

**КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНОЛОГІЯ;  
КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО**

УДК 343.97

АЗАРОВ Є.Ф.

**УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАХОДІВ ЗАПОБІГАННЯ КОРИСЛИВИМ ЗЛОЧИНАМ,  
ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

У статті розглянуто заходи удосконалення запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, охарактеризовано залізничний транспорт як об'єкт запобіжної діяльності, його об'єктивні та суб'єктивні криминологічні особливості, проаналізовано зарубіжний досвід запобіжної діяльності злочинності на залізничному транспорті, запропоновано заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій злочинності на залізничному транспорті

**Ключові слова:** заходи вдосконалення запобігання, об'єкт запобіжної діяльності, об'єктивні, суб'єктивні криминологічні особливості, заходи запобігання, рекомендації з запобігання.

В статье рассмотрены меры совершенствования предупреждения корыстным преступлениям, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте, охарактеризованы железнодорожный транспорт как объект предупредительной деятельности, его объективные и субъективные криминологические особенности, проанализирован зарубежный опыт предупредительной деятельности преступности на железнодорожном транспорте, предложены мероприятия, направленные на повышение эффективности деятельности субъектов по предупреждению корыстной преступности на железнодорожном транспорте.

**Ключевые слова:** меры усовершенствования предотвращения, объект предупредительной деятельности, объективные, субъективные криминологические особенности и меры предупреждения, рекомендации по предотвращению.

The article describes measures to improve the prevention of selfish crimes committed on passenger rail transport, rail transport as an object of preventive activity, its objective and subjective criminological features, analyzed foreign experience of preventive activity of crime in railway transport, proposed measures aimed at increasing the efficiency of the activities of the subjects on Prevention of mercenary crime on f Railway transport

**Key words:** measures of prevention improvement, object of preventive activity, objective, subjective criminological features and prevention measures, recommendations for prevention.

**Вступ.** Ефективна транспортна система – необхідна умова функціонування кожної галузі економіки й держави в цілому. Серед існуючих видів транспорту провідне місце належить залізничному, який є однією з базових галузей економіки України. Специфіка залізничного транспорту як об'єкта запобіжного впливу водночас породжує 3 аспекти, які потребують свого визначення. Це: (а) об'єкт запобіжного впливу, (б) особливості залізничного транспорту, які роблять його таким об'єктом, (в) ставлення вказаних аспектів і стану злочинності на залізничному транспорті.

© АЗАРОВ Є.Ф. – перший заступник начальника (Головне управління Державної фіскальної служби у Донецькій області)

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематикою запобігання злочинності взагалі та корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті зокрема займалися такі науковці, як Ю.М. Антонян, О. М. Бандурка, Н.І. Гетман, В.В. Голіна, А.І. Долгова, Є.О. Єрмаков, О.М. Литвинов, А.В. Мілашевич, С.В. Продайко, С.В. Якімова та інші, проте вдосконалення заходів запобігання злочинам залишається актуальним питанням.

**Постановка завдання.** Метою даної статті є вдосконалення заходів запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті.

**Результати дослідження.** Відповідно до ст. 2 Закону України «Про залізничний транспорт» діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку і зміцненню обороноздатності держави, її міжнародному співробітництву. Залізничний транспорт забезпечує її внутрішні й зовнішні транспортно-економічні зв'язки й потреби населення в перевезеннях [1]. Функціонально-соціальна різноманітність залізничного транспорту зумовлює певні його особливості.

Аналіз кримінологічної літератури і практики протидії злочинності свідчить, що під об'єктом запобіжного впливу розуміються фрагменти реальної дійсності, які детермінують певний вид (або їх сукупність) злочинних проявів або створюють умови, що сприяють їх учиненню або досягненню злочинного результату.

