

мельное законодательство в вопросах порядка использования земельных участков для водного транспорта переадресует к водному законодательству, а оно – к нормам законодательства о водном транспорте.

Исходя из вышеизложенного, можно отметить, что правовой режим использования земель для целей водного транспорта вне населенных пунктов должен учитывать правовой режим категорий земель и спецназначения, и водного фонда. Однако порядок использования земель для целей водного транспорта земельным законодательством непосредственно не определяется (ни в случае категории земель спецназначения, ни в случае земель водного фонда). При этом норм, относящихся к землям водного транспорта, содержится больше в ст. 90 ЗК (земли спецназначения), чем в ст. 102 ЗК (земли водного фонда). Но в обоих случаях регулирование правового режима использования земель водного транспорта прямо или косвенно переносится в законодательство о водном транспорте.

По нашему мнению, возможность правового регулирования использования земель вне населенных пунктов для целей водного транспорта одновременно через правовой режим двух категорий земель (спецназначения и водного фонда) и еще путем переадресации к специализированному (о водном транспорте) законодательству избыточна. Целесообразнее было бы содержание п.4 ст.90 ЗК перенести в ст. 102 ЗК. Хотя при этом нарушается формальная полнота изложения земель транспорта (в ст.90 ЗК исключается один из видов транспорта), однако восстанавливается логика правового регулирования использования земель для водного транспорта, т.к. соответствующие нормы переносятся в понятийно родственный раздел – правовой режим использования земель водного фонда.

Список литературы:

- [1] Каков порядок использования земельных наделов морского и внутреннего водного транспорта? Центр юридической помощи. <http://jurist-for-you.ru/113-kakov-poryadok-ispolzovaniya-zemelnyh-nadelov-morskogo-i-vnutrennego-vodnogo-transporta.html>.
- [2] Правовой режим земель водного транспорта / Земельное право. В.Х. Улюкаев, В.Э. Чуркин, В.В. Нахратов, Д.В. Литвинов. М., 2010.
- [3] Сиваков Д.О. О правовом регулировании водно-земельных отношений // Журнал российского права. – № 1. – 2002.
- [4] Сиваков Д.О. Право землепользования организаций внутреннего водного транспорта // Законодательство и экономика. – № 1. – 2004.

С.А. Осипов, А.С. Лизунов
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ ОБЪЕКТА КРАЖИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В 2012 году число раскрытых краж Волго-Вятским управлением внутренних дел на транспорте на объектах транспортной инфраструктуры ПФО составило 1366, а число нераскрытых краж уменьшилось на 4,4 % и составило 1017. Улучшились результаты работы по раскрытию краж, совершенных в пассажирских поездах дальнего следования и пригородного сообщения. Раскрыта 141 «поездная» кража (2011 г. – 128; +10,2%), а нераскрытыми остались – 221 (2011 г. – 219; +0,9%), процент раскрываемости преступлений вырос и составил 38,95 % (2011 г. – 36,89%) [1].

