справ, іншими правоохоронними органами, надавати у межах своєї компетенції допомогу органам державної влади, органам місцевого самоврядування, що є складовою частиною механізму управлінської діяльності, способом охорони суспільних відносин та видом контролю в державному управлінні [244, с. 142]

На об'єктах транспорту організація роботи щодо підтримання правопорядку покладена на військового коменданта залізничної дільниці, станції. Під час виконання обов'язків військовий комендант на транспорті підпорядкований начальникові гарнізону. Йому підпорядковуються варти, що супроводжують транспорт із військовими вантажами, а також гарнізонні патрулі, призначені для патрулювання на станції.

Враховуючи те, що служба військових сполучень у 2006 – 2007 рр. була істотно реформована, кількість військових комендатур значно скоротилась. Відповідно, частина повноважень, які раніше виконувались військовими комендатурами, в даний час покладена на підрозділи транспортної міліції. Прикладом може служити Інструкція черговому управлінню військових сполучень на Львівській залізниці про порядок дій з питань розшуку військовослужбовців, які самовільно залишили військову частину або місце служби чи вчинили дезертирство [245], яка передбачає залучення органів внутрішніх справ на транспорті до заходів щодо розшуку визначеної категорії військовослужбовців.

Військовий комендант на транспорті зобов'язаний підтримувати військову дисципліну та порядок серед військовослужбовців, які перебувають на території залізничної дільниці, станції; зустрічати пасажирські поїзди, у яких переміщаються військові команди, а також ешелони із військовими вантажами, перевіряти несення служби гарнізонними вартами, розміщеними на території залізничної дільниці, станції; проводити інструктаж виділених у розпорядження патрулів, стежити за тим, як вони несуть службу; затримувати, а у разі потреби й знімати з поїздів військовослужбовців, які порушують заведений на транспорті порядок, а також за необхідності відправляти затриманого військовослужбовця у відповідний орган служби правопорядку під охороною патруля або міліції. Такі ж самі обов'язки покладаються на оперативного чергового по лінійному відділу на залізничному транспорті на станціях, де немає військових комендатур. Однак необхідно зазначити, що вказана вище Інструкція погоджена тільки на рівні Управління військових сполучень на

Львівській залізниці, лінійного управління на Львівській залізниці, відокремленого підрозділу “Служба воєнізованої охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця”, Західного територіального управління Військової служби правопорядку, Управління військової контррозвідки Служби безпеки України по Сухопутних військах у Західному регіоні.

На наш погляд, доцільно розробити подібну інструкцію на рівні центральних апаратів служби військових сполучень, транспортної міліції, військової контррозвідки, військової служби правопорядку.

Необхідно відзначити, що вказана функція притаманна тільки підрозділам транспортної міліції Міністерства внутрішніх справ України.

У кожному гарнізоні для підтримання порядку серед військовослужбовців на залізничних станціях (вокзалах), а також у прилеглих до гарнізону станціях населених пунктів наказом начальника органу управління служби правопорядку в гарнізоні організовується патрулювання. Патрулі відряджаються із складу підрозділів Служби правопорядку. Порядок виконання завдань патрулювання визначається наказами та інструкціями відповідного начальника органу управління Служби правопорядку.

Враховуючи особливості сучасної дислокації військових частин Збройних сил підрозділи Військової служби правопорядку патрулюють на об’єктах залізничного транспорту тільки в місцях розміщення управлінь оперативних командувань військ, штабів видів Збройних Сил і корпусів, хоча військові перевезення здійснюються практично по всіх вокзалах обласних центрів і великих вузлових станціях Державної адміністрації залізничного транспорту України.

На даний час не врегульованим залишається питання забезпечення громадського порядку, які покладались на військових комендантів залізничних дільниць управління військових сполучень на станціях посадки військовослужбовців Російської Федерації, де комендатури були ліквідовані.

Патрулювання патрулів Військової служби правопорядку проводиться

пішим ходом чи на автотранспорті протягом доби або на певний час дня чи ночі. (Спільні патрулі Західного територіального управління Військової служби правопорядку та лінійного управління на Львівські залізниці несуть службу у всіх містах спільної дислокації підрозділів).

Озброєння особового складу патрулів Служби правопорядку (патрулів військових частин) визначається наказом начальника органу управління служби правопорядку в гарнізоні – начальником гарнізону. Начальники патрулів із числа офіцерів, прапорщиків, як правило, озброюються пістолетами, а інший особовий склад залежно від умов може бути без зброї або зі зброєю (автомати, багнети). За додатковою командою начальника органу управління Служби правопорядку в гарнізоні особовий склад патрулів озброюється спеціальними засобами.

Необхідно відзначити, що Правила застосування спеціальних засобів при охороні громадського порядку, які визначають порядок застосування спеціальних засобів особовим складом міліції та іншими працівниками органів і установ внутрішніх справ, військовослужбовцями внутрішніх військ, які залучаються до охорони громадського порядку і громадської безпеки дещо відрізняються від Правил застосування спеціальних засобів військовослужбовцями Військової служби правопорядку у Збройних Силах України під час здійснення службових обов'язків щодо застосування гумових кийків, пластикових кийків типу “тонфа” [246], що не повною мірою відповідає преамбулі Додатку Основних принципів застосування сили і вогнепальної зброї посадовими особами з підтримання правопорядку [247, с. 170-174].

Патруль Служби правопорядку, відряджений для несення служби на залізничних станціях (вокзалах) організовує взаємодію з військовими комендантами на транспорті (при їх наявності) та транспортною міліцією.

Схема патрулювання та інструкції для патрулів від Служби правопорядку складається начальником органу управління Служби правопорядку в гарнізоні (у військовій частині – начальником штабу) і погоджується начальником гарнізону з обов'язковим записом телефонів для



зв'язку з лінійними органами внутрішніх справ на залізничному транспорті. Окрім того, доцільно узгоджувати з органами внутрішніх справ на залізничному транспорті схему патрулювання та інструкцію для патрулів, що дало би можливість більш повно відобразити стан оперативної обстановки.

В інструкції для патрулів визначено завдання, випадки та умови застосування зброї, особливості несення служби на кожному маршруті руху та способи зв'язку з черговим органу управління Служби правопорядку в гарнізоні й органами внутрішніх справ, найближчими постами воєнізованої охорони та маршрутами патрульної служби міліції лінійних органів внутрішніх справ.

Заслужовує уваги досвід проведення спільних інструктажів патрульних нарядів Служби правопорядку та лінійних відділів на станціях Львів, Донецьк, Харків під час масових перевезень молоді, призованої на військову службу.

Разом з тим, Статут гарнізонної та вартової служб Збройних сил України та Інструкція про порядок і умови утримання засуджених, узятих під варту, та затриманих військовослужбовців не містить норм щодо порядку доставлення затриманих до місця проведення розбору, тому доцільно доповнити Статут гарнізонної та вартової служб або поширити дію розділу X “Доставлення в міліцію осіб, підозрюваних у вчиненні злочину” Статуту патрульно-постової служби міліції України на військові патрулі [248].

Необхідність правового регулювання порядку доставлення військовослужбовців, які вчинили діяння, що підпадають під ознаки злочину або адміністративного правопорушення, нарядами міліції до органів Військової служби правопорядку, у військову частину, передбачено пунктом 5 статті 11 Закону України “Про міліцію” та статтею 135 Статуту патрульно-постової служби міліції України.

У процесі проведення дослідження було вивчено відповідні інструкції для патрулів на різних станціях Львівської залізниці щодо взаємодії з лінійними підрозділами транспортної міліції. Можна зробити висновок, що єдиного розуміння завдань щодо взаємодії немає. Це, не нашу думку, не сприяє підвищенню ефективності діяльності міліції громадської безпеки при виконанні

завдань забезпечення громадського порядку щодо військовослужбовців-порушників. При цьому лінійні органи та підрозділи Військової служби правопорядку на різних станціях обласних центрів західного регіону підпорядковані єдиному керівництву відповідного лінійного управління, Львівській залізниці та територіальному управлінню Військової служби правопорядку.

У відділі громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці Управління МВС України на залізничному транспорті існуючу ситуацію пояснили тим, що згадана проблема виникла тільки у 2007 році, тому ще немає узагальненої практики діяльності лінійних підрозділів і не існує методичних рекомендацій з цього питання.

Окрім того, у відомчих нормативних актах Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства оборони України немає роз'яснення щодо застосування органами внутрішніх справ норм Статутів вартової та гарнізонної, внутрішньої служб Збройних сил України.

Ефективність організації взаємодії транспортної міліції з підрозділами Служби правопорядку на залізничному транспорті могла би бути значно вищою, коли б дії чергових частин щодо інформування були попередньо узгоджені спільним наказом Управління МВС України на залізничному транспорті та Головного управління Служби правопорядку Збройних Сил України [249].

Необхідно відзначити, що організація взаємодії у сфері охорони громадського порядку між підрозділами лінійного управління на Львівській залізниці та Західним територіальним управлінням Військової служби правопорядку передбачена під час проведення заходів територіальної оборони щодо комплексу спеціальних заходів, які застосовуються для забезпечення умов для надійного функціонування державних органів, мобілізаційного та оперативного розгортання військ, охорони важливих об'єктів і комунікацій, зокрема небезпечних у хімічному відношенні. Організатором взаємодії у цьому випадку виступає управління оперативного планування та територіальної

оборони територіального управління Західного оперативного командування Міністерства оборони України. На нашу думку, доцільно використати досвід планування заходів взаємодії між транспортною міліцією та Військовою службою правопорядку в умовах надзвичайних обставин для організації спільних заходів з охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту в повсякденній діяльності.

Функції по підтриманню правопорядку в захист громадського порядку і те, яким чином це здійснюється, безпосередньо впливає на якість життя окремих осіб, а також всього суспільства. Посадові особи з підтримання правопорядку постійно виконують обов'язки, покладені на них законом, служачи суспільству, захищаючи його від протиправних актів. Кодекс поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку, прийнятий Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй 17 грудня 1979 року, визначив, що термін “посадові особи по підтриманню правопорядку” включає всіх призначених осіб, які наділені поліцейськими повноваженнями, зокрема представників військової влади, які мають особливі повноваження щодо затримання правопорушників [250, с. 238-240].

Діяльність військових та правоохоронних підрозділів із забезпечення громадського порядку та громадської безпеки з метою зміцнення конституційних засад демократичної, правової держави у сфері цивільно-військових відносин, забезпечення прав і свобод людини відповідно до міжнародних зобов'язань, узятих Україною, перебуває під демократичним цивільним контролем над Збройними Силами України, іншими військовими формуваннями та правоохоронними органами держави, утвореними відповідно до законів України. Цивільний та президентський контроль забезпечує дотримання законності в діяльності всіх складових частин Воєнної організації та правоохоронних органів держави; створює умови, які унеможливають використання Збройних Сил України та інших військових формувань, правоохоронних органів для обмеження прав і свобод громадян або з метою повалення конституційного ладу, усунення органів влади чи перешкоджання їх

діяльності, а також в інтересах окремих осіб, політичних партій, громадських організацій [251].

Проведене дослідження підрозділів Військової служби правопорядку у Збройних Силах України як приданих сил з охорони громадського порядку на залізничному транспорті дозволяє зробити такі висновки:

- необхідно розробити нормативно-правовий акт з метою визначення правових параметрів взаємодії щодо забезпечення громадського порядку підрозділами Військової служби правопорядку у Збройних Силах України;

- спільне патрулювання військовослужбовців та працівників міліції організовується в гарнізонах, на дільницях комендатур на транспорті, за місцем дислокації військових частин Збройних Сил України призначається для захисту прав, свобод, законних інтересів, життя і здоров'я громадян, боротьби з правопорушеннями військовослужбовців;

- доцільно розробити спільну інструкцію Управління органів внутрішніх справ України на транспорті та Військової служби правопорядку Збройних Сил України щодо порядку інформування про стан правопорядку на дільницях оперативного обслуговування лінійних управлінь, виконувати спільні дії щодо забезпечення громадського порядку.

## **Висновки до розділу 2**

1. Організація взаємодії між підрозділами міліції, внутрішніх військ органів внутрішніх справ України, Державної спеціальної служби транспорту та Військової служби правопорядку Збройних Сил України, воєнізованої охорони Укрзалізниці у сфері забезпечення громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту повинна ґрунтуватися на засадах національної безпеки України, що зреалізовується за допомогою застосування найбільш доцільних організаційно-тактичних форм, методів, способів і прийомів попередження правопорушень.

2. Взаємодія між територіальними підрозділами органів внутрішніх справ, внутрішніми військами органів внутрішніх справ України, воєнізованою

охороною залізниці та транспортними органами внутрішніх справ щодо охорони громадського порядку є одним із засобів покращення оперативної обстановки на суміжних ділянках обслуговування. З метою якісного підвищення рівня спільної діяльності територіальних і транспортних підрозділів органів внутрішніх справ щодо охорони громадського порядку доцільно розробляти єдині плани проведення спільних заходів.

3. З метою досягнення своєчасного взаємного обміну інформацією доцільно розробити параметри її класифікації за значимістю і визначити терміни, форми подання в органи, що зацікавлені.

