

В настоящее время, когда решение социальных проблем по воспитанию молодежи стало первоочередной задачей государственных и общественных органов, неизменно возросли возможности правового воздействия на совершенствование воспитания и образования подрастающего поколения, его гражданское, трудовое и интернациональное становление.

Совершаемые подростками преступления – сигнал обществу о существующих недостатках в нравственном воспитании молодого поколения. Успех нравственного воспитания, как нам думается, зависит, прежде всего:

– от создания здоровой моральной атмосферы как в масштабах общества, так и в отдельных коллективах, а также в семье;

– от органического сочетания массовой и индивидуальной работы с людьми;

Задача эта тем более важна, что речь идет о формировании граждан правового государства, которые сами призваны создавать законы, обеспечивать их исполнение, совершенствовать законодательство, участвовать в управлении делами государства и общества.

Список литературы:

[1] Антонян Ю.М. Криминология. Избранные лекции / Ю.М. Антонян. – М.: Логос, 2004. – С. 185.

А.Д. Марчук, Д.Ю. Данилина
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: уголовно-процессуальный кодекс РФ, кодекс торгового мореплавания РФ, водный транспорт, особенности расследования, орган дознания, капитан морского и речного судна, находящегося в дальнем плавании.

В статье рассматриваются особенности расследования уголовных дел на водном транспорте капитаном морского и речного судна, находящегося в дальнем плавании. Статья предназначена для студентов юридических вузов, преподавателей и юристов.

Водный транспорт России – одна из важнейших отраслей хозяйства. Россия обладает самой крупной воднотранспортной системой, которая всегда оказывала существенное влияние на размещение производства и населения, развитие промышленности и сельского хозяйства, общий экономический рост. Как и в других отраслях хозяйства, на водном транспорте совершаются преступления, причем их количество в последнее время имеет тенденцию роста. Расследование уголовных дел на водном транспорте и в водной акватории имеет ряд особенностей. Одной из таких особенностей является, расследование уголовного дела капитаном морского и речного судна находящегося в дальнем плавании.

Возбуждение уголовного дела в порядке, установленном статьей 146 Уголовно-процессуальным кодексом РФ и выполнение неотложных следственных действий возлагается на капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, – по уголовным делам о преступлениях, совершенных на данных судах (п. 1 ч. 3 ст. 40 УПК РФ и иным законодательством) [1]. В силу статьи 69 Кодекса торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ на судне, находящемся в плавании, капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия в соответствии с УПК РФ. В случае возбуждения уго-

ловного дела публичного обвинения порядок и особенности выполнения капитаном судна в связи с этим действий, не относящихся к процессуальным, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта [2].

Полномочия по возбуждению и расследованию уголовных дел у капитана возникает при условии, если на их судне совершено преступление. Законодатель предоставил им право при выявлении признаков преступления возбудить уголовное дело и провести по нему неотложные следственные действия, направленные на установление и изобличение лица, его совершившего.

Неотложные следственные действия – это одно из основных понятий УПК РФ (ч. 19 ст. 5 УПК), под которым понимаются действия, осуществляемые органами дознания после возбуждения уголовного дела, по которому производство предварительного следствия обязательно, в целях обнаружения и фиксации следов преступления, а также доказательств, требующих незамедлительного закрепления, изъятия и исследования.

Иначе полномочия капитана изложены в ст. 31 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ: Капитан судна вправе изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Российской Федерации, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества.

В случае обнаружения на судне, находящемся в плавании, признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Российской Федерации, капитан судна обязан задержать лицо, подозреваемое в совершении такого преступления, до передачи его компетентным органам в ближайшем порту или ближайшем населенном пункте.

В случае обнаружения на судне во время пребывания его в порту признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Российской Федерации, капитан судна обязан незамедлительно информировать об этом компетентные органы.

При этом обращает внимание тот факт, что в п. 1 ч. 3 ст. 40 УПК РФ говорится о «капитане морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании», а в указанных нормативных актах – о «капитане на судне, находящемся в плавании» и отсутствует определение понятия «капитан судна».

Термин «судно дальнего плавания» означает любое судно, кроме судов малого плавания [3]. Термин «судно малого плавания» означает судно, используемое исключительно для рейсов, во время которых оно не удаляется от страны отправления дальше, чем находятся ближние порты соседних стран, в географических пределах, которые: 1) ясно определены национальным законодательством или коллективным договором между организациями судовладельцев и моряков; 2) единообразны в отношении применения всех положений этого раздела настоящей Конвенции; 3) были указаны членом организации при регистрации его документа о ратификации в заявлении, приложенном к этому документу; 4) были установлены по консультации с другими заинтересованными членами организации [4].

Специфические условия деятельности морского судна определяют особый правовой статус его капитана. С одной стороны капитан является служащим судовладельца и, таким образом, непосредственно подчиняется его указаниям. Так, согласно ст. 71 КТМ РФ капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца. С другой стороны – при определенных обстоятельствах капитан выступает от имени государства, осуществляя функции, свойственные только государственным органам.