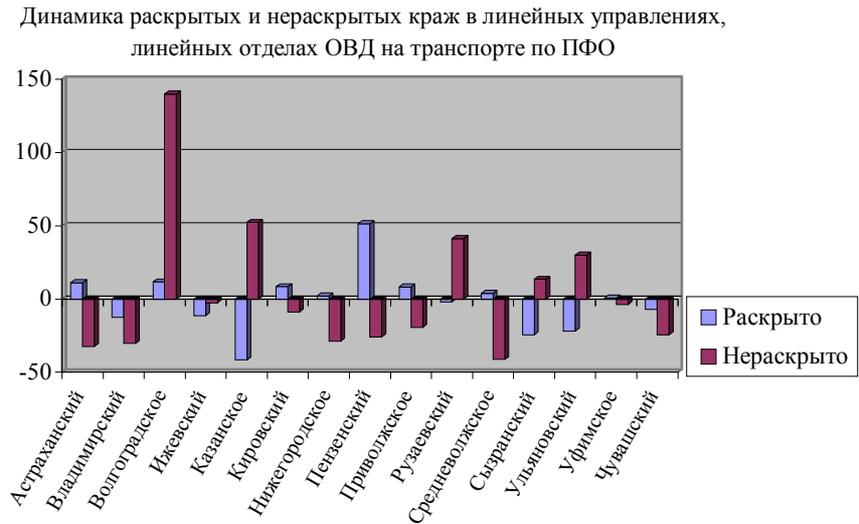


Рис. 1

Кража, т.е. тайное хищение чужого имущества, как определяет это деяние законодатель [2], или действия лица, совершившего незаконное изъятие имущества в отсутствие собственника или иного владельца этого имущества, или посторонних лиц либо хотя и в их присутствии, но незаметно для них, как определяет это деяние Верховный Суд [3], является, пожалуй, самым распространённым преступлением в Российской Федерации.

Данное деяние совершается при различных условиях, поэтому кражи условно можно классифицировать на некоторые виды. Скажем, квартирные, карманные кражи, кражи транспортных средств, кражи на транспорте и другие. Особой спецификой обладают кражи, совершаемые на транспорте, неслучайно для раскрытия и расследования преступлений именно на транспорте государством созданы специализированные, как следственные, так и оперативные подразделения. Одним из ключевых видов транспорта, как с точки зрения огромного грузопотока и пассажиропотока, так и точки зрения стратегического значения для государства является железнодорожный транспорт. Поэтому обратим внимание на проблемные моменты уголовно-правового аспекта краж, совершаемых на железнодорожном транспорте.

Итак, любое противоправное, общественно опасное деяние направлено на нарушение тех или иных общественных правоотношений (имеет свой объект).

Непосредственный объект кражи на железнодорожном транспорте, под которым понимается собственность конкретного правообладателя, в некоторых случаях является специфическим. Если в результате совершения кражи с железнодорожного пути разрушаются, повреждаются либо иным способом приводятся в негодное для эксплуатации состояние железнодорожный, подвижной состав, пути сообщения, средства связи или сигнализации либо другое транспортное средство и это приводит к последствиям, указанным в диспозиции статьи 267 УК РФ, то виновный посягает ещё и на отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи и иного транспортного оборудования [4].

Интересным представляется тот факт, что при краже на железнодорожном транспорте могут возникнуть две потерпевшие стороны.

Суть проблемы состоит в том, что в случае несохранности груза потерпевшим по уголовному делу нужно признавать перевозчика, так как в соответствии с граждан-

ским законодательством Российской Федерации он несёт бремя сохранности перевозимого имущества и в результате совершения кражи возмещает причинённый ущерб. Таким образом, можно говорить о наличии двух потерпевших: юридического (собственника груза) и фактического (перевозчика груза, грузобагажа) [4].

Очень важным является вопрос установления момента окончания кражи. Это необходимо для признания кражи либо оконченной, либо для квалификации деяния как покушения на кражу, что непосредственным образом влияет и на уголовную ответственность преступника. Существуют разные позиции среди учёных, относительно установления момента окончания кражи.

Например, Д.М.Молчанов и Е.Н.Шевченко предлагают моментом окончания преступления считать факт «завладения», т.е. такое положение, когда преступник установил контроль над предметом, собственник утратил этот контроль хотя бы на непродолжительное время, и у преступника возникла не «реальная» а «потенциальная возможность» распорядиться похищенным [5].

В учебной и научной литературе момент окончания кражи обычно связывается с моментом, когда лицо имело реальную возможность распорядиться похищенным имуществом. Вместе с тем момент окончания кражи на железнодорожном транспорте имеет свои особенности.

Так А.Н.Ионов по-разному определяет момент окончания кражи на железнодорожном транспорте, учитывая при этом, на каком именно объекте железнодорожного транспорта была совершена кража. Он указывает, что на железнодорожном пути момент окончания преступления следует связывать с пересечением виновным полосы отвода, представляющей собой земельные участки, расположенные вдоль железнодорожного пути. А в ряде случаев виновный, например, при совершении кражи на железнодорожном пути, не распоряжается имуществом на месте совершения преступления, а оставляет похищенное в лесополосе и распоряжается им через некоторое время. В силу направленности умысла такие действия следует квалифицировать как покушение. Иногда возникает ситуация, когда виновный не пересекает полосу отвода, а движется вдоль железнодорожного пути с похищенным имуществом. В данном случае критерием окончания кражи нужно признавать удаление виновного на значительное расстояние от места совершения кражи. Кража на территории автовокзала будет считаться оконченной, если виновный покинул здание вокзала или отошёл от него на некоторое расстояние внутри здания вокзала, при котором у него есть реальная возможность распорядиться похищенным. Критерием окончания кражи, совершённой с охраняемой территории, является появление возможности распорядиться имуществом за пределами охраняемой территории. Если виновный перебрал имущество через забор, то это покушение на кражу, так как его могут задержать на территории объекта или сразу после выхода с охраняемой территории. Момент же окончания кражи применительно к самому железнодорожному транспорту зависит от специфики железнодорожного транспорта и способа изъятия имущества [4].