Поняття «об'єкт запобіжного діяння» введено в науковий оборот В.В. Голіною, який визначив його як окреме або сукупність різних (за генезисом, сферою, формами й інтенсивністю) негативних явищ і процесів реальної дійсності матеріального й інтелектуального характеру, які викликають виникнення причин та умов, що сприяють вчиненню злочинів [2, с. 15]. На думку науковця, такий об'єкт включає: а) уражені недоліками суспільні відносини в системі формування людини; б) різні за походженням соціальні негативні явища та процеси; в) окремих осіб, контингенти і групи осіб, які виявляють ознаки протиправної поведінки; г) сукупність конкретних негативних явищ, процесів, недоліків на індивідуальному рівні, які детермінували вчинення конкретного виду злочину чи групи злочинів; д) окремі негативні риси особи, втілені в поведінку.

Злочини, які вчиняються на залізничному транспорті, мають яскраво виражену дійову специфіку, зумовлену особливостями залізничного транспорту, що, у свою чергу, ускладнює їх виявлення, розкриття й запобігання. Ми погоджуємося з думкою С.В. Якімової, що уявлення особливостей діяльності залізничного транспорту, знання можливих способів його протиправного використання, а також пріоритетів розвитку цієї специфічної галузі економіки – важливі умови для побудови сучасної ефективної системи його захисту від злочинних посягань [3, с. 19]. Будь-які протиправні дії, що мають місце на залізничному транспорті, не тільки посягають на певні суспільні відносини, а й порушують нормальну роботу системи підвищеної безпеки.

Під об'єктом запобіжного на залізничному транспорті, як вбачається, треба розуміти тільки ту сукупність явищ і процесів реальної дійсності матеріального й інтелектуального характеру, що безпосередньо стосується забезпечення перевезення пасажирів і вантажів і мають чітко виражену специфіку, що зумовлює вчинення злочинів на його об'єктах.

До залізничного транспорту як об'єкта запобіжного впливу необхідно віднести: а) весь рухомий склад залізниць, залізничні шляхи сполучення, території залізничних вокзалів і станцій; б) суспільні відносини, явища та процеси, що безпосередньо стосуються забезпечення перевезення пасажирів і вантажів; в) належну поведінку працівників залізничного транспорту. У свою чергу, переваги залізничного транспорту, його специфічні риси й особливості значною мірою детермінують злочинну діяльність на його об'єктах, роблять залізничні вокзали, станції, поїзди привабливими для злочинців і посилюють суспільну небезпеку відповідних злочинних посягань. Хоча самі по собі специфічні риси залізничного транспорту не несуть негативно-соціального навантаження, тобто особливості його функціонування при цільовому використанні є позитивними. Проте, як зазначає С.В. Якімова, інтегруючись у соціум, залізничний транспорт може використовуватися й у протиправних цілях [3, с. 19].

Нами вивчається залізничний транспорт не взагалі, а як кримінологічний об'єкт, особливості інфраструктури якого призводять до виникнення причин та умов, що сприяють учиненню крадіжок, грабежів, розбоїв, інших загальнокримінальних злочинів, створюють, так би мовити, свій набір негативно-соціальних явищ, які їх детермінують [4, с. 33].

Залежно від матеріального критерію особливості залізничного транспорту як об'єкта запобіжного впливу полягають в об'єктивних і суб'єктивних явищах, зумовлених специфікою його діяльності, і створюють сприятливі умови для вчинення різноманітних злочинів на його об'єктах.

Об'єктивні криминологічні особливості залізничного транспорту пов'язані з функціонуванням його матеріальних об'єктів і включають в себе географічну, організаційну й технологічну специфіку.

Географічна специфіка діяльності залізничного транспорту як об'єкта запобіжного діяння пов'язана з територіальним розташуванням шляхів сполучення та інших його об'єктів. Інший аспект цієї специфіки полягає в його транзитному характері, що цілком сприяє транснаціональній злочинності.

Технологічні особливості залізничного транспорту полягають у використанні досягнень науково-технічного прогресу в процесі забезпечення перевезень вантажів і пасажирів, тобто ця специфіка безпосередньо пов'язана з технічною стороною діяльності об'єктів залізничного транспорту.