В зависимости от вида совершенного преступления капитан может возбудить уголовное дело и произвести неотложные следственные действия для установления и

закрепления следов преступления (осмотр места происшествия, обыск и выемка, задержание и допрос подозреваемых, потерпевших и свидетелей и др.) либо принимает все меры по установлению обстоятельств уголовного дела, подлежащих доказыванию.

Капитан судна не только вправе сам провести дознание, но может назначить для этой цели любое должностное лицо из судового экипажа, то есть делегировать ему свои полномочия. Но ни капитан, ни лицо им назначенное, не могут осуществлять расследование, если они:

- 1) являются потерпевшими от преступления;
- 2) являются свидетелями совершенного преступления;
- 3) являются родственниками подозреваемого или потерпевшего;
- 4) лично, прямо или косвенно заинтересованы в исходе дела.

Капитан, проводящий расследование, вправе изолировать подозреваемого в отдельном помещении и выставить охрану только в том случае, если совершено преступление, за которое может быть назначено наказание в виде лишения свободы. Кроме того, такие действия капитана будут правомочны при наличии одного из следующих оснований [5]:

- 1) когда это лицо застигнуто при совершении преступления или непосредственно после его совершения;
- 2) когда очевидцы, в том числе и потерпевшие, прямо укажут на данное лицо как на совершившее преступление;
- 3) когда на подозреваемом или на его одежде при нем или в его каюте будут обнаружены явные следы преступления.

Постановление о задержании должно быть объявлено подозреваемому не позже 24 часов с момента задержания. В течение этого же времени капитан должен известить о происшедшем прокурора по месту приписки судна. Капитан вправе производить обыск и выемку определенных предметов и документов, имеющих значение для дела с обязательным извещением в течение 24 часов прокурора по месту приписки судна.

Мы считаем, что капитан судна хотя и наделен большинством полномочий, позволяющими ему эффективно действовать при изобличении преступника на борту судна. Однако следует учитывать, что капитан может не знать всех тонкостей уголовно-процессуального законодательства. В этой связи не следует пренебрегать консультациями у прокурора по месту приписки судна.

Прибрежное государство вправе осуществлять уголовную юрисдикцию на борту иностранных судов, находящихся в его водах, но обычно воздерживается от этого. Исключения составляют следующие случаи, когда уголовная юрисдикция осуществляется безусловно: 1) преступление нарушает спокойствие в стране или добрый порядок в порту; 2) последствия преступления выходят за пределы судна, т.е. распространяются на прибрежное государство; 3) совершено тяжкое преступление; 4) капитан судна или консул страны, под флагом которой плавает судно, обратились с просьбой об оказании помощи; 5) необходимость пресечения незаконной торговли наркотическими и психотропными веществами.

Таким образом (из выше сказанного можно сделать вывод что), капитан морского судна является особым должностным лицом — представителем власти, которому государство делегирует определенные права и возлагает ряд обязанностей, которые свойственны только государственным органам.

Рассмотрим мнения некоторых авторов на данную проблематику. По мнению ряда ученых [6], в соответствии с КТМ РФ на капитана судна распространяются полномочия по производству неотложных следственных действий, поскольку специальным законом или соглашением не установлено иное. Таким законом является УПК РФ, в котором говорится о капитане судна, находящегося в дальнем плавании. Тем самым капитан судна, находящийся в малом плавании или прибрежном плавании,

проводить дознание не может, поскольку на данные воды распространяется юрисдикция территориальных органов. Следовательно, круг субъектов, наделенных правом производства дознания, ограничен [7]. Другая группа ученых [8] отмечает, что в настоящее время иностранные законодательства вообще, как правило, не содержат определения судна, включая его физические характеристики, и тем более такого универсального, которое могло бы быть использовано применительно к любым отношениям в судоходстве, то же можно сказать и о современных нормативных актах России.

Ранее в Инструкции о выполнении функций органов дознания на морских судах, находящихся в плавании (утв. Генеральным прокурором СССР по согласованию с Министром морского флота СССР и Министром рыбного хозяйства СССР 7 августа 1974 г. [9]), содержалась норма, что капитан судна не только вправе сам провести дознание, но и может назначить для этой цели любое подготовленное должностное лицо из судового экипажа, т.е. делегировать ему свои полномочия.

Кроме того, по действующему УПК РФ, капитан морского судна не наделен правом применять задержание и меру пресечения, особенно заключение под стражу. На наш взгляд, данная ситуация может быть разрешена введением ареста без решения суда (так называемый гражданский арест без решения суда) при соблюдении условий, указанных в ст. 91 УПК РФ, до доставления задержанного правоохранительным органам порта приписки или властям прибрежного государства. Постановление об аресте выносится капитаном судна или другим лицом, выполняющим функции органа дознания.