4. Доречно відновити посади інспекторів з організації взаємодії з населенням та громадського порядку у всіх лінійних відділах та покласти на них обов'язки щодо співпраці з підрозділами воєнізованої охорони за напрямками забезпечення громадського порядку та схоронності вантажів.

5. Ефективність заходів з охорони громадського порядку під час супроводження поїздів спільними нарядами транспортної міліції та військовослужбовців можна значно збільшити за рахунок скорочення терміну узгодження питання щодо надання дозволу на виїзд за межі гарнізону військовослужбовців безпосередньо керівництвом управління територіального командування внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України;

6. Можливість постійного залучення одного із спеціальних підрозділів внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України, що дислокуються за місцем перебування лінійного управління Міністерства внутрішніх справ України на залізничному транспорті для взаємодії при проведенні спеціальних операцій, закріплення окремого структурного підрозділу (взводу або відділення) зі складу спеціальних моторизованих військових частин міліції та підрозділів оперативного призначення за лінійним органом, розміщеним в обласному центрі, значно підвищить ефективність протидії злочинності за рахунок залучення мобільних сил, що спеціально підготовлені.

7. Спільне патрулювання військовослужбовців та працівників міліції організовується в гарнізонах, на дільницях комендатур на транспорті, за місцем

дислокації військових частин Збройних Сил України призначається для захисту прав, свобод, законних інтересів, життя і здоров'я громадян, боротьби з правопорушеннями військовослужбовців;

8. Доцільно розробити спільну інструкцію Управління Міністерства внутрішніх справ України на залізничному транспорті, Державної спеціальної служби транспорту та Військової служби правопорядку Збройних Сил України щодо порядку інформування про стан правопорядку на ділянках оперативного обслуговування лінійних управлінь, спільні дії щодо забезпечення громадського порядку та громадської безпеки.

## ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що полягає в удосконаленні адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку в Україні. Зазначене завдання було розв'язане через з'ясування адміністративно-правових підходів щодо діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті.

Основні результати, одержані внаслідок проведеного дослідження, можна викласти у таких висновках:

1. Стан вирішення проблем адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку базується на здійсненні комплексу заходів щодо охорони життя і здоров'я громадян, захисті честі та гідності, прав, свобод і законних інтересів, схоронності матеріальних цінностей при користуванні залізничним транспортом, забезпечення сприятливих умов роботи підприємств, установ, організацій залізничного транспорту України. Охорона громадського порядку на залізничному транспорті за своїм змістом – це діяльність лінійних органів внутрішніх справ у сфері забезпечення громадського порядку щодо виконання цілої низки зовнішніх і внутрішніх організаційних завдань і функцій, спрямованих на всебічну охорону прав і свобод громадян, забезпечення нормального функціонування транспортної інфраструктури.

2. Методологія дослідження з вказаної проблеми спрямована на ефективне виконання підрозділами внутрішніх справ на залізничному транспорті покладених завдань та функцій з охорони громадського порядку. Її застосування знаходиться у прямій залежності від своєчасного й адекватного реагування на стан оперативної обстановки пов'язаної з охороною громадського порядку на залізничному транспорті. Вказані підходи враховували особливості функціонування на сучасному етапі об'єктів залізничного транспорту та чинників, що впливають на діяльність лінійних органів внутрішніх справ щодо громадського порядку.

3. Існує потреба впровадження та оновлення технічних засобів візуального контролю для вдосконалення форм та методів організації та тактики діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку; переходу до несення служби з охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту у формі патрулювання в місцях, де немає постійного зосередження великої кількості громадян; оптимізацію розрахунку потреби сил і засобів на кожному маршруті супроводження та максимальне охоплення всіх поїздів зі складною оперативною обстановкою.

4. Розробка нормативно-правових актів, єдиних планів проведення спільних заходів з охорони громадського порядку сприятиме підвищенню ефективності організації та здійснення взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними органами внутрішніх справ, службою воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту, громадськими формуваннями з охорони громадського порядку, внутрішніми військами Міністерства внутрішніх справ України, Державною спеціальною службою транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України, Військовою службою правопорядку Збройних Сил України.

5. Потребує введення посад інспекторів з організації взаємодії з населенням та громадськими формуваннями з охорони громадського порядку у всіх лінійних відділах та покладення на них обов'язків щодо взаємодії з підрозділами воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту (Укрзалізниця) за напрямками забезпечення громадського порядку та схоронності вантажів забезпечить ефективність спільної діяльності.

6. Закріплення окремого структурного підрозділу зі складу спеціальних моторизованих військових частин міліції та підрозділів оперативного призначення внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України за лінійними органами внутрішніх справ, що розміщені в місцях дислокації військових з'єднань сприятиме посиленню охорони громадського порядку та протидії злочинності за рахунок залучення спеціально підготовлених мобільних сил.



7. Сформульовано низку пропозицій та рекомендацій, спрямованих на удосконалення адміністративно-правових засад діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку, зокрема:

- запропоновано внесення доповнень до окремих статей Законів України:

“Про міліцію”, що надасть можливість підвищити ефективність діяльності транспортної міліції за рахунок зміни організаційних засад;

“Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” з питань розмежування компетенції органів які здійснюють контрольної функції щодо діяльності громадських формувань з охорон громадського порядку і державного кордону;

- запропоновано внесення доповнень до статті 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо складання протоколів членами громадських формувань з охорони громадського порядку за статтями 109, 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення;

- запропоновано внесення доповнень до окремих статей Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994р. № 7, щодо взаємодії воєнізованої охорони з правоохоронними органами;

- запропоновано внесення доповнень до Правил застосування спеціальних засобів військовослужбовцями Військової служби правопорядку у Збройних Силах України під час здійснення службових обов'язків, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2003 р. № 83, щодо відповідності преамбулі Додатку Основних принципів застосування сили і вогнепальної зброї посадовими особами з підтримання правопорядку Кодекс поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку (прийнятий Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй 17 грудня 1979 року);

- запропоновано внесення змін до Правил поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р. № 903, та Порядку обслуговування громадян

залізничним транспортом, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252, щодо уніфікації назв підрозділів які здійснюють охорону громадського порядку на об'єктах Державної адміністрації залізничного транспорту України

- запропоновано внесення змін та доповнень до розділу XV “Охорона громадського порядку і безпеки при проведенні масових заходів” Статуту патрульно-постової служби міліції України;

- підготовлено проекти положень про лінійний відділ, лінійне відділення внутрішніх справ на залізничному транспорті та лінійний пункт міліції, що регламентують діяльність цих структурних підрозділів Управління Міністерства внутрішніх справ України на залізничному транспорті (Додатки Б, В, Д);

- підготовлено проект Інструкції про порядок взаємодії підрозділів Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України і Управління Міністерства внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру (Додаток Е).

## Додаток А

## Підсумки

**анкетування співробітників лінійного управління на Львівській залізниці та працівників відокремленого підрозділу “Служба охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання**

В ході опитування проведеного сектором громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці було опитано 125 співробітників транспортної міліції, 125 співробітників територіальних органів внутрішніх справ та воєнізованої охорони (250 взято за 100 відсотків).

Зведення про респондентів - працівники транспортної міліції у відсотках.

Керівництво відділу, відділення, служби — 31,2%;

**Підлеглий старший та середній склад - 68,8%;**

Співробітники кримінальної міліції - 58,4%;

Співробітники міліції громадської безпеки - 41,6%;

Стаж роботи в органах внутрішніх справ:

До 3 років - 8,8 %;

Від 3 до 15 років-62,4%;

Понад 15 років-28,8%;

**Основні положення, що уточнювалися:**

**1. Як впливає на діяльність лінійних підрозділів по охороні громадського порядку і безпеки відсутність положення про лінійний відділ (лінійне відділення, лінійний пункт) внутрішніх справ на транспорті?**

а) позитивно - 16%;

б) негативно - 40,8%;

в) важко відповісти - 43,2%;

**2. Як, на Вашу думку, організована взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті із територіальними органами внутрішніх справ:**

а) задовільно - 82,4%;

б) незадовільно - 14,4%;

в) важко відповісти-3,2%.

**3. Якщо незадовільно, то причинами цього є:**

- відсутність ініціативи з боку керівництва територіальних органів внутрішніх справ - 6,4%;

- відсутність ініціативи з боку керівництва транспортних органів внутрішніх справ - 1,6%;

- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників територіальних органів внутрішніх справ - 4%;

- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників транспортних органів внутрішніх справ -3,2%;

- великий обсяг роботи на території, що обслуговується - 0%;

- відсутність правової бази - 1,6%.

**4. Чи доцільно включати об'єкти залізничного транспорту, на яких відсутнє цілодобове прикриття силами органів внутрішніх справ на транспорті, у маршрути патрулювання нарядів міліції територіальних органів внутрішніх справ?**

а) так - 76,8%;

б) ні - 16%;

в) важко відповісти - 7,2%.

**5. На Вашу думку, дозволило б зробити взаємне перекриття прилягаючих територій впровадженням в практику спільних планів комплексного використання сил і засобів міліції по охороні громадського порядку, єдина їх дислокація лінійних підрозділів та міських, районних органів?**

а) так - 78,4%;

б) ні - 11,2%;

в) важко відповісти - 7,2%.

**6. Як, на Вашу думку, організована взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті із громадськими формуваннями:**

а) задовільно - 62,8%;

- б) незадовільно - 26,6%;
- в) важко відповісти - 10,6%;

**7. Якщо незадовільно, то причинами цього є:**

- відсутність ініціативи з боку керівництва органів внутрішніх справ на транспорті - 1,6%;
- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників органів внутрішніх справ на транспорті - 2,4%;
- відсутність зацікавленості у взаємодії членів громадських формувань - 20%;
- відсутність матеріального стимулювання - 6,4%;
- негативне відношення громадян до співробітників міліції - 0,8%.

**8. Як впливає на стані охорони громадського порядку і безпеки зменшення кількості громадських формувань або їхнє розформування?**

- а) негативно - 71,4%;
- б) позитивно - 4,6%;
- в) важко відповісти - 24%.

**9. Як, на Вашу думку організована взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті зі відокремленим підрозділом “Служба охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця”**

- а) задовільно - 81,8%;
- б) незадовільно - 10,7%;
- в) важко відповісти - 7,5%.

**10. Якщо незадовільно, то причинами цього є:**

- відсутність ініціативи з боку керівництва органів внутрішніх справ на транспорті - 0,8%;
- відсутність ініціативи з боку керівництва відокремленого підрозділу “Служба охорони” - 4%;
- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників органів внутрішніх справ на транспорті - 0%;
- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників відокремленого

підрозділу “Служба охорони” - 3,2%;

- відсутність умов для організації взаємодії - 2,4%;

- великий обсяг роботи з виконання функціональних обов'язків - 0,8%.

**11. Як впливає на ефективність охорони громадського порядку і безпеки на залізничному транспорті відсутність проведених спільно органами внутрішніх справ на транспорті та відокремленого підрозділу “Служба охорони” інструктажів, навчання, підведення підсумків?**

а) позитивно - 6,6 %;

б) негативно - 55,6%;

в) важко відповісти - 37,8%.

**12. У якій формі найбільше часто в практичній діяльності здійснюється обмін інформацією між органами внутрішніх справ на транспорті та відокремленим підрозділом “Служба охорони”?**

а) в усній - 73,4%,

б) у письмовій - 13,6%;

в) важко відповісти - 13%.

**13. Як, на Вашу думку організована взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з адміністрацією Державного територіально-галузевого об'єднання “Львівська залізниця”**

а) задовільно - 81,6%;

б) незадовільно - 7,2%;

в) важко відповісти - 11,2%.

**14. Якщо незадовільно, то причинами цього є:**

- відсутність правової регламентації - 2,4%;

- відсутність ініціативи з боку керівництва транспортних органів внутрішніх справ на транспорті - 1,6%;

- відсутність ініціативи з боку керівників підприємств, установ і організацій залізничного транспорту - 4%;

- відсутність особистих контактів між керівниками транспортних органів внутрішніх справ та підприємств, установ Державного територіально-

галузевого об'єднання "Львівська залізниця" - 0,8%;

- відсутність зацікавленості у взаємодії - 0,8%.

**15. Чи доцільно покласти на лінійний пункт міліції тільки виконання завдань, що покладені на міліцію громадської безпеки?**

а) так-23,2%;

б) ні-70,4%;

в) важко відповісти - 6,4%.

**16. Як, на Вашу думку, вплине на діяльності лінійних пунктів міліції звільнення начальників лінійних пунктів від ведення оперативної роботи та її повна передача зональним співробітникам кримінальної міліції?**

а) позитивно - 21,8%;

б) негативно - 62,4%;

в) важко відповісти - 15,6%.

**17. Чи доцільно виведення начальників лінійних пунктів міліції з-під контролю начальників кримінальної міліції і підпорядкування виняткове начальникам міліції громадської безпеки?**

а) так - 16%;

б) ні - 72%;

в) важко відповісти - 12%.