Організаційна специфіка пов'язана з виконанням залізницею свого цільового призначення. У випадку територіальної віддаленості робота кожного підрозділу залізниці, відносно нерозривно взаємопов'язані. Групу організаційних особливостей залізничного транспорту як об'єкта запобіжного впливу, у свою чергу, можна поділити на динамічні і статичні криминологічні явища, що пояснюються наявністю рухомого складу й нерухомих об'єктів на транспорті.

До статичних особливостей належать чинники, пов'язані з діяльністю стаціонарних об'єктів (станції, вокзали, вантажні двори) і не пов'язані з безпосереднім рухом поїздів. Знаходження на пасажирських станціях, у пасажирських поїздах значної чисельності пасажирів і провіджаючих полегшує вчинення корисливих злочинів, у тому числі й корисливих насильницьких, а перебування тут тих із пасажирів, які мають при собі великі суми грошей та інші матеріальні цінності, приваблює злочинців, оскільки при нападі на такого пасажира значно збільшується вірогідність наявності в постраждалого певних коштів. Наявність же щільного натовпу сприяє злочинцеві у відході з місця події, дає змогу непоміченим загубитись у ньому й позбавитися знарядь злочину чи інших речей, які його можуть викрити.

До динамічних особливостей діяльності залізничного транспорту як об'єкта запобіжного впливу слід віднести специфіку, пов'язану з рухомих складом і безпосереднім рухом поїздів. Пасажир, в якого викрадено майно, може виявити пропажу, знаходячись на значній відстані від реального місця вчинення злочину. Більше того, постійний і швидкий рух пасажирських поїздів дозволяє особі, яка вчинила злочин, у тому числі й корисливий, покинути вагон, в якому залишився потерпілий. Відомчі ж нормативно-правові акти, що регулюють діяльність залізничного транспорту, не встановлюють право зупинки поїзду на перегоні внаслідок учинення в ньому злочину.

Суб'єктивні особливості залізничного транспорту як об'єкта запобіжного впливу пов'язані з діяльністю працівників залізниці і поділяються на відомчі й особисті криминологічні явища. Перші залежать від виконання працівниками підприємств, установ та організацій залізничного транспорту своїх службових обов'язків. Однією з умов, яка сприяє вчиненню злочинів на залізниці, є брак матеріальної зацікавленості працівників воєнізованої охорони й залізничного транспорту в забезпеченні належного правопорядку на об'єктах останнього. Особисті криминологічні явища пов'язані з можливістю працівників залізничного транспорту використовувати свої професійні навички для досягнення особистих цілей.

Певною мірою досягненню таких позитивних результатів сприяло впровадження у запобіжній діяльності новаторських ініціатив правоохоронних органів. Водночас важливим, на наш погляд, є запозичення цінного досвіду зарубіжних колег, що конче важливо при обраному країною курсу на євроінтеграцію. У Німеччині, наприклад, добилися зниження кількості крадіжок в потягах за рахунок введення груп слідчих і оперативних працівників, які працювали в цивільному одязі, щоб запобігти можливості їх упізнання злодіями-профі.

У Франції практикують: а) відміну або зміну зупинок потягу в криминогенних районах; б) установку ланцюжків дверей купе і визначення потягів, де треба вжити заходів у першу чергу; в) постійний контакт із службовцями залізничних станцій і з членами бригад потягів, пояснення їм ролі поліції, забезпечення інформацією, що стосується певних завдань; г) інформування провідників вагонів про присутність у потягу поліції, навіть у ході виконання особливих завдань, щоб не лякати пасажирів і персонал; г) встановлення співпраці з членами бригад потягів, щоб отримати допомогу; д) вибір потягів і маршрутів, на яких треба проводити щоденні заходи; е) негласне спостереження за вагонами потягів; є) збільшення обсягу заходів профілактики і співробітників під час літніх перевезень і у свята; ж) постійний захист залізничних вокзалів і потягів від терористичних загроз.