Таким образом, можно сделать вывод:

Во-первых, необходимо внести изменения в УПК РФ и отнести к органам дознания капитанов всех судов независимо от района плавания, с которыми именно затруднено либо невозможно сообщение и, соответственно, затруднено либо невозможно участие в расследовании правоохранительных органов и лиц, на которых может быть возложено дознание на судне, как это было в ст. 117 УПК РСФСР.

Во-вторых, также следует устранить разночтения в нормативных актах, регламентирующих производство дознания капитаном или должностным лицом командного состава судна, в КТМ РФ, КВВТ РФ, приведя к единому содержанию, а функции, детально регламентирующие действия капитана или должностного лица командного состава судна, проводящего дознание на судне, определить в новой Инструкции.

Список литературы:

- [1] Арестова Е.Н. Органы дознания: понятие, виды, содержание / Е.Н. Арестова. – М.: Академия, 2009. – 156 с.
- [2] Александров, М.С. Дознание на судах находящихся в плавании / М.С. Александров // Российский судья. – 2010. – № 6. – 32–35 с.
- [3] Статья 12 Конвенции Международной организации труда № 109 о заработной плате, рабочем времени на борту судов и составе судового экипажа (пересмотренной в 1958 г.) (Женева, 14 мая 1958 г.).
- [4] Статья 12 Конвенции Международной организации труда № 109 о заработной плате, рабочем времени на борту судов и составе судового экипажа (пересмотренной в 1958 г.) (Женева, 14 мая 1958 г.).
- [5] Статья 91 Уголовного кодекса Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 30.03.2015, с изм. от 07.04.2015) // Российская газета, № 113, 18.06.1996, № 114, 19.06.1996, № 115, 20.06.1996, № 118, 25.06.1996.
- [6] Шабетя И.В. Процессуальная деятельность капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, начальников геологоразведочных партий и зимовок, глав дипломатических и консульских учреждений РФ за рубежом / И.В. Шабетя // Ученые записки: Сб. научных трудов юридического факультета Оренбургского государственного университета. Вып. 1. – Оренбург: РИК ГОУ ОГУ, 2004. – С. 304.
- [7] Курбенко В.А. Капитан морского судна как орган дознания: проблемы, пути решения / В.А. Курбенко // Юр. Записки. – 2014. - № 3. – 52–56 с.

[8] Тай М.А. Морское судно в системе объектов вещных прав: Дис. ... канд. юрид. наук / М.А. Тай. – М.: Норма, 2006. – С. 20, 21, 28.

[9] Приказ Генеральной прокуратуры РФ от 3 августа 1998 г. № 52 настоящая Инструкция признана недействующей.

С.А. Соколов
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ РАЗВИТИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: модернизация, внутренние водные пути, организационно-правовое обеспечение, развитие, управление.

Статья посвящена анализу организационно-правового обеспечения модернизации развития и использования внутренних водных путей. Рассматриваются различные подходы к пониманию категории «организационно-правовое обеспечение».

Категория «организационно-правовое обеспечение» сравнительно недавно стала предметом специальных исследований в отечественной юриспруденции. При этом различаются два подхода к анализу проблемы.

Первый предполагает самое широкое ее понимание, поднимающее эту категорию до уровня основы всей государственной и общественной жизни. Другой, более узкий приземленный подход к данной категории связывает её с основами конкретной сферы жизни общества, деятельности соответствующих структур государственной власти.

Следовательно, можно утверждать, что когда мы ведём речь об организационно-правовом обеспечении той или иной сферы общественной деятельности (большой и сложной совокупности общественных отношений, в которых переплетаются интересы социальных групп или даже подавляющей части общества), необходимо понимать, что вначале за этим может стоять что угодно, если это только имеет хоть какое-то отношение к правовому регулированию в указанной области общественной практики.

Таким образом, предварительно можно констатировать, что данный термин «организационно-правовое обеспечение» первоначально имеет собирательное значение, и его содержание, лишенное какого-либо теоретического значения и смысла, имеет чисто прагматическое значение – указать направление исследования и практического функционирования. По мере того, как наши знания начинают углубляться, возникает потребность в наполнении этого термина научным содержанием, т.е. признаками, отражающими существенные стороны изучаемого явления.

Как известно, основными структурными элементами системы права являются подотрасли, юридические институты и правовые предписания (правовые нормы) [1].

Следовательно, можно предположить, что организационно-правовое обеспечение не вписывается в традиционную схему изучения транспортного права. Ближе всего к нему относятся элементы законотворчества (нормотворчества) – нормативные правовые акты, правовые нормы. Но и они не могут помочь нам в полной мере понять ни содержания термина «организационно-правовое обеспечение», ни причин, заставивших нас использовать это понятие применительно к проблеме модернизации развития и использования внутренних водных путей России.

Постижение способа употребления термина требует семантической реконструкции, а в таком деле, по утверждению акад. О.Н. Трубачёва, нельзя обойтись без этимологии [2]. Этимология термина заставляет нас начать его описание с совокупности базовых элементов, образующих позитивную составляющую механизма правового