### **Підсумки**

**анкетування 125 співробітників територіальних органів внутрішніх справ (узяті за 100 %).**

Зведення про респондентів (у %)

Керівництво відділу, відділення, служби -12,6 %;

Підлеглий старший та середній склад -87,4 %;

Співробітники кримінальної міліції - 50,8 %;

Співробітники міліції громадської безпеки - 49,2 %;

Стаж роботи в органах внутрішніх справ:

До 3 років - 26,2 %;

**Від 3 до 15 років-61,9%;**

Понад 15 років - 11,9%;

**Основні положення, що уточнювалися:**

**1. Чи приходилося Вам брати участь у заходах, проведених міським, районним відділом разом з органами внутрішніх справ на транспорті?**

- а) так - 34,76%;
- б) ні - 60,5%;
- в) важко відповісти - 4,74%.

**2. Якщо „так”, то в яких:**

- рейди-17,38%;
- несення служби по посиленому варіанті — 6,32%;
- спільне відпрацювання криміногенних об'єктів - 15,8%;
- проведення типових операцій - 4,74%;
- засідки-3,95%;
- розробка спільних планів-3,16%.

**3. Чи вважаєте Ви необхідним здійснювати міськими, районними відділами разом з органами внутрішніх справ відпрацювання криміногенних об'єктів на суміжних територіях?**

- а) так - 84,53%;
- б) ні - 5,57%;
- в) важко відповісти - 9,9%.

**4. Якщо „так”, то тому що це:**

- дозволяє підвищити якість відпрацювання криміногенних об'єктів - 26,86%;
- позитивно впливає на стан оперативної обстановки на прилягаючих територіях - 34,76%;
- дозволяє знизити кількість задіяного особового складу - 15,8%;
- позитивно впливає на виконання поставлених службових задач - 19,75%.

**5. Як, на Вашу думку, організована взаємодія територіальних**



**підрозділів із транспортними:**

- а) задовільно — 34,76%;
- б) незадовільно - 37,13%;
- в) важко відповісти -28,11%.

**6. Якщо незадовільно, то причинами цього є:**

- відсутність ініціативи з боку керівництва територіальних органів внутрішніх справ -7,11%
- відсутність ініціативи з боку керівництва транспортних органів внутрішніх справ - 11,85%;
- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників територіальних органів внутрішніх справ - 7,11%;
- відсутність зацікавленості у взаємодії співробітників транспортних органів внутрішніх справ - 6,32%;
- великий обсяг роботи на території, що обслуговується - 16,59%;
- відсутність правової бази -3,16%.

**7. Чи доцільно включати об'єкти залізничного транспорту де відсутнє цілодобове прикриття силами транспортної міліції, патрулювання нарядів територіальних підрозділів?**

- а) так - 38,48%;
- б) ні - 31,5%;
- в) важко відповісти - 30,02%.

**8. На Вашу думку, дозволило б зробити взаємне перекриття прилягаючих територій впровадженням в практику спільних планів комплексного використання сил і засобів міліції по охороні громадського порядку, єдина їх дислокація лінійних підрозділів та міських, районних органів?**

- а) так - 66,03%;
- б) ні - 11,06%;
- в) важко відповісти - 22,91%.

**9. Чи одержували Ви з транспортних органів внутрішніх справ**

**інформацію, що представляє інтерес для територіальних органів внутрішніх справ?**

- а) так - 34,76%;
- б) ні - 60,62%;
- в) важко відповісти - 4,62%.

**10. Якщо „так”, то в якій формі:**

- а) письмовій - 5,53%;
- б) усній - 23,7%.

**11. У якій формі, на Вашу думку, доцільно здійснювати обмін інформацією між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ:**

- а) письмовій - 41,08%; б) усній - 43,45%.

Додаток Б  
**ПОЛОЖЕННЯ**

**про лінійний відділ внутрішніх справ на залізничному транспорті  
(проект)**

**Загальні положення**

1. Лінійний відділ внутрішніх справ на залізничному транспорті є структурним підрозділом Управління Міністерства внутрішніх справ України на залізничному транспорті, безпосередньо підпорядковано лінійному управлінню на залізниці УМВС України на залізничному транспорті та по правовому положенню прирівнюється до міського, районного, районного в місті відділу внутрішніх справ. У свою чергу лінійний відділ складається з центрального підрозділу (самого відділу), відділень внутрішніх справ на транспорті і лінійних пунктів міліції.

2. Лінійний відділ створюється у обласних центрах, на станціях перетину державного кордону щодо Переліку пунктів пропуску (пунктів контролю) через державний кордон України\*, у межах яких створюються або можуть створюватися зони митного контролю, на великих вузлових станціях залізниці з метою охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, безпеки руху поїздів та інших транспортних засобів в межах визначеної компетенції\*\*, захисту життя, здоров'я, прав, свобод, законних інтересів громадян, недопущення протиправних зазіхань на вантажі що перевозяться або знаходяться на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту загального користування, природне середовище, інтереси суспільства і держави від протиправних посягань.

3. Правову основу діяльності лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті складають Конституція України, укази Президента, Постанови Кабінету Міністрів, Закони України „Про міліцію”, „Про оперативно-розшукову діяльність”, інше законодавство України, нормативні акти МВС і УМВС України на транспорті, Примірне положення про лінійне управління УМВС України на транспорті”

4. Діяльність лінійний відділ здійснюється на принципах законності, гласності, гуманізму, поваги прав людини, єдиноначальності, тісного зв'язку з населенням, трудовими колективами, адміністрацією підприємств, установ, організацій транспорту.

5. Лінійний відділ на транспорті є юридичною особою, має печатку з зображенням Державного герба України і своє найменування.

#### **Основні задачі лінійного відділу**

6. Основними завданнями лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті є:

- 6.1. охорона громадського порядку і забезпечення громадської безпеки;
- 6.2. захист життя, здоров'я, прав, свобод, законних інтересів громадян, а також державних інтересів;
- 6.3. попередження, припинення, розкриття злочинів і інших правопорушень, розшук осіб, що їх вчинили;
- 6.4. організація боротьби зі злочинними зазіханнями на вантажі, що перевозяться;
- 6.5. забезпечення захисту майна, незалежно від форми власності, від протиправних зазіхань;
- 6.6. керівництво низовими підрозділами відділу внутрішніх справ з метою виконання покладених на них задач і вживання заходів по удосконалюванню їхньої діяльності;
- 6.7. здійснення дізнання та попереднього слідства;
- 6.8. здійснення виробництва по справах про адміністративні правопорушення;
- 6.9. сприяння транспортним відомствам у забезпеченні безпеки руху поїздів та автомобільного транспорту з межах передбачених нормативними актами МВС України;
- 6.10. протидія нелегальній міграції та порушенням законодавства України щодо правового статусу іноземця;
- 6.11. визначення кадрової політики в центральному апараті і підлеглих

лінійних відділеннях та лінійних пунктах міліції.

### **Функції лінійного відділу**

7. Лінійний відділ на транспорті в межах своєї компетенції, відповідно до законодавства України:

7.1. здійснює заходи щодо попередження і припинення злочинів і інших правопорушень; забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах обслуговування, в поїздах;

7.2. організовує проведення роз'яснювальної роботи серед населення з питань охорони громадського порядку, забезпечення безпеки та боротьби зі злочинністю на об'єктах транспорту;

7.2. організовує роботу з розшуку підозрюваних і обвинувачуваних, що переховуються від слідства та суду, а також зниклих безвісті осіб і інших осіб, у випадках, передбачених законодавством;

7.3. здійснює боротьбу зі злочинними зазіханнями на вантажі, що перевозяться залізничним транспортом ;

7.4. вносить у транспортні й інші відомства пропозиції про усунення причин і умов, що сприяють здійсненню злочинів у сфері пасажирських і вантажних перевезень;

7.5. організовує роботу з профілактики загибелі і травматизму людей на об'єктах залізничного транспорту;

7.6. проводить у взаємодії з іншими організаціями роботу з попередження дитячої бездоглядності та боротьби з правопорушеннями неповнолітніх на об'єктах транспорту;

7.7. бере участь у охороні громадського порядку під час масових заходів, при надзвичайних подіях природного або техногенного характеру на транспорті;

7.8. здійснює контроль за організацією діяльності підлеглих підрозділів, надає їм необхідну практичну, методичну і матеріально-технічну допомогу;

7.9. проводить заходи щодо підвищенню рівня службової і фізичної підготовки і зміцненню дисципліни особового складу;

7.10. забезпечує надання невідкладної допомоги особам, що постраждали від нещасних випадків і правопорушень, а також знаходяться на об'єктах транспорту в безпомічному стані;

7.11. здійснює взаємодію з іншими правоохоронними органами, громадськістю, адміністрацією та колективами підприємств, установ, організацій залізничного транспорту, з органами місцевої влади та місцевого самоврядування з питань які входять до компетенції транспортної міліції;

7.12. організовує та проводить заходи щодо здійснення дозвільної системи на об'єктах обслуговування.

### **Управління лінійним відділом**

8. Керівництво лінійним відділом здійснює начальник лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті, що несе персональну відповідальність за виконання покладених завдань і функцій.

Начальник лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті призначається і звільняється з посади наказом Міністра внутрішніх справ, за поданням начальника лінійного управління, погодженого із начальником Управління МВС України на транспорті;

Начальник лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті має трьох заступників, один із яких є першим. Заступники начальника лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті призначаються на посаду наказом начальника лінійного управління по узгодженню із заступником начальника Управління МВС України на транспорті куратором напрямку оперативно-службової діяльності.

9. Повноваження начальника лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті:

9.1. керує діяльністю відділу, несе персональну відповідальність за виконання поставлених перед ним завдань; організує взаємодію з органами місцевої влади та місцевого самоврядування, адміністрацією Дирекції залізничних перевезень, народними депутатами України з питань правоохоронної діяльності;

9.2. забезпечує дотримання законності в діяльності відділу, правомірність форм та методів, застосовуваних особовим складом у процесі виконання службових обов'язків;

9.3. забезпечує високий рівень службової, бойової та фізичної підготовки, дисципліни його особового складу;

9.4. здійснює планування, контроль, облік і оцінку діяльності відділу;

9.5. організовує роботу особового складу по попередженню, припиненню і розкриттю злочинів проти особи, злочинних зазіхань на вантажі, злочинів у сфері економіки, бере особисту участь у розкритті злочинів;

9.6. здійснює підбір, виховання, розстановку кадрів;

9.7. веде прийом громадян, забезпечує своєчасність надання відповідей щодо пропозицій, заяв, скарг;

9.8. у межах своєї компетенції видає накази, розпорядження, вказівки;

9.9. визначає обов'язки своїх заступників, керівників служб, а також інших працівників відділу;

9.10. вносить начальникові Управління МВС України на транспорті пропозиції щодо призначення або звільнення з посади начальників лінійних відділень внутрішніх справ і начальників лінійних пунктів міліції;

9.11. вносить начальникові Управління МВС України на транспорті пропозиції про створення або скасування лінійних пунктів міліції, про зміну їхньої структури і штатної чисельності;

9.11. накладає штрафи і застосовує інші заходи адміністративного впливу відповідно до діючого законодавства;

9.12. контролює діяльність дізнання;

9.13. відповідно до Дисциплінарного статуту органів внутрішніх справ застосовує заохочення, накладає стягнення на осіб рядового і начальницького складу, а також порушує клопотання перед начальником лінійного управління щодо застосування заохочень або накладення дисциплінарних стягнень на осіб рядового і начальницького складу відділу;

9.14. заохочує громадян, що відзначились в охороні громадського порядку

та боротьбі зі злочинністю, а також здійснює клопотання перед керівниками підприємств, установ, організацій залізничного транспорту щодо заохочення членів громадських формувань з охорони громадського порядку, окремих громадян, що особливо відзначились у охороні громадського порядку та боротьбі зі злочинністю;

9.15. забезпечує використання транспортних, оперативно-технічних засобів, коштів, організовує господарську діяльність відділу;

9.16. вживає заходи для забезпечення бойової та мобілізаційної готовності, відповідно до законодавства України забезпечує діяльність підрозділу щодо режиму воєнного та надзвичайного стану, проведення заходів територіальної оборони;

9.17. забезпечує дотримання режиму таємності;

9.18. організовує роботу слідчого відділення у складі лінійного відділу;

9.19. вживає заходів щодо поліпшення житлових і культурно-побутових умов співробітників відділу.

\* Примітка. Наказ Державної митної служба України, Адміністрації державної прикордонної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України від 1 червня 2005 р. № 457/438/270 (зарєєстровано в Міністерстві юстиції України 4 липня 2005 р. за № 710/10990) „Про затвердження переліку пунктів пропуску (пунктів контролю) через державний кордон України, у межах яких створюються або можуть створюватися зони митного контролю”.

\*\* Примітка. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 9 листопада 2006 р. № 1066 „Про затвердження програми забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах на 2007 рік”.



## Додаток В

### ПОЛОЖЕННЯ

#### про лінійне відділення внутрішніх справ на залізничному транспорті (проект)

##### Загальні положення

1. Лінійне відділення є структурним підрозділом лінійного управління на залізниці Управління МВС України на залізничному транспорті та лінійного відділу, безпосередньо підпорядковано йому. За правовим положенням прирівнюється до міського, районного, районного в місті відділення внутрішніх справ.

2. Лінійне відділення створюється на вузлових станціях залізниці з метою охорони громадського порядку і забезпечення безпеки на даних об'єктах, захисту життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, недопущення протиправних зазіхань на перевезені вантажі.