Согласно судебной практике правоохранительных органов типичными кражами в самом железнодорожном транспорте являются следующие примеры:

В 23 часа Прокопенко Д.Ю., находясь на Павелецком вокзале, договорился с проводником второго вагона пассажирского поезда № сообщением «Москва- Воронеж» доехать без билета за наличные деньги до станции Липецк. После употребления в пути следования спиртных напитков у Прокопенко Д.Ю. возник умысел на кражу имущества пассажиров второго вагона указанного поезда. в 1 час 30 минут Прокопенко Д.Ю., убедившись, что пассажиры спят, и за его действиями не наблюдают, прошел в первое плацкартное купе второго вагона. В указанном купе Прокопенко Д.Ю. взял со стола дамскую сумку и вышел с ней в рабочий тамбур вагона. В тамбуре Прокопенко Д.Ю. тайно похитил из дамской сумки, принадлежавшие П. содовый телефон «Нокиа 2700» и положил похищенное в карман своей одежды. Затем Прокопенко Д.Ю. вернулся в первое купе вагона и положил дамскую сумку на прежнее место. После этого

Прокопенко Д.Ю. прошел к 43 боковому месту и тайно похитил с вешалки дубленку, принадлежавшую Л. Подойдя к купе проводников, Прокопенко Д.Ю. взял свою сумку, положил в нее дубленку Л. и сотовый телефон П. Затем Прокопенко Д.Ю. тайно похитил принадлежащую М. меховую жилетку, которая находилась на 54 боковом месте вагона. Похищенную жилетку Прокопенко Д.Ю. отнес в купе проводников и положил в свою сумку. В 2 часа 54 минуты по прибытию поезда № сообщением «Москва-Воронеж» на станцию Узловая-1 Московской железной дороги, расположенную, Прокопенко Д.Ю. сошел с поезда и скрылся с места преступления, обратив похищенное имущество в свою пользу. Своими преступными действиями Прокопенко Д.Ю. причинил потерпевшим ущерб, являющийся значительным для каждой потерпевшей. Суд признал Прокопенко виновным по пункту «в» части 2 статьи 158 УК РФ, а именно кража, совершённая с причинением значительного ущерба гражданину [6].

В данном случае моментом окончания преступления будет момент, когда преступник сошёл с поезда, поскольку именно тогда, а не в момент, когда он завладел имуществом, у него появилась реальная возможность распорядиться похищенным.

Типичным является следующее дело из судебной практики:

Деев С.Б., Насыров Р.Х., Колмаков С.Ю. группой лиц по предварительному сговору, находясь в состоянии алкогольного опьянения, около подъездного пути ведущего на элеватор ООО «РЕСА-Агро» станции Субутак, из корыстных побуждений умышленно, с целью кражи чужого имущества, подошли к железнодорожным рельсам и шпалам и при помощи принесенных с собой инструментов, Деев С.Б. двумя гидравлическими домкратами поднял рельсы, Колмаков С.Ю. металлическим ломом вытащил железнодорожный костыль из шпал, Насыров Р.Х. металлическими щипцами передвигал шпалы. Меняясь инструментами Деев С.Б., Насыров Р.Х. и Колмаков С.Ю. тайно демонтировали железнодорожный путь. В продолжении своих преступных действий Деев С.Б., Насыров Р.Х. и Колмаков С.Ю. на мотоцикле «Урал», без регистрационных знаков тайно похитили и вывезли деревянные железнодорожные шпалы в количестве 26 штук, стоимостью на сумму 5666 рублей 18 коп., костыль железнодорожный в количестве 150 штук общим весом 0, 057 тонны, на сумму 246 рублей 65 копеек, металлические подкладки в количестве 52 штуки на сумму 1767 рублей 53 коп., принадлежащих ОАО «Российские Железные дороги». С похищенным имуществом Деев С.Б., Насыров Р.Х., Колмаков С.Ю. с места преступления скрылись и распорядились по своему усмотрению, причинив своими действиями ОАО «Российские Железные дороги» материальный ущерб на общую сумму 7680 рублей 36 копеек. Указанные лица осуждены по пункту «а» части 2 статьи 158 УК РФ.[7].

