

[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

Кроме головных подразделений ЛУ-ЛО объекты железнодорожного транспорта непосредственно обслуживают входящие в их структуру 14 линейных отделов полиции, 31 линейное отделение полиции и 90 линейных пунктов полиции.

Под оперативным обслуживанием линейных подразделений УТ МВД России по ПФО находятся объекты железнодорожного транспорта трёх железных дорог (Горьковской, Куйбышевской и Приволжской), эксплуатационная длина которых составляет более 15 тыс. километров. На указанных дорогах функционирует 141 вокзал, 416 пассажирских станций, 499 станций с помещениями для пассажиров.

Кроме того, имеется 342 станции, выполняющие грузосортировочные операции, из них крупных – 57 [3]. Как видно протяженность железных дорог значительная, а оперативное обслуживание объектов транспортной инфраструктуры сотрудниками транспортной полиции велико. И не всегда своевременно выявляются и пресекаются замаскированные, тщательно спланированные преступления.

Серьезную угрозу безопасности функционирования объектов транспорта в настоящее время представляют преступления экономического характера, угрожающие транспортной безопасности, в силу того, что объектом их посягательства становятся транспортные предприятия, подвижной состав и др. В частности, это такие преступления, как хищения топлива, цветных металлов, различных деталей лицами с использованием своего служебного положения.

Несомненно, что железнодорожный транспорт, являясь специфичной отраслью экономики страны, имеет свои характерные особенности, что, в свою очередь, обуславливает специфику преступности на данном виде транспорта, уголовной ответственности и особенности предупреждения преступлений. Кроме того, на состояние и структуру преступности оказывают влияние и региональные факторы.

Представляется необходимым проанализировать состояние указанного вида преступности.

В 2012 г. по линии борьбы с преступными посягательствами на грузы было зарегистрировано на 27,5% больше преступлений (1028). Возросло как число зарегистрированных краж грузов, предварительное следствие по которым необязательно (764, +34,0 %), так и количество краж грузов, предварительное следствие по которым обязательно (264, +11,9 %).

В результате проведенных оперативно-разыскных мероприятий и следственных действий раскрыто 765 преступлений, связанных с кражами грузов (+9,8 %), в том числе 204 преступления, предварительное следствие по которым обязательно (-2,4 %) и 561 преступление, предварительное следствие по которым необязательно (+15,0 %).

Из общего количества раскрытых краж грузов три четверти преступлений были раскрыты сотрудниками подразделений БППГ (561) [3].

Преступления в сфере хищения грузов на транспорте как разновидность общего понятия хищения в уголовно-правовом аспекте охватывают значительную часть главы 21 УК РФ «Преступления против собственности», являющейся частью раздела «Преступления в сфере экономики», а также связаны с рядом других диспозиций статей уголовного законодательства РФ.

Хищения с объектов транспорта совершаются разнообразными способами, они являются труднораскрываемыми. Несохранность материальных ценностей влечет за собой нарушение определенных производственных связей, что приводит к экономической нестабильности отдельных отраслей производственной деятельности.

Способы хищений грузов на транспорте, как правило, включают в себя стадию подготовки к реализации преступного замысла, редко являются спонтанными. Проблема, с которой приходится сталкиваться как представителям перевозчика, так и представителям правоохранительных органов и страховой компании, – это определение места и времени совершения хищения груза. Что затруднительно, так как хищения на транспорте всегда носят скрытый характер [4].

Выявление, оперативная разработка лиц, подозреваемых в совершении данных видов преступлений, безусловно, требуют знания оперативными работниками специфики железнодорожного транспорта, и, в частности, сферы ППЖДТ, министерских, ведомственных приказов, нормативных актов, инструкций, а также применения всего арсенала поисково-познавательных средств оперативно-розыскной деятельности.

Преступления экономической направленности, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта в сфере ППЖДТ, отличаются определенной спецификой, относящейся в первую очередь к их субъектам и способам совершения преступных действий.

Нам представляется возможным рассмотреть способы совершения преступлений, наиболее часто встречающиеся в практике оперативных работников по борьбе с экономическими преступлениями, предложенные С.А. Ярошенко [5].

1. Незаконное присвоение денежных средств начальником пассажирского поезда, поступающих от пассажиров за оформление посадочных мест, минуя билетных кассиров.

Начальник пассажирского поезда вправе в случаях, когда пассажирам не может быть оформлен проездной документ (билет) в билетной кассе по причине технологического перерыва в работе системы «Экспресс», произвести посадку пассажиров (при наличии обоснованной потребности в срочном выезде) не более 4 человек в штабной вагон с последующим оформлением проезда по квитанции разных сборов на незанятые места в вагонах, в течение одного часа с момента отправления поезда из пункта формирования и в течение 30 минут – с промежуточной станции [6].