3. Правову основу діяльності лінійного відділення складають Конституція України, укази та розпорядження Президента, Постанови Кабінету Міністрів, Закони України „Про міліцію”, „Про оперативно-розшукову діяльність”, інше законодавство України, нормативні акти МВС України та Управління МВС на транспорті, лінійного управління на залізниці та лінійного відділу до складу якого входить підрозділ, Положення „Про лінійне відділення”.

4. Діяльність лінійного відділення здійснюється на принципах законності, гласності, гуманізму, поваги прав людини, єдиноначальності, тісного зв'язку з населенням, трудовими колективами, адміністрацією підприємств, установ, організацій транспорту.

5. Лінійне відділення є юридичною особою, має печатку з зображенням Державного герба України і своє найменування.

##### Основні завдання відділення

6. Основними завданнями лінійного відділення є:

6.1. охорона громадського порядку і забезпечення громадської безпеки;

6.2. захист життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, а

також державних інтересів;

6.3. попередження, припинення і розкриття злочинів і інших правопорушень, розшук осіб, організація боротьби зі злочинними зазіханнями на вантажі;

6.4. забезпечення захисту майна, незалежно від форми власності, від протиправних зазіхань;

6.5. здійснення дізнання;

6.6. здійснення провадження в справах про адміністративні правопорушення;

6.7. сприяння транспортним відомствам у забезпеченні безпеки руху;

6.8. визначення кадрової політики в підрозділі.

6.9. проведення слідства по кримінальних справах віднесених до компетенції органів внутрішніх справ, скоєних на ділянці оперативного обслуговування лінійного відділення.

### **Функції відділення**

7. Лінійне відділення в межах своєї компетенції та відповідно до законодавства України:

7.1. здійснює заходи щодо попередження і припинення злочинів і інших правопорушень;

7.2. організовує проведення роз'яснювальної роботи серед населення з питань охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки і боротьби зі злочинністю на об'єктах транспорту, організовує роботу з профілактики загибелі і травматизму людей на об'єктах залізничного транспорту;

7.3. організовує роботу з розшуку підозрюваних і обвинувачуваних, що переховуються від слідства та суду, а також зниклих без звістки та інших осіб, у випадках, передбачених законодавством;

7.4. здійснює боротьбу зі злочинними зазіханнями на вантажі;

7.5. вносить у транспортні й інші відомства пропозиції щодо усунення причин і умов, що сприяють здійсненню злочинів у сфері пасажирських і

вантажних перевезень;

7.6. проводить у взаємодії з іншими організаціями роботу з попередження дитячої бездоглядності і боротьбі з правопорушеннями неповнолітніх на об'єктах транспорту;

7.7. бере участь у порятунку людей і майна, охороні громадського порядку при надзвичайних подіях природного або техногенного характеру на транспорті;

7.8. проводить заходи щодо зміцнення дисципліни особового складу;

7.9. забезпечує надання невідкладної допомоги особам, що постраждали від нещасних випадків і правопорушень, а також знаходиться на об'єктах транспорту в безпомічному стані;

7.10. здійснює взаємодію з іншими правоохоронними органами, громадськістю, адміністрацією і колективами підприємств, установ, організацій залізничного транспорту;

7.11. організовує діяльність слідчої групи ( відповідно до організаційно-штатної структури).

### **Управління відділенням**

8. Управління лінійним відділенням здійснює начальник лінійного відділення, який несе персональну відповідальність за виконання покладених завдань і функцій.

Начальник лінійного відділення призначається і звільняється від посади наказом Управління Міністра внутрішніх справ України на транспорті.

Начальник лінійного відділення має заступника. Заступник начальника лінійного відділення призначається на посаду наказом начальника лінійного Управління на залізниці УМВС України на транспорті з погодженням із начальником лінійного відділу (до складу якого входить лінійне відділення) за поданням начальника лінійного відділення.

9. Повноваження начальника лінійного відділення:

9.1. керує діяльністю відділення, несе персональну відповідальність за виконання поставлених перед ним завдань;

9.2. забезпечує дотримання законності в діяльності відділення, правомірність форм і методів, застосовуваних особовим складом у процесі виконання службових обов'язків, забезпечує дотримання режиму таємності;

9.3. забезпечує високий рівень службової дисципліни особового складу;

9.4. здійснює планування, контроль, облік і оцінку діяльності відділення;

9.5. організовує роботу особового складу по попередженню, припиненню і розкриттю злочинів проти особи, злочинних зазіхань вантажі, злочинів у сфері економіки, бере особисту участь у розкритті злочинів „по гарячих слідах”, особливо тяжких, тяжких, середньої тяжкості злочинів;

9.6. здійснює підбір, виховання і розстановку кадрів;

9.7. веде прийом громадян, забезпечує своєчасність і правильність відповідей на їхні пропозиції, заяви, скарги;

9.8. у межах своєї компетенції видає накази та розпорядження;

9.9. визначає обов'язки заступника, керівників служб, а також інших працівників відділення;

9.10. накладає штрафи і застосовує інші заходи адміністративного впливу відповідно до діючого законодавства;

9.11. відповідно до Дисциплінарного статуту органів внутрішніх справ вносить клопотання щодо застосування заохочень або накладення дисциплінарних стягнень на осіб рядового і начальницького складу відділення;

9.12. вносить пропозиції керівництву лінійного відділу щодо заохочення громадян, які приймають активну участь в охороні громадського порядку і боротьбі зі злочинністю, а також клопоче перед керівниками підприємств, установ і організацій залізничного транспорту про заохочення членів громадських формувань по охороні громадського порядку за особистий внесок в охорону громадського порядку й у боротьбу зі злочинністю;

9.13. забезпечує використання транспортних, оперативно-технічних засобів, організовує адміністративно-господарську діяльність відділення;

9.15. організовує діяльність слідчої групи відділення;

9.16. уживає заходів до поліпшення житлових і культурно-побутових умов.

## Додаток Д

### ПОЛОЖЕННЯ

#### про лінійний пункт міліції на залізничному транспорті

#### (проект)

#### Загальні положення

1. Лінійний пункт міліції на залізничному транспорті є структурним підрозділом лінійного відділу Управління МВС України на залізничному транспорті, безпосередньо підпорядковано йому.

2. Лінійний пункт міліції створюється на вузлових станціях залізниці з метою охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на даних об'єктах, захисту життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, недопущення протиправних зазіхань на перевезені вантажі.

3. Правову основу діяльності лінійного пункту міліції складають Конституція України, укази та розпорядження Президента, постанови Кабінету Міністрів України, Закони України „Про міліцію”, „Про оперативно-розшукову діяльність”, інше законодавство України, нормативні акти МВС України та Управління МВС на транспорті, лінійного управління на залізниці та лінійного відділу до складу якого входить підрозділ, Положення „Про лінійний пункт міліції”.

4. Діяльність лінійного пункту міліції здійснюється на принципах законності, гласності, гуманізму, поваги прав людини, єдиноначальності, тісного зв'язку з населенням, адміністрацією підприємств, установ, організацій залізничного транспорту.

5. Лінійний пункт міліції не є юридичною особою.

#### Основні завдання лінійного пункту міліції

6. Основними завданнями лінійного пункту міліції є:

6.1. охорона громадського порядку і забезпечення громадської безпеки;

6.2. захист життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян, а також державних інтересів;

6.3. попередження, припинення і розкриття злочинів і інших

правопорушень, розшук осіб, що переховуються від правоохоронних органів та суду, здійснення дізнання;

6.4. організація боротьби зі злочинними зазіханнями на вантажі;

6.5. забезпечення захисту майна, незалежно від форми власності, від протиправних зазіхань;

6.6. здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення;

6.7. сприяння транспортним організаціям у забезпеченні безпеки руху;

### **Функції лінійного пункту міліції**

7. Лінійний пункт міліції в межах своєї компетенції та відповідно до законодавства України:

7.1. здійснює заходи щодо попередження і припинення злочинів і інших правопорушень;

7.2. організовує проведення роз'яснювальної роботи серед населення з питань охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки і боротьби зі злочинністю на об'єктах транспорту в межах дільниці оперативного обслуговування;

7.2. організовує роботу з розшуку підозрюваних і обвинувачуваних, що сховалися від слідства та суду, а також зниклих без звістки та інших осіб, у випадках, передбачених законодавством;

7.3. організовують взаємодію з територіальними органами внутрішніх справ щодо боротьби зі злочинними зазіханнями на вантажі, які знаходяться на під'їзних коліях підприємств;

7.4. вносить до Дирекції залізничних перевезень (в межах дільниці оперативного обслуговування) й інші відомства, органи місцевої влади та самоврядування пропозиції щодо усунення причин і умов, що сприяють вчиненню злочинів у сфері приміських і вантажних перевезень;

7.5. організовує роботу на дільниці обслуговування з профілактики загибелі і травматизму людей на об'єктах залізничного транспорту;

7.6. проводить у взаємодії з іншими правоохоронними, державними

органами та громадськими організаціями роботу з попередження дитячої бездоглядності і боротьби з правопорушеннями неповнолітніх на об'єктах транспорту;

7.7. бере участь у рятуванні людей і майна, охороні громадського порядку при надзвичайних подіях природного або техногенного характеру на території, що обслуговується в оперативному порядку;

7.8. забезпечує надання невідкладної допомоги особам, що постраждали від нещасних випадків і правопорушень, а також знаходяться на об'єктах залізничного транспорту в безпомічному стані;

7.9. здійснює взаємодію з іншими правоохоронними органами, громадськістю, адміністрацією і колективами підприємств, установ, організацій залізничного транспорту, щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки.

7.10. перевіряє об'єкти дозвільної системи, які дислокуються на дільниці обслуговування.

### **Управління лінійним пунктом міліції**

8. Управління лінійним пунктом міліції здійснює начальник лінійного пункту міліції, який несе персональну відповідальність за виконання покладених завдань і функцій.

Начальник лінійного пункту міліції призначається і звільняється з посади наказом лінійного управління на залізниці УМВС України на транспорті.

Чисельність особового складу лінійного пункту міліції визначається наказом начальника Управління МВС України на транспорті з погодженням із начальником лінійного управління на залізниці, згідно подання начальника лінійного відділу до складу, якого входить лінійний пункт міліції.

Лінійний пункт міліції може утворюватися на підставі подання Державного територіально-галузевого об'єднання на залізниці чисельністю, в межах організаційно-штатної структури, передбаченою наказом МВС України за рахунок фінансування Дирекції залізничних перевезень, дільницю якої буде обслуговувати.

## 9. Повноваження начальника лінійного пункту міліції:

9.1. керує діяльністю лінійного пункту міліції, несе персональну відповідальність за виконання поставлених перед ним завдань, особисто проводить оперативно-розшукову діяльність щодо попередження, розкриття злочинів скоєних на дільниці обслуговування;

9.2. забезпечує дотримання законності в діяльності лінійного пункту міліції, правомірність форм і методів, застосовуваних особовим складом у процесі виконання службових обов'язків;

9.3. забезпечує високий рівень службової, бойової, фізичної підготовки і дисципліни особового складу;

9.4. здійснює планування, контроль, облік і оцінку діяльності лінійного пункту міліції;

9.5. організовує роботу особового складу по попередженню, припиненню і розкриттю злочинів проти особи, злочинних зазіхань на вантажі, злочинів у сфері економіки, бере особисту участь у розкритті злочинів „по гарячих слідах”, особливо тяжких, тяжких, середньої тяжкості злочинів;

9.6. здійснює підбір, виховання і розстановку кадрів;

9.7. накладає штрафи і застосовує інші заходи адміністративного впливу відповідно до діючого законодавства;

9.8. відповідно до Дисциплінарного статуту органів внутрішніх справ вносить клопотання, щодо застосування заохочень або накладення дисциплінарних стягнень на осіб рядового і начальницького складу лінійного пункту міліції;

9.9. клопочеться перед керівниками підприємств, установ і організацій залізничного транспорту про заохочення членів громадських формувань по охороні громадського порядку за особистий внесок в охорону громадського порядку й у боротьбу зі злочинністю;

9.10. забезпечує використання транспортних, оперативно-технічних засобів, організовує господарську діяльність лінійного пункту міліції.



Додаток Е

## **ІНСТРУКЦІЯ**

**про порядок взаємодії підрозділів Державної спеціальної служби  
транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України та Управління  
Міністерства внутрішніх справ України на залізничному транспорті щодо  
запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та  
природного характеру  
(проект)**

### **1. Загальні положення**

1.1. Інструкцію про порядок взаємодії Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України та Управління Міністерства внутрішніх справ України на транспорті щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру (далі - Інструкція) розроблено відповідно до Законів України „Про Цивільну оборону України”, „Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру”, „Про правові засади цивільного захисту” та положень про Державної спеціальної служби транспорту Міністерству транспорту та зв'язку України та Управління Міністерства внутрішніх справ України на транспорті.

1.2. Інструкція визначає мету й порядок взаємодії Державної спеціальної служби транспорту та Управління МВС України на транспорті під час виконання спільних завдань із запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру, які виникають на об'єктах національної транспортної системи.

1.3. Безпосередня організація та координація робіт з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19.08.2002 № 1201 „Про затвердження Положення про штаб з ліквідації надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру”.

