

О. Ярема
кандидат юридичних наук, доцент,
Львівський державний університет внутрішніх справ

ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ НА ОБ'ЄКТАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Досліджується поняття та сутність організації охорони громадського порядку та способи її забезпечення на об'єктах залізничного транспорту. Аналізуються окремі види нарядів, що застосовуються у діяльності міліції на залізничному транспорті під час забезпечення охорони громадського порядку, пропонуються способи удосконалення організації такої діяльності на основі досвіду зарубіжних держав.

Ключові слова: організація, охорона громадського порядку, органи внутрішніх справ, пост, патруль, наряд супроводу, залізничний транспорт.

Исследуется понятие и сущность организации охраны общественного порядка и способы ее обеспечения на объектах железнодорожного транспорта. Анализируются отдельные виды нарядов, которые применяются в деятельности милиции на железнодорожном транспорте во время обеспечения охраны общественного порядка, предлагаются способы усовершенствования организации такой деятельности на основе опыта зарубежных государств.

Ключевые слова: организация, охрана общественного порядка, органы внутренних дел, пост, патруль, наряд сопровождения, железнодорожный транспорт.

A concept and essence of organization of the maintenance of public order and methods of its providing at the objects of railway transport. Some types of subdivisions which are used in the activity of militia on a railway transport during the maintenance of public order are analyzed separately. The methods of improvement of organization of such activity are offered on the basis of experience of the foreign countries.

Keywords: organization, protection of public order, organs of internal affairs, post, patrol, subdivision of the accompaniment, railway transport.

Постановка проблеми. Сучасна модель демократичної та правової держави в Україні потребує нових підходів щодо розв'язання проблем правоохоронної діяльності. Питання забезпечення належної організації охорони громадського порядку на об'єктах транспорту та необхідність вдосконалення діяльності транспортної міліції набуває особливої актуальності в умовах сьогодення. Залізничний транспорт в Україні є основною структурною одиницею транспортної системи, оскільки здійснює найбільше пасажирських та вантажних перевезень в державі. На об'єктах залізничного транспорту щоденно перебуває значна кількість громадян, здійснюються перевезення різноманітних вантажів як по території України так і в інші європейські держави. Все це, безумовно, вимагає належної організації діяльності лінійних підрозділів міліції щодо охорони громадського порядку на об'єктах залізниці та відповідної їх участі в забезпеченні безперервності функціонування залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. 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. Білокопя, М.В. Корнієнка, В.Л. Оргинського, О.І. Остапенка та інших.

Аналіз юридичної літератури показав, що теоретичні положення, зокрема й ті, що стосуються організації охорони громадського порядку на залізничному транспорті, розроблені недостатньо [1, с. 55-56].

Окремі аспекти організації діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті висвітлені у працях таких дослідників, як Н.Н. Баранова, О.О.Юхно, Л.Я.Околович, В.К. Гіжевський, В.В. Троїлін, М.В. Ковалів. Однак питання практичної організації охорони громадського порядку на об'єктах залізниці потребують більш детального вивчення.

Метою даної статті є визначення поняття та змісту організації охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту, вироблення пропозицій щодо вдосконалення способів її забезпечення.

Виклад основного матеріалу. Специфіка функціонування залізничного транспорту впливає на організацію охорони громадського порядку на об'єктах залізниці, вимагаючи удосконалення форм та методів діяльності відповідних структурних підрозділів органів внутрішніх справ.

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 [2, 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.

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 [3; 4, с. 74].

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.

Специфіка залізничного транспорту впливає не на сукупність елементів управлінського циклу, а на зміст кожного з них.

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.

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 [5, с. 10].

Однак зміст охорони громадського порядку 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, захисту їхньої честі і достоїнства, прав, свобод і законних інтересів при користуванні послугами залізничного транспорту, забезпечення сприятливих умов роботи підприємств, установ та організацій транспорту.

Організація діяльності 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, які забезпечують охорону громадського порядку на об'єктах залізниці: «патруль, патрульна група, пост, наряд супроводу, контрольно-пропускний пункт, заслін, резерв тощо» [6].

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 [6].

Підрозділами транспортної міліції щодоби на територіях станцій, привокзальних площ, на вокзалах виставляється значна кількість постів, що складає 51% усіх нарядів. Це обумовлено тим, що територія посту, як правило, обмежується приміщенням, у якому співробітник несе службу, наприклад, це зали чекання, камери 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, ніж із двох чоловік). На цих об'єктах щодоби відбувається близько 65,4 % правопорушень (від загальної кількості зареєстрованих на об'єктах залізничного транспорту). Присутність посиленого наряду міліції дозволяє ліквідувати конфліктну ситуацію або утримати її під контролем до прибуття підкріплення. У

той же час у приміщеннях камер схову ручної поклажі, квиткових кас і залів чекання відбувається значно менше правопорушень, що обґрунтовує необхідність виставлення одиночного посту (1 постовий).

Наступним видом наряду є патруль. Патруль – рухомий наряд, що складається з декількох співробітників міліції, які виконують покладені на них обов'язки на маршруті патрулювання [6].

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.

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.

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. У Німеччині у ході супроводу поїзда співробітники поліції мають можливість постійно підтримувати зв'язок з регіональними черговими частинами на всьому протязі прямування поїзда. За 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.

Висновки. Отже, 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.

Розширення міжнародної співпраці України в сфері залізничного транспорту, адаптація законодавства до Європейського Союзу також вимагає вдосконалення нормативно-правового регулювання окремих напрямків оперативно-службової діяльності підрозділів міліції громадської безпеки на транспорті [7, с. 4-7; 8, с. 95].

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.

Враховуючи, що 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.

Література

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Околович Л.Я. *Организация и тактика охраны общественного порядка на транспорте* : учеб. пособие / Околович Л.Я. – М. : Акад. МВД СССР, 1984. – 81 с.
5. Гижевский В.К. *Общественность и охрана общественного порядка на железнодорожном транспорте* / В.К.Гижевський, В.В. Тролин. – К. : НИиРИО УАВД, 1992. – 72 с.
6. *Наказ МВС України від 28 липня 1994 р. № 404 «Про затвердження Статуту патрульно-постової служби міліції України».*
7. *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.
8. *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.