Начальник пассажирского поезда вправе оформлять доплату пассажирам при переходе пассажира в вагоны более высокой категории [7].

Пользуясь предоставленным правом приема денежных средств от пассажиров, начальник пассажирского поезда при обращении к нему граждан с просьбой на месте приобрести посадочные места в поезде объясняет будущим пассажирам, что в поезде свободных мест нет. При этом начальник поезда, чтобы у пассажира не возникло никаких подозрений, сообщает пассажиру, что данное место было забронировано, и возможно, в пути следования придется перейти на другое посадочное место. На самом деле в поезде имелись свободные посадочные места; при этом деньги, принятые от пассажира, не проходят по квитанциям разных сборов, а непосредственно присваиваются начальником пассажирского поезда.

В целях маскировки преступных действий начальником пассажирского поезда может быть проделана следующая комбинация: при получении информации о возможной проверке со стороны ревизионных служб или органов внутренних дел на транспорте начальник пассажирского поезда оформляет посадочное место на пассажира, от которого ранее была получена денежная сумма, в вагон классом ниже, при этом разница денежной суммы присваивается.

2. Хищение незаполненных бланков строгой отчетности с последующим их использованием.

Данный способ очень прост: лицо похищает бланки строгой отчетности (форма 6, 6-а, 6-в либо незаполненные бланки железнодорожных билетов), как правило, в процессе поступления их в архив бланков либо при приемке их в структурных подразделениях. Хищения могут быть произведены и в процессе списания данных бланков ввиду их повреждения (воздействия воды, огня и т.д.). Далее по истечении определенного времени данные бланки заполняются с использованием пишущей машинки и реализуются.

С целью маскировки преступных действий данные бланки используются за пределами субъекта управления железной дороги, где они выдавались.

Зная способы подготовки, совершения и сокрытия преступлений экономической направленности, в нашем случае в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, оперативный работник может:

- точно определить для себя источники получения оперативно значимой информации, необходимые для выявления и раскрытия преступлений;
- определить условия, способствующие совершению преступлений, и соответственно применить меры, их устраняющие;
- определить признаки, свидетельствующие о возможном совершении преступлений.

Вместе с тем исследование вопросов привлечения к уголовной ответственности за совершение данных преступлений на объектах железнодорожного транспорта показало, что имеется ряд проблем в их расследовании. Статистические данные свидетельствуют о том, что лишь по 20–40% уголовных дел о преступлениях экономической направленности расследование завершается их направлением в суд, и менее чем по каждому второму из них постановляется обвинительный приговор.[8]. Одна из причин – в низкой раскрываемости преступлений данного вида.

Другая причина в том, что часть уголовных дел прекращается следователями на стадии досудебного производства, в том числе по основаниям ст. 28 УПК РФ (в связи с деятельным раскаянием) или п. 2 ч. 1 ст. 24 УПК РФ (в связи с отсутствием состава преступления).

При прекращении уголовного дела в связи с деятельным раскаянием следователи переквалифицируют деяния с частей третьих статей, предусматривающих ответственность за совершение преступлений с использованием служебного положения, на первые части, как правило, относящиеся к категории преступлений небольшой тяжести, что обусловлено сложностью доказывания совершения преступления лицом именно с использованием своего служебного положения.

При мошенничестве с использованием служебного положения хищение или приобретение права на имущество должно быть совершено должностным лицом или лицом, выполняющим управленческие функции, если оно не выполняет в отношении завладеваемого имущества административно-хозяйственные функции. Отсутствие документального подтверждения (трудовые договоры, должностные инструкции и т.д.) и неполнота указанных в них сведений значительно затрудняют квалификацию преступлений.

Кроме того, на столь низкие показатели привлечения виновных к уголовной ответственности оказывают влияние и ряд объективных факторов. Одним из них является, установление размеров материального ущерба для юридических лиц, что вызывает затруднения в правоприменительной деятельности.

В преступлениях экономической направленности, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, в качестве потерпевшего выступает ОАО «РЖД», порядка 70% акций которого находится у государства. Для такого потерпевшего крупный размер похищенного в 250 тыс. руб. вряд ли может быть сравним с крупным размером для ОАО и ООО, акционером которого являются 1–2 гражданина.

Проблемой является и то обстоятельство, что поводом для возбуждения подобных уголовных дел является в основном рапорт об обнаружении признаков преступления. Направление в суд уголовного дела при отсутствии заявления потерпевшего, т.е. возбужденного на основании сообщения, полученного из иного источника, нередко вызывает у судей негативную реакцию. В связи с чем следователям необходимо затребовать справку о размере похищенного и ущербе, причиненном ОАО «РЖД», и на этом основании представителя юридического лица признавать потерпевшим по уголовному делу.