В Австрії проблему запобігання злочинам у потягах вирішують шляхом показу і поширення в потягах плакатів типу «Подорожуй у безпеці», «Зупинимо злочинність!» У плакатах, а також в інших малих поліграфічних формах наочної пропаганди і агітації містяться заклики до пасажирів повідомляти про правопорушників. Міститься також більше інформації з тим, щоб утримати їх від здійснення нових правопорушень. У цій же країні з метою запобігання крадіжок на багаж і ручну поклажу пасажирів наклеюються спеціальні ярлики [5, с. 79].

У Білорусії важливого значення в профілактиці крадіжок особистого майна пасажирів надається проведенню спеціальних операцій і рейдів на об'єктах залізничного транспорту («Пасажир», «Підліток», «Розшук» і т.п.). У них вказуються перелік заходів, виконавці і терміни виконання. Рейди і спеціальні операції здійснюються в масштабі залізниці і на її окремих ділянках, виходячи з оперативної обстановки [6, с. 64].

Головним напрямом удосконалення заходів запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, є створення (відновлення) транспортної поліції (на кшталт карному розшуку, органам превентивної діяльності) із запропонованими авторськими організаційними змінами.

На нашу думку, має сенс створення транспортної поліції як спеціалізованого суб'єкту в системі Департаменту превентивної діяльності (на кшталт органам ювенальної превенції), що здійснює свою діяльність за лінійним принципом. Інша справа, що на даний час назріла необхідність іншого погляду на неї з боку держави та запровадження суттєвих реорганізаційних заходів у сфері організації діяльності та службовій вертикалі.

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

Дана проблема особливо актуальна для взаємодії кущових та територіальних підрозділів НП. Перспективні заходи, спрямовані на покращення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливим проявам, можуть бути визначені тільки з урахуванням специфіки діяльності залізничного транспорту та відповідати таким загальним принципам.

По перше, необхідне чітке нормативне визначення основних пріоритетів на даному напрямку діяльності як транспортної поліції, так і суб'єктів воєнізованої відомчої охорони. Наприклад, окремо визначеним пріоритетом залізничної поліції Німеччини є охорона громадського порядку та протидія посяганням на майно пасажирів [7, с. 3].

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

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

На залізничному транспорті неможливо дієво протидіяти корисливим проявам без нейтралізації «фонових» явищ, які, накладаючись на кримінологічно значущі особливості діяльності залізничного транспорту, детермінують відповідну злочинну активність.

По-третє, фінансування підрозділів транспортної поліції, як і заходів, що ними впроваджуються, повинне бути адекватним. У цьому сенсі необхідно звертатись до коштів Укрзалізниці як прибуткової організації, що призведе до поліпшення відносно тривалого погіршення стану криміногенної обстановки у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом [5, с. 53].

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

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

1. Створення транспортної поліції в складі Департаменту превентивної діяльності за лінійним принципом.

2. Запровадження дієвої організаційної взаємодії територіальних та обласних слідчих та оперативних працівників підрозділів НП України.

Незважаючи на те, що слідчі та оперативні працівники є підрозділами однієї системи, належне співробітництво між ними відсутнє. Це пов'язано з тим, що будь-які залізничні об'єкти, як зона обслуговування рай-, міськвідділів, територіально розташовані в межах відповідних територіальних одиниць. Однак керівництво міськрайвідділів поліції не переймається станом злочинності на залізничному транспорті, вважаючи його «державою в державі».

Для усунення вищезазначеної причини керівництву НП України необхідно переглянути критерії оцінки діяльності як територіальних, так і районних підрозділів, запровадивши сумісні форми статистичної звітності.

На сьогодні існує нагальна потреба в підготовці та розробці нового відомчого наказу щодо організації взаємодії слідчих та оперативних працівників в системі НП України. У даному нормативному акті мають знайти своє відображення принципи, характер, форми, способи та методи взаємодії, етапи, права та обов'язки суб'єктів (крім переліку завдань).