1.4. Форми взаємодії:

обмін інформацією про загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій у різних регіонах країни;

проведення спільних оперативних нарад керівного складу Державної спеціальної служби транспорту Управління МВС України на транспорті і їх структурних підрозділів з керівним складом об'єднаних загонів Державної спеціальної служби транспорту лінійних управлінь Управління МВС України на транспорті;

здійснення спільних заходів за планами, що розробляються на регіональних та місцевих рівнях, при загрозі або виникненні надзвичайних ситуацій;

проведення спільних тренувань і занять;

здійснення інших заходів, передбачених чинним законодавством.

1.5. Взаємодія здійснюється:

на рівні центральних органів виконавчої влади - між державною спеціальною службою транспорту та Управлінням МВС України на транспорті;

на регіональному та місцевому рівнях – між лінійними підрозділами Державної спеціальної служби транспорту та Управління МВС України на транспорті.

## **2. Організація і здійснення спільних заходів**

2.1. Заходи з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на об'єктах національної транспортної мережі України здійснюються силами і засобами Державної спеціальної служби транспорту із залученням підрозділів Управління МВС України на транспорті відповідно до покладених на них завдань.

Залучення підрозділів Управління МВС України на транспорті здійснюється в межах, визначених законодавством.

2.2. Організація спільних заходів складається з етапів попередньої і безпосередньої (оперативної) підготовки до їх проведення.

2.2.1. На етапі попередньої підготовки сторонами, що взаємодіють, здійснюються:

розроблення планів взаємодії на регіональному та місцевому рівнях;  
спільне визначення місць розташування, зустрічі особового складу й порядку здійснення спільних заходів, пов'язаних з ліквідацією наслідків надзвичайних ситуацій;

визначення обсягів і послідовності спільних дій при ліквідації наслідків надзвичайної ситуації;

узгодження порядку управління і взаємодії підрозділів при виконанні спільних завдань, а також питань матеріально-технічного забезпечення їх дій;

розробка і здійснення заходів щодо підготовки до взаємодії підрозділів Державної спеціальної служби транспорту і Управління МВС України на транспорті

2.2.2. На етапі безпосередньої (оперативної) підготовки здійснюються:

оцінка обстановки, стану і можливостей наявних сил і засобів;

визначення керівника спільних заходів за погодженням з керівниками сторін, що взаємодіють;

визначення необхідності залучення підрозділів Управління МВС України на транспорті до проведення дій з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, початку і послідовності здійснення спільних заходів;

виділення або отримання техніки та засобів, необхідних для здійснення спільних заходів.

### **3. Основні завдання сторін, що взаємодіють**

3.1. Структурні підрозділи Управління МВС України на транспорті в межах своєї компетенції:

інформують підрозділи Державної спеціальної служби транспорту про ознаки загрози виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;

забезпечують охорону громадського порядку, безпеку дорожнього руху охорону матеріальних і культурних цінностей у разі виникнення надзвичайних ситуацій, ведуть боротьбу зі злочинністю;

надають допомогу органам виконавчої влади, місцевого самоврядування,

посадовим особам у проведенні відселення людей з місць, небезпечних для проживання,

забезпечують охорону режимно-обмежувальних і карантинних зон в осередках радіоактивного, хімічного, бактеріологічного (біологічного) зараження, а також під час їх ліквідації;

організують охорону громадського порядку на збірних та приймальних евакуаційних пунктах, пунктах посадки (висадки) на маршрутах евакуації і в районах (пунктах) розміщення евакуйованого населення;

ведуть адресно-довідкову роботу та облік утрат серед населення в разі виникнення надзвичайної ситуації;

здійснюють інші заходи, передбачені законодавством.

3.2. Структурні підрозділи Державної спеціальної служби транспорту в межах своєї компетенції:

інформують органи Управління МВС України на транспорті про загрозу виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій;

здійснюють заходи щодо локалізації й ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, проведення пошуково-рятувальних робіт на уражених об'єктах, надання першої медичної допомоги постраждалим і евакуації їх за межі небезпечної зони для подальшого транспортування до медичних закладів:

здійснюють за погодженням з органами Управління МВС України на транспорті заходи щодо ліквідації специфічних наслідків надзвичайних ситуацій на транспортних засобах, будівлях та залучають, у разі потреби, спеціальні підрозділи інших центральних і місцевих органів виконавчої влади відповідно до планів реагування на конкретні види надзвичайних ситуацій;

здійснюють інші заходи, передбачені законодавством.

#### **4. Передача оперативної інформації**

Передача оперативної інформації здійснюється за такими номерами:

оперативно-чергова служба Державної спеціальної служби транспорту - телефон: , факс: ;

чергова частина Управління МВС України на транспорті телефон: 567-19-

87, 238-40-28 , факс: 567-19-87, 238-40-28 .

Про зміни вищезазначених контактних номерів Державної спеціальної служби транспорту та Управління МВС України на транспорті негайно інформують одне одного.

#### **5. Прикінцеві положення**

Після завершення заходів, щодо ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій керівники підрозділів Державної спеціальної служби транспорту в регіонах, що здійснювали ці заходи, повідомляють відповідні органи Управління МВС України на транспорті про здійснені заходи та їх результати.

Начальники лінійних структурних підрозділів Управління МВС України на транспорті при виникненні надзвичайних ситуацій негайно інформують про це безпосереднє керівництво й подають пропозиції щодо можливої участі особового складу в локалізації та ліквідації наслідків зазначених надзвичайних ситуацій, залучення технічних засобів, а після закінчення відповідних спільних заходів доповідають про результати їх проведення.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України : із змінами від 8 грудня 2004 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Велес, 2007. – 48 с.
2. Указ Президента України від 17 жовтня 2000 р. № 1138/2000 “Про Положення про Міністерство внутрішніх справ України” [Електронний ресурс] // Режим доступу :  
<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
3. Адміністративне право України / [Битяк Ю.П., Паращук В.М., Дьяченко О.В. та ін.] : за ред. Ю.П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 544 с.
4. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина / [Голосніченко І.П., Рябченко О.П., Комзюк В.А. та ін.] ; за ред. І.П. Голосніченка. – К. : Національна академія внутрішніх справ України, 1995. – 177 с.
5. Якуба О.М. Громадський порядок / Якуба О.М. // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол. : Бажан М.П. (голова) [та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1979. – Т. 3. – С. 177.
6. Римаренко Ю.І. Громадський порядок у поліцейському значенні / Ю.І. Римаренко, М.В. Лошицький // Міжнародна поліцейська енциклопедія : у 10 т. / голов. редкол. : Шемшученко Ю.С. (голова) [та ін.]. – К., 2005. – Т 1. – С. 100.
7. Еропкин М.И. Административно-правовая охрана общественного порядка / М.И. Еропкин, Л.Л. Попов. – Л.: Лениздат, 1973. – 328 с.
8. Круглов В.А. Административная деятельность органов внутренних дел. Общая часть / Круглов В.А., Гракович О.И, Рябцев Л.М. – Минск : Акад. милиции МВД Республики Беларусь, 1995. – 240 с.
9. Камінський А.І. Поняття “громадський порядок” у сучасній юридичній науці / А.І.Камінський // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – № 1(26). – С. 180–187.
10. Еропкин М.И. Управление в области охраны общественного порядка /

Еропкин М.И. – М. : Юрид. лит., 1965. – 214 с.

11. Административная деятельность органов внутренних дел / Еропкин М.И., Серегин А.В., Попов Л.Л. – М. : Моск. высш. шк. МВС СССР, 1983. – 546 с.

12. Серегин А.В. Административная ответственность за нарушения общественного порядка / Серегин А.В.– М. : Моск. высш. шк. МВС СССР, 1968. – 108 с.

13. Рябцев Л.М. К вопросу об объекте административных правонарушений, которые посягают на общественный порядок // Усовершенствование правоохранительной деятельности органов внутренних дел : сб. ст. преподавателей, адъюнктов и соискателей. – Минск: Акад. МВС Республики Беларусь, 1997. – С. 86–91.

14. Гижевский В.К. Общественность и охрана общественного порядка на железнодорожном транспорте / В.К.Гижевський, В.В. Троилин. – К. : НИиРИО УАВД, 1992. – 72 с.

15. Російсько-український та українсько-російський тлумачний словник [ред. Л.Г.Савченко]. – Х. : Прапор, 2003. – 542 с.

16. Коренев А.П. Административная деятельность органов внутренних дел. Общая часть / Коренев А.П. – М. : Моск. высш. шк. МВС РФ, 1992. – 274 с.

17. Попов Л.Л. Административное право и административная деятельность органов внутренних дел / Попов Л.Л., Коренев А.П., Круглов В.А. – М. : Акад. МВС СССР, 1990. – 223 с.

18. Адміністративна діяльність: навч. посіб. / [Новиков В.В., Ковалів М.В., Столбовий В.П. та ін.] ; за ред. О.І.Остапенка. – Львів : Львівський інститут внутрішніх справ при НАВС України, 2002. – 252 с.

19. Рябцев Л.М. Административная деятельность органов внутренних дел / Л.М. Рябцев, О.І. Гракович. – Минск : Акад. МВД Республики Беларусь, 1999. – 346 с.

20. Разаренов Ф.С. Организационно-правовые основы охраны общественного порядка и обеспечение безопасности на транспорте / Ф. С. Разаренов, А.С. Прудников. – М. : Высш. юрид. заоч. шк. МВД СССР, 1990. – 44 с.

21. Конституція України – основа реформування суспільства / В.Я. Тацій , Ю.П. Битяк, Ю.М. Грошовий. – Х. : Право, 1996. – 96 с.
22. Про міліцію: Закон України від 20 грудня 1990 р. № 565-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20 (зі змінами).
23. Організація охорони громадського порядку / [Дворак С.Д., Долішній Г.П., Оліфер В.І. та ін.] ; за ред. Бучка М.Б. – Івано-Франківськ : Прикарпатський юридичний інституту МВС України, 2004. – 126 с.
24. Адміністративне право України / [Дьяченко О.В., Зима О.Т., Зуй В.В. та ін.] ; за ред. Ю.П. Битяка. – Харків : Право, 2000. – 520 с.
25. Разаренов Ф.С. Основы административной деятельности милиции / Разаренов Ф.С. – М. : Акад. МВД СССР, 1986. – 95 с.
26. Рабінович П.М. Основи загальної теорії права та держави / Рабинович П.М. – 5-е вид. – К. : Атіка. – 2001. – 176 с.
27. Указ Президента України від 12 лютого 2007 р. № 105/2007 “Про Стратегію національної безпеки України” [Електронний ресурс] // Режим доступу :  
<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
28. Указ Президента України від 18 лютого 2002 р. № 143/2002 “Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку охорони прав і свобод громадян” [Електронний ресурс] // Режим доступу :  
<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
29. Негодченко О.В. Забезпечення прав і свобод людини органами внутрішніх справ: організаційно-правові засади : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О.В. Негодченко. – Харків, 2004. – 36 с.
30. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
31. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.



32. Алямовський О.Ю. Особливості взаємодії територіальних і транспортних ОВС у попередженні та розкритті крадіжок вантажів при перевезеннях залізничним транспортом / О.Ю. Алямовський // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф., 23 трав. 2003 р.: тези допов. – Львів, 2004. – С. 175–178.

33. Про утверждение Указа Президиума Верховного Совета СССР „Про основные обязанности и права советской милиции по охране общественного порядка и борьбе с преступностью”: Закон СССР от 19 июля 1973 г. Ведомости Верховного Совета СРСР. – 1973. – № 30. – Ст. 398.

34. Советская милиция: история и современность (1917-1987). – М. : Юрид. лит., 1987. – 336 с.

35. Наказ МВС України від 6 серпня 2007 р. № 295 “Про затвердження типових положень про органи внутрішніх справ”.

36. Дорогою честі. 80 років транспортної міліції України / [Ценов М.В., Пирог В.О., Мельников Д.Б., Костоусов Ю.П.]– К. : УЕІП „Уніком”, 1999. – 192 с.

37. Міліція України: історичний нарис, портрети, події / [Михайленко П.П., Гіжевський В.К., Гордецький О.С. та ін.] ; під ред. Ю.О. Смирнова. – К. : Вид. Дім “Ін Юре”, 2002. – 888 с.

38. Шевченко А.Є. Організаційно-правові аспекти створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ України на транспорті наприкінці 20-х років ХХ ст. / А.Є. Шевченко // Життя і право. Львівський правничий часопис. – 2005. – №2 (14). – С. 23–28.

39. Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів: Закон України від 23 грудня 1993 р. № 3781-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 11. – Ст. 50.

40. Про звернення громадян: Закон України від 2 жовтня 1996 р. № 393/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 4. – Ст. 256.

41. Указ Президента України 19 липня 2005 р. № 1119/2005 “Про заходи

щодо забезпечення особистої безпеки громадян та протидії злочинності” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

42. Постанова Кабінету Міністрів Української РСР від 27 лютого 1991 р. № 49 “Про затвердження Правил застосування спеціальних засобів при охороні громадського порядку” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

43. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. № 576 “Про затвердження Положення про дозвільну систему” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

44. Постанова Кабінету Міністрів України від 26 червня 2007 р. № 858 “Про затвердження технічного опису та зразка бланку паспорта громадянина України для виїзду за кордон та внесення змін до деяких актів Кабінету Міністрів України” // [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

45. Протокол наради керівництва МВС України від 9 лютого 2007 р. № 13.