Нельзя обойти распространенные корыстные преступления против собственности пассажиров железнодорожного транспорта.

По мнению И.Л. Мармуты, специальное предупреждение корыстных преступлений против собственности пассажиров должно производиться в трех формах:

- 1) профилактические мероприятия, заключающиеся в устранении причин и условий исследуемых преступлений;

2) оперативно-розыскные мероприятия, направленные на выявление замышляемых и подготавливаемых преступлений, на их пресечение и привлечение к ответственности виновных в их совершении;

3) виктимологическая профилактика [9].

Одним из специальных факторов корыстных преступлений против собственности пассажиров является ненадлежащее выполнение работниками пассажирского железнодорожного транспорта своих должностных обязанностей. К таковым, в частности относится провоз безбилетного пассажира (пассажиров). Безбилетные пассажиры, как правило, чаще всего совершают корыстные преступления против собственности пассажиров и остаются безнаказанными, поскольку установление личности такого преступника затруднено.

Мероприятия, направленные на выявление фактов провоза безбилетных пассажиров способствуют профилактике корыстных преступлений против собственности пассажиров. Эффективность предупреждения преступлений экономической направленности на ЖДТ зависит не только от работы соответствующих подразделений УВДТ, но и от тех профилактических мер, которые принимаются ими совместно с другими государственными органами.

Исходя из вышеизложенного, в целях предупреждения корыстных преступлений против собственности пассажиров специальным субъектам наряду с проводимыми целесообразно осуществлять следующие мероприятия:

1. Производить обработку совместной группой сотрудников ППС и оперативных подразделений суточного наряда пассажирских поездов по прибытии на железнодорожную станцию с целью выявления совершенных правонарушений и преступлений не только путем опроса начальника поезда, но и путем опроса проводников и пассажиров.

Требуется повышение эффективности взаимодействия и координации деятельности правоохранительных и контролирующих органов в предупреждении налоговых и экономических преступлений.

Государственная политика противодействия преступлениям и правонарушениям в сфере экономики правоохранительными и иными государственными органами реализуется в рамках предоставленной им компетенции. [10]. Взаимодействуя между собой, указанные органы образуют единую государственно-правовую систему противодействия преступлениям и правонарушениям – своеобразный механизм обеспечения режима экономической безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.

Взаимодействие в узком смысле слова – это совместная или согласованная в пространстве и времени деятельность двух или большего числа субъектов по достижению одной или нескольких общих целей. Оно осуществляется путем разработки и принятия совместных документов, определяющих приоритетные направления, формы, методы, сроки совместных действий, и осуществляется:

а) на информации различных подразделений и служб по поводу складывающейся оперативной обстановки (ее изменения, проводимых мероприятий и т.п.);

б) на совместной разработке мероприятий, направленных на успешное решение конкретных задач, а также их совместное осуществление [11].

Под взаимодействием в широком смысле слова понимается универсальная система взаимозависимости явлений и процессов. Это такое состояние взаимодействующих субъектов, которое характеризуется их непрерывным взаимодействием друг на друга и взаимовлиянием [11].

Так, в целях организации эффективного взаимодействия в данном направлении между правоохранительными (ФСБ, ФТС, прокуратуры, ФСКН) и контролирующими органами (ФНС) необходимо проведение следующих мероприятий:

– составление перечня юридических лиц, представляющих криминологический интерес правоохранительных органов;

– криминологический анализ деятельности таких фирм по следующим направлениям:

- проверка должностных лиц по учетам УВД, оперативным учетам УВДТ, ФСБ;
- анализ материалов самостоятельно проведенных проверок предприятий;
- установление преступных связей и типичных схем финансово-хозяйственной деятельности;
- анализ отказных материалов, возбужденных уголовных дел (в рамках компетенции), по которым проходили предприятия-посредники и их руководители, на предмет установления преступных связей и схем финансово-хозяйственной деятельности;
- комплексный анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий и маневровой работы промышленных районов и магистральных станций;
- создание специализированных групп военизированной охраны и транспортной милиции по предупреждению хищений цветных и черных металлов с объектов оперативного обслуживания;
- экспертная оценка объемов и характера перевозимой продукции металлургического комплекса для установления источников хищений и мест сбыта продукции;
- создание базы данных УВДТ о фирмах и индивидуальных предпринимателях, работающих с цветными металлами;

Профилактическое значение в предупреждении преступлений экономической направленности играют СМИ.

ОВД на транспорте следует организовать взаимодействие с представителями центральных и региональных средств массовой информации, предоставить им необходимые проверенные сведения о проводимых мероприятиях, что будет способствовать широкому и объективному освещению хода и результатов профилактических мероприятий.