В приведённом примере моментом окончания преступления будет момент, когда преступники скрылись с похищенным имуществом на достаточное расстояние.

Учитывая особенности объекта и объективной стороны краж, совершаемых на железнодорожном транспорте, отметим, что в научной литературе высказывается мнение о введении в научный оборот понятия «железнодорожная кража» и определения ее как тайного хищения чужого имущества, совершаемого в местах пребывания пассажиров (вокзалы, железнодорожные станции, пассажирские и иные поезда), на объектах инфраструктуры железной дороги и прилегающей к ним территории в отношении как собственности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта, так и смежных с ними предприятий, имущества работающих на них лиц, перевозимых грузов и имущества пассажиров [8].

Существуют определённые проблемы и при квалификации кражи, совершённой из купе вагона. А именно, квалифицировать ли данное деяние по пункту «б» части 2 статьи 158 УК РФ, т.е. кража, совершённая с незаконным проникновением в помещение либо иное хранилище.

Напомним, что в соответствии с пунктом 3 примечания к статье 158 УК РФ, «под помещением в статьях настоящей главы понимаются строения и сооружения независимо от форм собственности, предназначенные для временного нахождения людей

или размещения материальных ценностей в производственных или иных служебных целях. Под хранилищем в статьях настоящей главы понимаются хозяйственные помещения, обособленные от жилых построек, участки территории, трубопроводы, иные сооружения независимо от форм собственности, которые предназначены для постоянного или временного хранения материальных ценностей».

Толковый словарь русского языка под строением понимает здание, постройку либо взаимное расположение частей, составляющих одно целое, структуру (например, строение организма) [9]. Поэтому термин «строение» к вагону поезда применять неуместно, поскольку это и ни здание и ни структура чего-либо.

Под сооружением толковый словарь понимает всякую значительную постройку (различного вида и содержания) [9]. Что также мало соотносится с вагоном поезда.

Из выше сказанного, следует, что вагон поезда (купе) не подпадает под определение «помещение» данное законодателем, как строение или сооружение.

Хранилищем, следуя логике законодателя можно назвать следующие объекты:

– хозяйственные помещения, обособленные от жилых построек (однако выше уже было отмечено, что вагон поезда (купе) не являются «помещением» в том смысле, в который это вкладывает законодатель);

– трубопроводы (вагон поезда естественно не являются трубопроводом);

– иные сооружения независимо от форм собственности, которые предназначены для постоянного или временного хранения материальных ценностей (сооружение является постройкой, в то время как вагон поезда не относится к постройкам).

Отсюда следует, что квалификация кражи из купе вагона поезда по пункт «б» части 2 статьи 158 невозможна. Однако надо полагать, что кража из вагона поезда свидетельствует об особой дерзости преступника, чувства безнаказанности. Она сопровождается более тяжёлыми последствиями для потерпевшего, чем обычная кража, потерпевшему труднее сориентироваться в подобной ситуации, он не знает куда обратиться. Поэтому, учитывая вышесказанное, предлагается дополнить часть вторую статьи 158 УК РФ пунктом «б1», а именно «из купе вагона железнодорожного состава или купе водного транспорта». Введение данного пункта подтверждается и самим духом закона, поскольку кража, совершённая с проникновением на какую-либо чужую территорию, всегда оценивается строже, чем обычная кража (пункт «б» части 2 статьи 158 УК РФ, пункт «а» части 3 статьи 158 УК РФ, пункт «б» части 3 статьи 158 УК РФ).