3. Обов'язкове забезпечення 100% супроводження пасажирських та приміських поїздів створеними нарядами НП на транспорті або підрозділами воєнізованої охорони. При цьому основний ефект такого супроводження поїздів на потенційних злочинців справляє саме наявність у безпосередній близькості осіб у форменому одязі з вогнепальною зброєю, які в будь-якому разі зможуть, якщо не запобігти злочину, в усіх випадках затримати злочинця.

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

5. Залучення працівників залізничного транспорту до участі в протидії корисливим просям на відповідних об'єктах.

6. Створення спільних пропускних бригад на територію з обмеженим доступом, наприклад на перон для посадки, куди в обов'язковому порядку слід залучати працівників створеного підрозділу НП на транспорті та воєнізованої охорони, які будить супроводжувати цей потяг.

7. Проведення спільних для органів НП на транспорті разом із працівниками залізничної зянят та семінарів, спрямованих на відпрацювання навиків щодо запобігання корисливій злочинності на пасажирському залізничному транспорті.

8. Врегулювання порядку можливості негайного доступу працівників транспортної поліції до інформації про пасажирів, яка акумулюється під час придбання квитка за документом, що посвідчує особу.

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

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

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

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

У даному сенсі проблемою є лише винайдення стимулу, який використовуватиметься для залучення громадських формувань для запобігання корисливій злочинності на пасажирському залізничному транспорті.

На підставі проведених нами досліджень запропоновано ряд криминологічних рекомендацій з метою запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України:

- трансляція в потягах радіогазети оновленого профілактичного змісту;
- вдосконалення замків у купе для унеможливлення проникнення сторонніх осіб;
- забезпечення обліку і зберігання спеціальних вагонних ключів;
- поширення «пам'яток» учасниками бригад потягів серед пасажирів і проведення бесід профілактичного характеру;
- впровадження засобів відеоспостереження на залізничних перонах і вокзалах, у потягах;
- забезпечення контролю працівниками НП за провідниками бригад потягів, що проводять посадку пасажирів;
- заборона торгівлі спиртними напоями в потягах і на перонах вокзалів;
- здійснення супроводу пасажирських потягів працівниками НП у форменному та цивільному одязі;
- використання блокування переходів між вагонами в нічний час доби;
- проведення щорічних зустрічей (конференцій) з обміну досвідом щодо профілактики здійснення правопорушень на залізничному транспорті України, в тому числі з працівниками правоохоронних органів інших країн.

**Висновки.** Таким чином, підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій злочинності на пасажирському залізничному транспорті може мати місце лише за умови створення підрозділу на транспорті, тісної взаємодії підрозділів НП (слідчих та оперативних працівників) та відповідних підприємств, установ залізничного транспорту з належним ресурсним забезпеченням із боку держави.

**Список використаних джерел:**

1. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 15.12.2016).
2. Голіна В.В. Запобігання злочинності: консп. Лекцій / В.В. Голіна. – Харків : Укр. юрид. акад., 1994. – 40 с.
3. Якімова С.В. Кримінологічна характеристика та запобігання корисливих злочинів на залізничному транспорті (за матеріалами УМВСУ на Львівській залізниці) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / С.В. Якімова. – Київ, 2007. – 254 с.
4. Кримінологія: учебник / под ред. А.И. Долговой. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : Норма, 2005. – 912 с.
5. Гетман Н.И. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте: практическое пособие / Н.И. Гетман. – Москва : Экзамен, 2013. – 128 с.
6. Левшук О.И. Расследование краж личного имущества граждан на объектах железнодорожного транспорта: теория и практика / под ред. Е.И. Климовой. – Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2010. – 184 с.
7. Бугаєць А.В. Шляхи підвищення ефективності діяльності суб'єктів з запобігання корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті. Теорія і практика правознавства / А.В. Бугаєць. – 2013. – Вип. 2. – С. 1–9.