И все же в настоящее время научное обеспечение оперативно-розыскного предупреждения преступности в транспортном комплексе не соответствует потребностям практики. Большинство исследований, связанных с предупреждением и противодействием преступлениям на объектах транспорта, издано в рамках закрытых работ.

Недостаточно работ, в которых были бы раскрыты и систематизированы особенности, способы предупреждения и противодействия преступлениям данного вида. Не выявлены и не проанализированы особенности способов их совершения, отсутствуют и научно обоснованные рекомендации, направленные на повышение эффективности правоприменительной практики оперативных подразделений органов внутренних дел на транспорте по предупреждению и противодействию хищениям в транспортной сфере.

В связи с этим актуальным является проведение комплексного исследования оперативно-розыскного предупреждения хищений с объектов транспорта; теоретическая и практическая разработка эффективных способов противодействия, в том числе предупреждения преступности на транспорте.

Список литературы:

- [1] Степаненко Ю.В. Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики: Монография. М.: ВНИИ МВД России, 2004. – 212 с.
- [2] Новиков Е.Ф. Оперативно-розыскное предупреждение хищений с объектов транспорта: Авт. реф. дис. на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Псков. 2012. – 30 с.
- [3] Комплексный анализ результатов оперативно-служебной деятельности по итогам 2012 года Волго-Вятского управления внутренних дел на транспорте. – 38 с.
- [4] Проценко С. Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления // Уголовное право. – 2008. – №1. – С. 55–58.
- [5] Ярошенко С.А. «Некоторые особенности способов совершения преступлений в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте» // Российский следователь. – 2007. – N 24 – С. 7–8.

- [6] Сборник нормативных актов по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, п. 30. М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ», 2002 – 158 с.
- [7] Должностная инструкция начальника пассажирского поезда от 27 октября 1998 г. Н ЦЛ-610 МПС России – 160 с.
- [8] Рогова Е.В. Проблемы уголовной ответственности за совершение преступлений экономической направленности на объектах железнодорожного транспорта (региональный аспект) // Российский следователь. – 2012. – № 1. – С. 28–29.
- [9] Мармута И.Л. Некоторые меры специально-криминологического предупреждения корыстных преступлений против собственности пассажиров, совершаемых на железнодорожном транспорте // Общество и право. – 2011. – № 2. – С. 297.
- [10] Словарь иностранных слов. – М., 1987. – 690 с.
- [11] Кузнецов А.П., Щербаков В.Ф. Взаимодействие правоохранительных и контролирующих органов при противодействии экономической преступности: теоретико-прикладной аспект: монография. – Н. Новгород: Нижегородская правовая академия, 2007. – 238 с.

С.А. Осипов, А.В. Фомин
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРОБЛЕМЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ХИЩЕНИЙ ГРУЗОВ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

В настоящее время в России водный транспорт на рынке перевозок занимает значительное место. Серьезную угрозу обществу и государству представляют преступления против общественной безопасности и общественного порядка, а также против собственности физических и юридических лиц. Особое место среди названных преступлений занимают хищения, совершаемые на транспорте [1].

Транспортный комплекс наряду с автомобильным и железнодорожным транспортом включает в себя водный и морской транспорт.

Эффективность применения водного и морского транспорта в перевозке грузов и пассажиров очень велика. Она могла бы быть еще значительней, если бы в системе транспортных перевозок не было хищений, отрицательно влияющих на фактический объем и качество выполняемых работ.

В портах, на пристанях сосредоточено большое количество материальных ценностей, которые могут явиться предметом хищения со стороны лиц, имеющих к ним доступ по роду работы, а также посторонних лиц.

Наиболее распространенный вид хищения на водном транспорте – это кража. Наиболее значимые факторы, осложняющие процесс расследования: концентрация больших людских потоков, значительная протяженность временно-пространственного следования грузов от отправителя к получателю и др.

Для квалифицированного расследования краж, совершаемых на водном транспорте, важно знать организацию коммерческих и грузовых работ, водного транспорта, правила перевозок, технологию операций по приему, отправлению и выдаче грузов, порядок оформления перевозимых документов. Это требует от сотрудников органов внутренних дел большой организованности и собранности, правильного распределения рабочего времени, продумывание очередности проведения следственных действий и организационных мероприятий.

Разработкой проблем расследования хищений, совершаемых на водном транспорте в свое время занимались многие ученые [2]. Однако, за время, прошедшее с момента выхода последней из работ этих авторов, в теории и практике расследования этого вида преступлений, произошли значительные изменения.

Рассмотрим наиболее часто встречающиеся виды хищений на транспорте.