Список литературы:

- [1] Комплексный анализ результатов оперативно-служебной деятельности по итогам 2012 года Волго-Вятского управления внутренних дел на транспорте. – 38 с.
- [2] Уголовный кодекс Российской Федерации опубликован в Собрании законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. № 25 ст. 2954, в Российской газете от 18 (ст.ст. 1-96), 19 (ст.ст. 97-200), 20 (ст.ст. 201-265), 25 (ст.ст. 266-360) июня 1996 г. № 113, 114, 115, 118
- [3] Постановление ПВС РФ от 27 декабря 2002 г. № 29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое». Текст постановления опубликован в Российской газете от 18 января 2003 г. № 9 (специальный выпуск), в Бюллетене Верховного Суда Российской Федерации, февраль 2003 г., № 2, в приложении к «Российской газете» – «Новые законы и нормативные акты», 2003 г., № 10.
- [4] Ионов А.Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте: по материалам Уральского федерального округа // Диссертация на соискание учёной степени к.ю.н. Тюмень 2010. – 208 с.
- [5] Молчанов Д.М., Шевченко Е.Н. Проблемы определения момента окончания кражи и грабежа в судебной практике// Lex Russica (Научные труды МГЮА) – 2008 – № 2 – С. 347 – 364.
- [6] Приговор, принятый Узловским городским судом (Тульская область) Дата принятия 31. 03. 2011 Номер дела <Обезличен> СПС Право.py http://docs.pravo.ru/document/view/18404121/?search_query
- [7] Приговор Агаповского районного суда (Челябинская область), Дата принятия 12.05.2011 Номер дела <Обезличен> СПС Право.py http://docs.pravo.ru/document/view/17922959/?line_id=21

[8] Михуля Ирина Владимировна Кражи на железнодорожном транспорте: криминологическая характеристика и предупреждение // Автореферат диссертации на соискание ученой степени к.ю.н. Ростов -на -Дону – 2011, 27 с.

[9] Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка Москва 2004. 945 с.

С.А. Осипов, Т. Базанкова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ВЫЯВЛЕНИЕ, ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ И РАСКРЫТИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В настоящее время транспорт и транспортные системы играют важную роль, как в экономической, так и в социальной сфере общества. По уровню общественной значимости железнодорожный транспорт занимает одно из ведущих мест в системе общественных отношений, обеспечивая материальную составляющую коммуникативной системы общества [1]. Неслучайно федеральный транспорт, пути сообщения в соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации находятся в ведении Российской Федерации.

Понятие «транспортный комплекс» употребляется как собирательный, отражающий высокую степень обобщения в нем многочисленных сторон и компонентов сложного целостного образования, как инфраструктурная системообразующая отрасль, как совокупность различных видов транспорта [1].

С высокими темпами роста транспортных перевозок, услуг возрастает и роль обеспечения безопасности на транспорте, поскольку «транспортная система традиционно является сферой наибольшей криминальной уязвимости и подвержена преступным посягательствам на объекты, перемещаемые железнодорожным, воздушным и водным транспортом» [2].

Оперативное обслуживание криминальной обстановки на объектах транспортной инфраструктуры по Приволжскому федеральному округу осуществляет Волго-Вятское управление внутренних дел на транспорте.

Линейные управления и отделы МВД России на транспорте¹ Управления на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу² дислоцируются на территории 20 субъектов Российской Федерации, в том числе в 14, входящих в состав Приволжского федерального округа (Республика Башкортостан, Республика Марий-Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, Пермский край, Кировская область, Нижегородская область, Оренбургская область, Пензенская область, Самарская область, Саратовская область, Ульяновская область), а также в 2 субъектах Центрального федерального округа (Владимирская область, Тамбовская область), в 2 – Уральского федерального округа (Свердловская область, Челябинская область) и в 2 – Южного федерального округа (Астраханская область, Волгоградская область).

Специфика деятельности линейных подразделений УТ МВД России по ПФО обусловлена географическими и экономическими особенностями регионов дислокации объектов обслуживания с большой плотностью населения и концентрацией всех видов перевозок, а также значительным грузооборотом и пассажиропотоком.

¹ Далее – ЛУ-ЛЮ

² Далее – УТ МВД России по ПФО или Управление