46. Погорілко В.Ф. Функції держави / В.Ф.Погорелко // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С. (голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2004. – Т. 6. – С. 313.

47. Бобровник С.В. Колізійна норма / С.В.Боровник // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С. (голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2001. – Т. 3. – С. 156.

48. Протокол совместного совещания Управления внутренних дел на транспорте МВД Республики Беларусь, Управления МВД Украины на транспорте, Департамента транспортной полиции МВД Литовской Республики. 5-6 мая 2007 г. Брест, Республика Беларусь.

49. Протокол регионального совещания по сотрудничеству подразделений и

служб кримінальної міліції Міністерства внутрішніх дел Республіки Беларусь и Міністерства внутрішніх дел України 15-17 июня 2006 г. Мозирь, Республіка Беларусь.

50. Protokół naradzie Policji Kolejowej Polska-Ukraina-Słowacja 23.02.-24.02.2006 roku w Białym Dunajcu. Polska.

51. Protokół narady zeleznicni policie (milicie) Slovakia-Ukraina. 22.03.2007 roku. Cierna nad Tisou Slovakia.

52. Розпорядження УМВС України на транспорті від 5 липня 2006 р. № 274 “Про план заходи щодо виконання рішення регіональної наради по співробітництву підрозділів та служб кримінальної міліції МВС Республіки Беларусь и МВС України 15-17 червня 2006 року”.

53. Informacj o stanie bezpieczeñstwa osyb, mienia i porzÑdku publicznego na obszarze kolejowym, w poñogach i z zakresu ziaalnoñci Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Krakowie oraz wspuipracy z: PolicjÑ, StrañÑ GranicznÑ, ĩandarmeriÑ WojskowÑ i siuībami celnymi za 2006 rok. PKP Polskie linie kolejowe S.A. Nr IOKOD1 – 036 –5 /06.31.01.2007. Krakuw.

54. Лист до УМВС України на транспорті від 27 листопада 2006 р. № 34-7/4989 “Щодо виконання вказівки УМВС України на транспорті “Про надання інформації відповідно до листа МЗС України (доручення Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2006 р. № 51) про стан оперативної обстановки на дільницях обслуговування які межують із Румунією, Угорщиною, Словаччиною, Польщею”. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Організація охорони громадського порядку. – 2006. – № 39. – С. 63–64.

55. Protokół naradzie Policji Kolejowej Polska-Ukraina. 21.11.2006 roku w Premyslu Polska.

56. Звіт про виїзд у службове відрядження щодо участі у нараді експертів України, Словаччини, Чехії, Російської Федерації, США з питань перевезення радіоактивних матеріалів. Чиерна над Тисою Словакія 20-22 березня 2007 р. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на

транспорті. Листування з МВС України, № 38. – С. 52–57.

57. Nota a intalnirii de lucru dintre delegatiile politiei transporturi din Romania Directia de politie transporturi Lvov. 12-14.06.2007.

58. Хуторян Н.М. Наказ / Н.М. Хуторян // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.( голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2002. – Т. 4. – С. 33.

59. Довідник працівника міліції. Нормативно-правові акти з питань діяльності органів внутрішніх справ: у 2 т. – К. : Видавнича компанія “Воля”, 2004– .–

Т. 2. – 2004. – 960 с.

60. Методичні рекомендації щодо подання нормативно-правових актів системи МВС України на державну реєстрації (від 10 березня 2006 р. № 3553). – К. : МВС України, 2006. – 14 с.

61. Наказ МВС України від 28 липня 1994 р. № 404 “Про затвердження Статуту патрульно-постової служби міліції України”.

62. Програма (основні напрямки) реформування підрозділів міліції громадської безпеки від 29 липня 2005 р. № 10792 /Лц. – К. : МВС України, 2005. – 6 с.

63. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р “Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту загального користування” [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

64. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 460 “Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки, Збройних Сил, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об'єктах підвищеної небезпеки” // [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

65. Косяненко Ю.Я. Положення / Ю.Я. Косяненко // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.( голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, – К., 2002. – Т. 4. – С. 643.

66. Ковалів М.В. Основи управління в органах внутрішніх справ / Ковалів М.В., Паньонко І.М., Скиба Я.Д. – Львів : Афіша, 2004. – 171 с.

67. Фролов М.Ю. Міськрайоргани внутрішніх справ в умовах правової реформи / Фролов Ю.М. – Луганськ: РВВ ЛАВС, 2002. – 130 с.

68. Ортинський В.Л. Організаційні засади управлінської діяльності в органах внутрішніх справ України: Навчально-методичний посібник / Ортинський В.Л., Кісіль З.Р., Ковалів М.В. – Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2006. – 248 с.

69. Кубко Є.Б. Організація / Є.Б. Кубко, В.П. Нагребельний // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.( голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2002. – Т. 4. – С. 294.

70. 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.: Шемшученко Ю.С.( голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, – К., 2004. – Т. 6. – С. 120.

71. Наказ МВС України від 30 листопада 2005 р. № 1210 “Про затвердження Примірного положення про лінійне управління Управління МВС України на транспорті”.

72. Сокол Э.Н. Сходи с рельсов и столкновения подвижного состава / Сокол Э.Н. – К. : Транспорт України, 2002. – 363 с.

73. Продайко С.В. Удосконалення організаційно-правових заходів боротьби з правопорушеннями на транспорті – вагомий внесок у розвиток транспортної системи України / С.В. Продайко // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р. – Одеса, 2007. – С. 67–71.

74. Круглов В.А. Организация взаимодействия в органах внутренних дел на

транспорте / Круглов В.А. – Минск: Акад. милиции, 1994. – 79 с.

75. Хватаймуха М.І. Особливості взаємодії транспортних і територіальних ОВС у розшуку злочинців, безвісті зниклих громадян та встановлення осіб за невідомими трупами / М.І. Хватаймуха // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф., 23 трав. 2003 р.: тези допов. – Львів, 2004. – С. 179–181.

76. Ковалів М.В. Адміністративно-правові та організаційні заходи забезпечення збереження вантажів на об'єктах залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / М.В.Ковалів. – К., 2000. – 17 с.

77. Черномаз О.Б. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О.Б. Черномаз. – Львів, 2007. – 16 с.

78. Петров В.Б. Львівська залізниця 1861–2006 / В. Б. Петров, Ю.В. Дубик. – Львів : НВФ “Українські технології”, 2006. – 22 с.

79. Гіжевський В.К. Правове регулювання транспортною системою України / В.К. Гіжевський, А.В. Мілашевич. – К. : Юрінком Інтер, 2000. – 141 с.

80. Службовий розклад руху пасажирських поїздів 2006–2007 р. – К. : Укрзалізниця, 2006. – 850 с.

81. Гурнак В.М. Транспортний потік республіки / Гурнак В.М. – К. : Транспорт, 1986. – 348 с.

82. Статут залізниць України // Постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України. – 1998. – № 8. – Ст. 311.

83. Качур І.М. До питання правового регулювання транспортної системи України / І.М. Качур // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р. тези допов. – Одеса, 2007. – С. 21–22.

84. Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 “Про Правила дорожнього руху” [Електронний ресурс] // Електронний ресурс : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
85. Криміногенна ситуація в Україні: оцінка, тенденції, проблеми. – К. : Головний штаб МВС України, 2001. – 117с.
86. Аналітична довідка про результати оперативно-службової діяльності Управління МВС України на транспорті та підпорядкованих лінійних управлінь на залізницях протягом 12 місяців 2006 р. (від 21 січня 2007 р. № 2/21). – К. : МВС України, 2007. – 24 с.
87. Методичні рекомендації щодо організації розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України : [упоряд. О.О.Юхно]. – Одеса : ОЮІ ХНУВС, 2006. – 88 с.
88. 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.
89. Шакун В.І. Урбанізація і злочинність / Шакун В.І. – К. : Вид. Української академії внутрішніх справ, 1996. – 256 с.
90. Звітність про діяльність адміністративної служби на залізницях. Вказівка ГУАСМ МВС України від 24 січня 2002 року № 10/2–213 доповнення: від 9 липня 2002 року № 10/2–2191, від 21.01.2006 року № 17/7-25. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці. Звіти щодо діяльності з ОГП. – 2007. – № 36. – С. 6–8.
91. Наказ МВС України від 30 квітня 2004 р. № 458 “Про затвердження Положення про основи організації розкриття органами внутрішніх справ України злочинів загальнокримінальної спрямованості”.
92. Кирпа Г.Н. Новый уровень экономического сотрудничества в сфере международного транспортного бизнеса / Г.Н. Кирпа // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 3. – С. 2–8.
93. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 р. № 496 “Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних

транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

94. Розпорядження Кабінету Міністрів в Україні від 1 лютого 2006 р. № 55-р “Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2006 році Державної програми інформування громадськості з питань європейської інтеграції України на 2004-2007 роки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

95. Ярема О.Г. Особливості діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті / О.Г. Ярема // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2007. – № 3. – С. 253–262.

96. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512 “Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

97. Ковалів М.В. Юридичні основи забезпечення збереження власності на об'єктах транспорту / М.В.Ковалів // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. – 1999. – С. 120-124

98. Прес-центр Державного територіально-галузевого об'єднання „Львівська залізниця” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

E-mail: [press-centr@railway.lviv.ua](mailto:press-centr@railway.lviv.ua)

99. Верлока В. С. О повышении конкурентноспособности железной дороги / В.С.Верлока // Залізничний транспорт України. – 2000. – № 5-6 (20-21). – С.3–7.

100. Боровикова М.С. Организация движения на железнодорожном транспорте / Боровикова М.С. – М. : Маршрут, 2003. – 368 с.

101. Юхно О.О. Проблеми запобігання крадіжкам приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті / Юхно О.О. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2006. – 202 с.

102. Ковалів М.В. Правові та організаційні засади збереження вантажів на залізничному транспорті України / Ковалів М.В. – Львів : Афіша, 2003р. –



198 с.

103. Тиндик Н.П. Світовий міграційний процес: теорія, практика, державне регулювання / Тиндик Н.П. – К. : Атіка, 2006. – 532 с.

104. Якимова С.В. Кримінально-правові та кримінологічні аспекти крадіжок засобів безпеки руху на залізничному транспорті / С.В. Якимова // Життя і право. Львівський правничий часопис. – 2005. – № 6–7 (18–19). – С.74–78.

105. Предупреждение, выявление и расследование преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, совершенных на территории нескольких государств-участников СНГ. – М. : ГП “Типография МВД Украины”, 2005. – 155 с.

106. Коропатов О. М. Деякі можливості використання об’єктів транспорту для профілактичної роботи з населенням / О.М. Коропатов, О.С. Коваль // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : наук. конф., 29 верес. 2006 р. : тези допов. – Одеса, 2006. – С. 46–48..

107. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

108. Ягодинский В.Н. Подследственность преступлений / Ягодинский В.Н. – К. : РИО МВД Украины, 1994. – 76 с.

109. Наказ МВС України від 27 лютого 2004 р. № 213 “Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України”.

110. Вказівка МВС України від 9 листопада 2006 р. № 14266/Єв “Про діяльність в Україні радикальних молодіжних угруповань та організацій і заходи органів внутрішніх справ щодо попередження правопорушень з їхнього боку”.

111. Эксплуатация железных дорог / [Мостовой М.В., Гладковский Г.С., Рустамов Ш.Д. и др.] ; под ред. В.В. Повороженко. – М. : Транспорт, 1990. – 472 с.

112. Кірпа Г.М. Пасажирським перевезенням – швидкість і комфорт / Г.М. Кірпа, Ю.В. Дьомін // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 1. –

С. 2–6.

113. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України, 2001. – № 25-26. – Ст. 131.

114. Вказівка МВС України від 31 жовтня 2006 р. № 27671 “Про результати виїзду у службове відрядження до УМВС України в Кіровоградській області у зв’язку із подіями, що мали місце на ЗАТ „УТП „Кіровоград”.

115. Розпорядження МВС України від 11 червня 2005 р. № 484 “Про забезпечення охорони громадського порядку й безпеки громадян під час підготовки та проведення масових заходів”.

116. Звіт лінійного управління на Львівській залізниці за 2006 рік щодо виконання Розпорядження МВС України від 11 червня 2005р. № 484. (Вих. № 34-7/3 від 5 січня 2007 р.). Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Охорона громадського порядку. – 2007. – № 36. – С. 52–53.

117. Вказівка МВС України від 15 вересня 2006 р. № 11761 /Рд “Про блокування транспортних комунікацій на території України та вжиті правоохоронні заходи за підсумками 8 місяців 2006 року”.

118. Голей В.П. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / В.П. Голей // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р.: тези допов. – Одеса, 2007. – С. 11–12.

119. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. № 346 “Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні” (зі змінами)” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

120. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 р. № 1001 „Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

121. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках: Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3022–III // Відомості Верховної Ради України, 2002. – № 24. – Ст. 166.

122. Наказ МВС України № 470 від 25 липня 2002 р. “Про систему комплексного забезпечення безпеки вантажних та пасажирських перевезень на транс’європейських транспортних магістралях”.

123. Богданов А.В. Організація / А.В. Богданов // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.( голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, – К., 2002. – Т. 4. – С. 294–295.

124. Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: теорія, досвід. шляхи удосконалення / Бандурка О.М. – Х.: Основа, 1996. – 398 с.

125. Бандурка О.М. Управління в органах внутрішніх справ України / Бандурка О.М. – Х. : Ун-т внутр. справ, 1998. – 480 с.

126. Теорія управління органами внутрішніх справ: Підручник / [Кравченко Ю.Ф., Плішкін В.М., Кондратьєва Я.Ю.] ; за ред. Ю.Ф. Кравченка. – К. : Національна академія внутрішніх справ України, 1999. – 702 с.

127. Білоконь М.В. Приоритетні напрями удосконалення процесу формування суспільної думки щодо охорони громадського порядку / Білоконь М.В. – К. : РВВ МВС України, 2004. – 124 с.

128. Корниенко М.В. Деятельность органов внутренних дел по обеспечению правопорядка при осложнении оперативной обстановки (по материалам МВД Украины) / Корниенко М.В. – М. : Московский институт МВД России, 2002. – 291 с.

129. Адміністративна діяльність : навч. посіб. / [Ковалів М.В., Тиндик Н.П., Кисіль З.Р. та ін.] ; під ред. О.І. Остапенка. – [2-ге вид.]. – Львів, Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2006. – 280 с.

130. Дубко Ю.В. Система управління органами внутрішніх справ в особливих умовах / Ю.В. Дубко // МВС України. Бюлетень з обміну досвідом роботи.

Науково-практичне видання. – 2001. – № 131. – С. 46–49.

131. Ортинський В.Л. Управління в органах виконавчої влади України : навч. посіб. / Ортинський В.Л., Кісіль З.Р., Ковалів М.В. – К. : Центр учбової літератури, 2008. – 296 с.

132. Готування інформаційно-аналітичних документів в органах внутрішніх справ / МВС України. Бюлетень з обміну досвідом роботи. Науково-практичне видання. Методичні рекомендації (Додаток №1/2005). – К. : ВПЦ МВС України, 2005. – 51 с.

133. Конопльов В.В. Організаційно-правовий механізм підготовки та прийняття управлінських рішень в адміністративній діяльності органів внутрішніх справ : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / В.В.Конопльов. – Харків, 2006. – 32 с.

134. Наказ МВС України від 24 січня 2005 р. № 65 “Про затвердження Інструкції з планування в системі органів внутрішніх справ України”.

135. Наказ МВС України від 15 червня 1999 р. № 495 “Про затвердження настанови з організації роботи органу внутрішніх справ”.

136. Жуковська А.А. Теоретичні та прикладні проблеми діяльності ОВС на транспорті / А.А.Жуковська // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р.: тези допов. – Одеса, 2007. – С. 54–56.

137. Вказівка УМВС України на транспорті від 10 лютого 2007 р. № 7/451 “Щодо виконання Програми боротьби із правопорушеннями на транспорті на 2004–2006 роки”.

138. Наказ Управління МВС України на транспорті від 8 серпня 2006 р. № 160 “Про затвердження Інструкції щодо організації роботи нарядів міліції під час супроводження пасажирських поїздів”.

139. Протокол наради Департаменту транспортної міліції МВС України та Укрзалізниці від 11 лютого 2004 р. № 1264/ Гс.

140. Протокол наради УМВС України на транспорті та Укрзалізниці від 10

червня 2005 р. № 17/1264.

141. Протокол наради Укрзалізниці та УМВС України на транспорті від 16 травня 2006 р. № Цкадр - 24/406.

142. Приказ МВД СССР от 29 октября 1969 г. № 96 “Об утверждении инструкции по сопровождению поездов нарядами милиции”.

143. Быков А.В., Степаненко Ю.В. Реформы в транспортной полиции ФРГ / А.В. Быков, Ю.В. Степаненко // 80 лет транспортной милиции: история и современность : 80 лет транспортной милиции: история и современность : междунар. науч.-практ. конф., 6-7 февр. 1999 г. : тезисы докл. ; под ред. А.С. Емелина. – М. : Моск. юрид. ин-т МВД России, 1999. – С. 199–205.

144. Негодченко О.В. Проблеми діяльності органів внутрішніх справ на пріоритетних напрямках боротьби із злочинністю / О.В. Негодченко, І.Р. Шинкаренко // МВС України. Бюлетень з обміну досвідом роботи. Науково-практичне видання. – 2004. – № 146/147. – С. 4–7.

145. Ярова-Рудюк В.О. Деякі питання ратифікації міжнародних договорів у сфері транспорту / В.О. Ярова-Рудюк // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р.: тези допов. – Одеса, 2007. – С. 93–95.

146. Вказівка УМВС України на транспорті від 24 січня 2007 р. № 17/7-275 “Про введення в дію Єдиної дислокації нарядів Департаменту забезпечення правопорядку на транспорті МВС Російської Федерації та УМВС України на транспорті по супроводженню поїздів далекого слідування та місцевого міждержавного сполучення”.

147. Баранов Н.Н. Охрана общественного порядка на маршрутах пригородного сообщения / Баранов Н.Н., Сысоев В.И., Краенский Е.А. – М. : Всесоюз. науч.-исслед. ин-т МВД СССР, 1981. – 62 с.

148. Юхно О.О. Діяльність транспортної міліції щодо попередження крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” /

О.О.Юхно. – Харків, 2005. – 27 с.

149. Околович Л.Я. Организация и тактика охраны общественного порядка на транспорте : учеб. пособие / Околович Л.Я. – М. : Акад. МВД СССР, 1984. – 81 с.

150. Баранов С.О. Проблемні питання організації взаємодії транспортних та територіальних ОВС у протидії нелегальної міграції / С.О. Баранов // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф., 23 трав. 2003 р.: тези допов. – Львів, 2004. – С. 116–121.

151. Вказівка УМВС України на транспорті від 16 січня 2006 р. № 17/7 -114 “Щодо роботи підрозділів УМВС України на транспорті з населенням та громадськими формуваннями за 12 місяців 2005 року”.

152. Адміністративна діяльність міліції / [Безсмертний О.К., Бугайчук К.А., Голосніченко І.П., Гуменюк В.А. та ін.] ; за ред. О.М. Бандурки. – Харків : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. – 448 с.

153. Взаємодія // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол. : Бажан М.П. (голова) [та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1978. – Т. 2. – С. 213.

154. Великий тлумачний словник сучасної української мови [уклад. В.Т. Бусел та ін.]. – К. : Ірпінь : ВТ „Перун”, 2003. – 1440 с.

155. Філософський енциклопедичний словник / [ред.-упоряд. В.І.Шинкарук]. – К. : Арбіс, 2002. – 742 с.

156. Мешалкин А.В. Служба органов внутренних дел на транспорте / Мешалкин А.В. – М. : Акад. МВД СССР, 1981. – 23 с.

157. Ярема О.Г. Інформаційне право та інформаційне законодавство в Україні / О.Г. Ярема // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – Львів, 2006. – № 1. – С. 228–232.

158. Ковальчук В.С. Інформаційне забезпечення взаємодії територіальних і транспортних підрозділів ОВС щодо профілактики злочинів / В.С.Ковальчук // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у

попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф., 23 трав. 2003 р.: тези допов. – Львів, 2004. – С. 155–163.

159. Наказ МВС України від 4 жовтня 2003 р. № 1155 “Про вдосконалення реагування на повідомлення про злочини, інші правопорушення і події та забезпечення оперативного інформування в органах і підрозділах внутрішніх справ України”.

160. Белов С.В. Боротьба з корупцією, організованою злочинністю та транспорті, проблеми забезпечення кримінального судочинства по справах щодо злочинного посягання на вантажі / С.В. Белов // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : наук. конф., 29 верес. 2006 р. : тези допов. – Одеса, 2006. – С. 15–21.

161. Наказ МВС України від 21 листопада 2005 р. № 1040 “Про методичні рекомендації з організації і проведення оперативно-профілактичних заходів”.

162. Звіт про виїзд у службове відрядження представників УМВС України на Львівській залізниці у складі делегації Львівської державної залізниці до Російської Федерації. Справа ВАСМ УМВС України на Львівській залізниці. Охорона громадського порядку. – 2004. – № 40. – С. 25–32.

163. Ярема О.Г. Адміністративно-правове забезпечення взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними ОВС у сфері охорони громадського порядку / О.Г. Ярема // Митна справа : науково-аналітичний журнал. – 2008. – № 1. – С. 52–55.

164. Протокол рабочей встречи руководителей взаимодействующих органов внутренних дел на транспорте Российской Федерации и Украины 23 ноября 2005 г. Москва, Российская Федерация.

165. Решение регионального совещания по сотрудничеству подразделений и служб криминальной милиции Министерства внутренних дел Республики Беларусь и Министерства внутренних дел Украины 15-17 июня 2006 г. Мозирь, Республика Беларусь.

166. Розпорядження Управління МВС України на транспорті від 14 березня 2006 р. № 71 “Про проведення оперативно-профілактичної операції “Вокзал”.

167. Розпорядження МВС України на транспорті від 9 червня 2006 р. № 229 “Про проведення оперативно-профілактичної операції “Пасажир”.
168. Вказівка МВС України від 2 лютого 2007 р. № 1919/Фв “Щодо взаємодії територіальних та транспортних органів внутрішніх справ в охороні громадського порядку на об’єктах транспорту”.
169. Збірник нормативно-методичних актів. Організація службової діяльності патрульної служби. – К. : МВС України, 2006. – 340 с.
170. Вказівка УМВС України на транспорті від 5 лютого 2007 р. № 17/7-405 “Щодо організації взаємодії з підрозділами ДАІ УМВС областей”.
171. Звіт лінійного управління на Львівській залізниці за 2006 рік “Про забезпечення охорони громадського порядку й безпеки громадян під час підготовки та проведення масових заходів”. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Охорона громадського порядку. – 2007. – № 36. – С. 7–12.
172. Наказ МВС України від 25 листопада 2003 р. № 1444 “Про організацію професійної підготовки осіб рядового і начальницького складу кого складу органів внутрішніх справ України”.
173. Розпорядження МВС України від 2 квітня 2007 р. № 323 “Про вжиття додаткових заходів щодо забезпечення функціонування органів державної влади і дотримання громадського порядку під час проведення масових заходів”.
174. Організація проведення стажування і практичних занять в органах внутрішніх справ на транспорті / [Продайко С.В., Білий П.М., Мілошевич А.В. та ін.] ; за ред. О.О. Погрібного. – Одеса : ОЮІ НУВС, 2003. – 58 с.
175. Клещенков А.В. Об унификации перевозочных документов при международных грузовых железнодорожных перевозках / А.В.Клещенков // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р.: тези допов. – Одеса, 2007. – С. 86–87.
176. Корнієнко М.В. Реформа МВС: функціональний і кадровий аспект / М.В.Корнієнко // Науковий вісник Дніпропетровського державного



університету внутрішніх справ. – 2006. – № 2 (27). – С. 3–6.

177. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994 р. № 7 “Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

178. Протокол спільної наради відокремленого підрозділу “Служба охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця” та лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті від 23 січня 2006 р. № 2.

179. Криминологические проблемы борьбы с преступностью : сб. науч. трудов. – К. : КВШ МВД СССР, 1985. – 151 с.

180. Нагребельний В.П. Планування / В.П. Нагребельний // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.(голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, – К., 2002. – Т. 4. – С. 566–567.

181. Протокол спільної наради відокремленого підрозділу “Служба охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця” та лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті від 24 січня 2008 р. № 1.

182. Гіжевський В.К. Становлення, розвиток та особливості діяльності органів внутрішніх справ на транспорті. Історичний огляд / Гіжевський В.К. – К. : Вид-во Національної академії внутрішніх справ України, 1999. – 160 с.

183. Вказівка Міністерства внутрішніх справ України і Міністерства транспорту України від 18 листопада 1996 р. № 3-2391 “Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки”.

184. Калачев Э.В. Взаимодействие военизированной охраны Московской железной дороги с подразделениями Московского УВД на железнодорожном транспорте / Э.В. Калачев // 80 лет транспортной милиции: история и современность : междунар. науч.-практ. конф., 6-7 февр. 1999 г. : тезисы докл. ;

под ред. А.С. Емелина. – М. : Моск. юрид. ин-т МВД России, 1999. – С. 113–116.

185. Справка про результатах совместной операции МВД Украины, МВД Российской Федерации, МВД Республики Беларусь. Матеріали штабу УМВС України на Львівській залізниці. Справа штабу УМВС України на Львівській залізниці. Матеріали колегії. – 1996. – № 26. – С. 143–146.

186. Вказівка УМВС України на транспорті від 10 січня 2007 р. № 17/7-18 “Основні показники діяльності адміністративної служби міліції по охороні громадського порядку на залізничному транспорті за 12 місяців 2006 р.

187. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 9 січня 2008 р. № 6 “Про затвердження заходів Міністерства транспорту та зв’язку України щодо запобігання можливим терористичним актам та актам незаконного втручання в діяльність транспорту та зв’язку”.

188. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам стран СНГ. – М. : Транспорт, 2006. – 806 с.

189. Розпорядження УМВС України на транспорті від 27 лютого 2006 р. № 47 “Про вжиття додаткових заходів щодо попередження вчинення терористично-екстремістських актів”.

190. Ковалів М.В. Шляхи підвищення ефективності правоохоронних органів з органами залізничного транспорту щодо збереження вантажів га залізничному транспорті України / М.В. Ковалів, О.В. Лещук // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : розкритті злочинів : наук.-практ. конф., 23 трав. 2003 р.: тези допов. – Львів, 2004. – С. 73–78.

191. Вказівка МВС України від 7 травня 2007 р. № 7523/Цш “Щодо підвищення ефективності службової діяльності”.

192. Ортинський В.Л. Вплив розвитку демократії на роль громадськості у програмах профілактики та запобігання злочинності в Україні / В.Л. Ортинський // Вісник Львівського інституту внутрішніх справ. – Львів, 2003. – № 2. – С. 4–6.

193. Програма МВС України з налагодження співробітництва органів внутрішніх справ з населенням, залучення громадян до профілактики правопорушень, боротьби зі злочинністю (№ 12499/Лц від 31 серпня 2005 р.). – К. : МВС України, 2005. – 5 с.

194. Про участь громадських формувань в охороні громадського порядку та державного кордону: Закон України 22 червня 2000 р. № 1835-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 40. – Ст. 338.

195. Черномаз О.Б. Напрями взаємодії органів внутрішніх справ з громадськістю щодо забезпечення охорони громадського порядку на залізничному транспорті / О.Б. Черномаз // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – Львів, 2006. – № 3. – С. 144–150.

196. Долгопалов А.М. Громадська самодіяльність і охорона громадського порядку / А.М. Долгопалов // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – Львів, 2006. – № 2. – С. 188–192.

197. Наказ МВС України від 9 лютого 2004 р. № 133 „Про затвердження Інструкції з організації роботи органів внутрішніх справ України по забезпеченню взаємодії з громадськими формуваннями по охороні громадського порядку”.

198. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2000 р. № 1872 “Про затвердження Типового статуту громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону, описів зразків бланка посвідчення і нарукавної пов'язки члена такого формування” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

199. Довідка ВГБ УМВС України на транспорті від 14 січня 2007 р. № 7/97 “Про хід комплексної оперативно-профілактичної операції „Профілактика-2006” на дільниці обслуговування лінійного управління на Львівській залізниці”. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Операції та оперативно-профілактичні відпрацювання. – 2007. – № 35. – С. 59–63.

200. Ковалів М.В. Міліція громадської безпеки як суб'єкт забезпечення охорони прав та свобод громадян / М.В.Ковалів // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – Львів, 2006. – № 3. – С. 128–135.

201. Наказ МВС України від 3 жовтня 2005 р. № 847 “Про затвердження Інструкції щодо порядку обліку, прийому-видачі та зберігання спеціальних засобів членів громадських формувань з охорони громадського порядку”.

202. Залучення населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень. Методичні рекомендації МВС України. Справа ВАСМ УМВС України на Львівській залізниці. Листування з МВС України. – 2004. – № 38. – С. 78–96.

203. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х // Відомості Верховної Ради Української РСР. –1984, додаток до № 51, – Ст. 1122 (зі змінами).

204. Огляд про діяльність громадських формувань по охороні громадського порядку на дільниці обслуговування УМВС України на Львівській залізниці за 2004 рік. Справа ВАСМ УМВС України на Львівській залізниці. Листування з МВС України, № 39, 2005. – С. 15–17.

205. Вказівка ДГБ МВС України від 16 вересня 2006 р. № 10/5-5042 “Про позитивний досвід організації діяльності міського оперативного загону дружинників м. Суми”.

206. Про загальну структуру і чисельність Міністерства внутрішніх справ України: Закон України від 10 січня 2002 р. № 2925-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 16. – Ст. 115.

207. Розпорядження УМВС України на транспорті від 24 травня 2006 р. № 197 “Про виконання заходів передбачених протоколом спільної наради представників УМВС України на транспорті, Укрзалізниці, залізниць, лінійних управлінь УМВС України на транспорті від 6 березня 2006 р.”.

208. Рішення оперативної наради МВС України від 14 лютого 2007 р. № 2679/Фв “Про підсумки оперативно-службової діяльності підрозділів міліції громадської безпеки за 2006 рік та протягом комплексної оперативно-

профілактичної операції”.

209. Наказ УМВС України на транспорті від 14 грудня 2005 р. № 56 “Про організаційно-штатні зміни в Управлінні МВС України на транспорті”.

210. Протокол спільної наради локомотивної, пасажирської служб Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця” та лінійного управління на Львівській залізниці від 30 січня 2007 р. № 30-Т.

211. Вказівка УМВС України на транспорті від 11.01.2007 року № 7/ 473 “Про роботу підрозділів УМВС України на транспорті з населенням та громадськими формуваннями з охорони громадського порядку за 12 місяців 2006 р.”.

212. Вказівка МВС України від 3 травня 2007 р. № 426 “Про активізацію діяльності громадських пунктів охорони громадського порядку”.

213. Довідка про роботу з населенням та громадськими формуваннями підрозділів громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті за 12 місяців 2006 р. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Взаємодія з громадськими формуваннями. – 2007. – № 37. – С. 5–8.

214. Забруда Д.Г. Характеристика основних інноваційних форм взаємодії міліції та населення / Д.Г. Забруда // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – № 1(26). – С. 21–25.

215. Пономаренко Г.О. Шліхи підготовки працівників органів внутрішніх справ до взаємодії з громадськістю / Г.О.Пономаренко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – №1(26). – С. 33–38.

216. Діяльність поліції у демократичному суспільстві. Програма Ради Європи “Поліція і Права Людини 1997 – 2000” Міністерство внутрішніх справ Австрії. – Відень : Вид. Рада Європи, 2000. – 54 с.

217. Корнієнко М.В. Структурна реформа МВС: проблеми та перспективи / М.В. Корнієнко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – №1(26). – С. 5–10.

218. Крищенко О.В. Шляхи реформування внутрішніх військ МВС України /

О.В. Крищенко // Реформування системи правоохоронних органів України та міжнародний досвід трансформації поліції в країнах центральної та східної Європи : міжнар. конф., 14 жовт. 2005 р.: тези допов. – К. , 2005. [Електронний ресурс] // Режим доступу :

[http:// www.dcaf.ch /publication/ukr.cfm](http://www.dcaf.ch/publication/ukr.cfm).

219. Наказ МВС України від 18 жовтня 2006 р. № 1022 “Про затвердження Положення про Головне управління внутрішніх військ МВС України”.

220. Наказ МВС України від 21 листопада 2003 р. “Про удосконалення нормативно-правового забезпечення діяльності внутрішніх військ МВС України”.

221. Наказ МВС України від 5 липня 2005 р. № 521 “Про затвердження Тимчасового положення про організацію служби спеціальних моторизованих військових частин міліції, військових частин спеціального призначення та підрозділів оперативного призначення внутрішніх військ МВС України”.

222. Про внутрішні війська Міністерства внутрішніх справ України: Закон України від 26 березня 1992 р. № 2235-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 29. – Ст. 397.

223. План організаційно-практичних заходів підрозділів, підпорядкованих ДГБ МВС України, під час проведення оперативно-профілактичної операції “Акциз” від 15 грудня 2006 р. №10/5-6857. – К. : ДГБ МВС України, 2006. – 5 с.

224. Методичні рекомендації працівникам підрозділів міліції громадської безпеки щодо здійснення заходів під час комплексної оперативно-профілактичної операції (з 15.12.2006 по 15.01.2007) від 15 грудня 2006 р. №10/5-6858. – К. : ДГБ МВС України, 2006. – 14 с.

225. Довідка “Щодо вдосконалення взаємодії з підрозділами внутрішніх військ МВС України”. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Взаємодія з внутрішніх військ МВС України. – 2007. – № 38. – С. 16–21.

226. Наказ Міністерства транспорту України та МВС України від 4 травня 2001 р. № 11Ц/338 “Про затвердження Зводу розкладу руху спеціальних вагонів

“СТ” у складі пасажирських поїздів на залізницях України”.

227. Вказівка Львівського міського управління УМВС України у Львівській області від 7 липня 2006 р. № 16/2-490 “Про порядок конвоювання з територіальних РВ ЛМУ і ІТТ ЛМУ УМВСУ у Львівській області затриманих і взятих під варту осіб та охорона таких осіб в лікувальних закладах органів охорони здоров’я”.

228. Вказівка ГУАСМ МВС України від 8 липня 1999 р. № 3866/Шт “Дії чергових нарядів при охороні та конвоюванні затриманих і взятих під ватру осіб в спеціальних установах міліції”.

229. Забезпечення прав людини : хрестоматія : [ред.-упоряд. О.В.Марцеляк, Дж. Перлина]. – К. : АйБі, 2005. – 134 с.

230. Ануфрієв М.І. Службова підготовка працівників органів внутрішніх справ / Ануфрієв М.І.. – К. : РВВ МВС України, 2003. – 440 с.

231. Мінка Т.П. Удосконалення управління процесом по запобіганню злочинності та дотриманню правопорядку на залізничному транспорті України у 2007 році / Т.П.Мінка, П.Я.Мінка // Науково-теоретичний журнал Луганського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – № 2. – С. 158–162.

232. Розпорядження МВС України від 21 лютого 2007 р. № 173 “Про забезпечення громадського порядку під час виконання судових рішень у спорах між господарськими товариствами та його учасниками”.

233. Міністерство внутрішніх справ України, Служба безпеки України, Державний комітет у справах охорони державного кордону України, Державний митний комітет України, Національна гвардія України, Міністерство оборони України, Міністерство юстиції України. Інструкція № 4348/138/151/11-2-2870/172/148-407/2-90-442 від 10 серпня 1994 р. “Про взаємодію правоохоронних та інших державних органів України у боротьбі із злочинністю”. – К. : МВС України, 1994. – 4 с.

234. Рудік В.М. Міліція громадської безпеки на шляху реформування / В.М. Рудік // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх

справ. – Львів. 2006. – № 2. – С. 130–137.

235. Наказ МВС України та МО України від 26 вересня 1994 р. № 428/220 “Про організацію спільного патрулювання співробітників органів внутрішніх справ і військовослужбовців Збройних Сил України”.

236. Про Державну спеціальну службу транспорту: Закон України 5 лютого 2004 р. № 1449-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 269.

237. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 вересня 2005 р. № 939 “Про затвердження Програми формування та розвитку Державної спеціальної служби транспорту на 2005–2015 роки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

238. Вказівка МВС України від 11 листопада 2006 р. № 14248/Вр “Про залучення додаткових коштів за регіональними програмами для покращення матеріально-технічного забезпечення підрозділів ОВС”.

239. Наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій 3 листопада 2004 р. № 145 “Про затвердження Порядку створення і функціонування територіальних підсистем єдиної державної системи цивільного захисту”.

240. Наказ МВС України від 3 жовтня 2005 р. № 847 “Про затвердження Інструкції щодо порядку обліку, прийому–видачі та зберігання спеціальних засобів членів громадських формувань з охорони громадського порядку”.

241. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 р. № 1767 “Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

242. Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України: Закон України від 7 березня 2002 р. № 3099-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 32. – Ст. 225.

243. 60 років Прикарпатському військовому округу – Західному оперативному командуванню (короткий історичний нарис) / [В.М. Омельченко,



В.В. Тютюнников, В.К. Федорчук та ін.] ; під ред. М.М.Куцина. – Львів : ДП ВПП МОУ “Армія України”, 2006. – 159 с.: іл.

244. Бородін І.Л. Адміністративна відповідальність як різновид юридичної відповідальності / І.Л.Бородін // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – Львів, 2006. – № 1. – С. 140–149.

245. Інструкція черговому управлінню військових сполучень на Львівській залізниці про порядок дій з питань розшуку військовослужбовців, які самовільно залишили військову частину або місце служби чи вчинили дезертирство. Управління військових сполучень на Львівській залізниці Міністерства оборони України. – Львів : ВІСП Західного оперативного командування, 2007. – 5 с.

246. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 січня 2003 р. № 83 “Про затвердження Правил застосування спеціальних засобів військовослужбовцями Військової служби правопорядку у Збройних Силах України під час здійснення службових обов'язків” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

247. Права людини і професійні стандарти для юристів у документах міжнародних організацій. Українсько-американське бюро захисту прав людини. – Амстердам : ОБСЄ, 1996. – 223 с.

248. Наказ МО України від 16 грудня 2004 р. № 618 „Про затвердження Інструкції про порядок і умови утримання засуджених, узятих під варту та затриманих військовослужбовців”.

249. Службовий лист Західного територіального управління Військової служби правопорядку (військова частина А 0583) до лінійного управління на Львівській залізниці від 20 грудня 2006 р. № 3/3166 “Щодо спільних дій по підтриманню правопорядку в громадських місцях”. Справа СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Взаємодія з внутрішніми військами МВС України. – 2007. – № 38. – С. 8–9.

250. Кодекс поведения должностных лиц по поддержанию правопорядка. Организация Объединенных Наций. Генеральная Ассамблея. Официальные

отчеты. Тридцать четвертая сессия. – Дополнение № 46 (А/34/46). – Ст. 238–240  
[Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

251. Про демократичний цивільний контроль над Военною організацією і правоохоронними органами держави: Закон України від 19 червня 2003 р. № 975-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 46. – Ст. 366.