



УДК 343.123.52

Марчук Александр Дмитриевич, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин ВГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»

Черевань Денис Александрович, студент 2 курса института экономики, управления и права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ПРИМЕНЕНИЕ МЕР ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ КАПИТАНАМИ НА СУДАХ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ

Ключевые слова: суда дальнего плавания, капитаны, полномочия, функции, процессуальное принуждение, следственные действия, дознание, преступления, УПК РФ.

Аннотация. В статье рассматривается правовой институт выполнения капитанами судов дальнего плавания функций органа дознания и связанные с ним пробелы в законодательстве.

Впервые вопрос об уголовном судопроизводстве на водном транспорте был поднят в Проекте о создании речной полиции в 1867 г.

Речная полиция наблюдала за безопасностью, соблюдением общественного порядка и правил судоходства в затонах, гаванях и местах стоянки судов, а также выполняла иные функции, такие как: тушение пожаров на воде и в прибрежных местах в период навигации, принятие мер к спасению жизни и имущества на воде, оказание помощи судам, находящимся в опасности, обеспечение безопасности судоходства после лесосплава [1].

Если сотрудникам речной полиции становилось известно о факте совершения преступления, соответствующие должностные лица наделялись правом предварительного дознания, кроме случаев, когда дознание должно было производиться непосредственно прокурором, мировым судьей или судебным следователем. В частности, к таким преступлениям относились убийства [2].

Таким образом, полномочия речной полиции были достаточно ограничены в силу того, что территория ее деятельности находилась в непосредственной близости от городов.

Со временем технические характеристики судов улучшались, и позволяли совершать плавание на все большее расстояние. Так в XX в. назрела необходимость в создании органов уголовного судопроизводства непосредственно на судах, чтобы расследование преступлений не зависело от наличия поблизости органов власти. Особенно актуально это стало для морских судов. В советское время эта проблема была решена с помощью наделения капитанов судов отдельными функциями органов дознания.

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Секция XVI Правовые основы борьбы с преступностью и обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях

В настоящее же время правовой институт, определяющий участие капитанов судов в уголовном процессе является недостаточно проработанным. Помимо определенного количества пробелов в современном законодательстве, также существуют сложности, связанные с несоответствием все еще действующих НПА СССР и НПА РФ. Можно полагать, причина того, что законодатель не исправляет эту ситуацию, заключается в том, что за десятилетия выработалась практика применения конфликтующих норм без существенной потери в сущности уголовного процесса.

В 1974 г. была утверждена «Инструкция о выполнении функций органов дознания на морских судах, находящихся в плавании» [3] (Далее – Инструкция). Поскольку Инструкция строится вокруг уголовно-процессуального законодательства, о чем сказано в ч. 1, и не утратила силу, она регулирует соответствующие общественные отношения вместе с УПК РФ [4] в той части, в которой не противоречит ему. Однако можно сказать, что Инструкция противоречит УПК уже своим названием. УПК упоминает капитанов судов всего дважды (в ст. 40 и ст. 146), причем оба раза речь идет о судах дальнего плавания. Инструкция же регламентирует деятельность капитанов на судах в принципе, в т.ч. и на судах малого плавания. Таким образом, в данном случае стоит использовать ограничительное толкование норм права и применять Инструкцию только в отношении капитанов судов дальнего плавания.

Аналогичная ситуация с различными понятиями возникает также в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ [5] (далее – КВВТ) и Кодексе торгового мореплавания РФ [6] (далее – КТМ). В них речь идет об обязанности капитанов судов, «находящихся в плавании», возбуждать уголовные дела и осуществлять неотложные следственные действия в соответствии с УПК, в котором речь идет только о судах дальнего следования.

Стоит отметить, что в настоящее время в законодательстве отсутствует термин «судно дальнего плавания». При этом само понятие дальнего плавания существует и упоминается в УПК. Приказ Минморфлота СССР от 20.02.1991 N 17 [7] дает громоздкое и тяжелое для восприятия определение. Поскольку термин «судно дальнего плавания» является отправной точкой для вопросов, связанных с возбуждением уголовного дела на морском и речном транспорте, мы считаем важным дать ему юридическое толкование и закрепить его в УПК и иных правовых актах. Это не только актуально с точки зрения усовершенствования законодательства на теоретическом уровне, но и позволит правоприменителю напрямую работать с понятием, не выходя за рамки уголовно-процессуального закона.

Помимо путаницы с терминами, существуют и проблемы иного характера. Ч. 1 ст. 40 УПК не относит капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, к органам дознания, но в п. 1 ч. 3 этой статьи устанавливает, что возбуждение уголовного дела и выполнение неотложных следственных действий возлагается на них, когда речь идет об уголовных делах о преступлениях, совершенных на этих судах. Это положение расширяет комплекс прав и обязанностей капитана, связанных с руководством экипажем и осуществлением административных полномочий, наделяя его отдельными функциями органа дознания. Ч. 1 ст. 69 КТМ РФ подчеркивает, что капитан судна всего лишь выполняет функции органа дознания.

П. 4 ст. 31 КВВТ РФ обязывает капитана судна, находящегося в дальнем плавании, в случае обнаружения признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Российской Федерации, задержать лицо, подозреваемое в совершении такого преступления, до передачи его компетентным органам в ближайшем порту или ближайшем населенном пункте.

Таким образом, из всех мер процессуального принуждения, определяемых УПК, капитан может применить в отношении подозреваемого только задержание. Также, п. 3 ст. 67 КТМ расширяет возможности капитана, наделяя его правом задержать и изолировать

до прихода в порт лицо, действия которого не содержат признаков состава преступления, но угрожают безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества

Хотя изоляция и не является мерой уголовно-процессуального принуждения, она показывает значение роли капитана как лица, исполняющего функции органа дознания. В полномочия капитана входит минимальный перечень обязанностей по задержанию лица, подозреваемого в совершении преступления, потому что задачи, стоящие перед капитаном, заключаются в обеспечении безопасности членов экипажа и пассажиров, судна и груза, а не в отправлении правосудия.

Понимание этого вызывает определенные вопросы относительно того, каким образом капитан должен осуществлять уголовное преследование, включающее установление события и состава преступления, задержание лица и т.д., поскольку эти действия требуют профессиональной юридической подготовки. Очевидно, что отсутствие такой подготовки в некоторых случаях может привести к серьезным нарушениям в сущности уголовного процесса, заключающейся в деятельности компетентных государственных органов и должностных лиц по защите прав и законных интересов лиц и организаций, защите личности от незаконного и необоснованного обвинения и осуждения.

Также при задержании лица на судне страдает упомянутая защита личности от незаконного и необоснованного обвинения, поскольку в законодательстве отсутствуют нормы, регламентирующие действия капитана судна по соблюдению таких прав подозреваемого, как использование помощи защитника и консультирование с ним наедине и конфиденциально. Неясно, каким образом в принципе можно обеспечить соблюдение этих прав, учитывая удаленность судна от цивилизации. Для решения этой проблемы можно наделить полномочиями защитника первого помощника капитана судна.

Более того, не урегулирован и непосредственно порядок возбуждения уголовного дела на судне. Ч. 1 ст. 144 УПК РФ закрепляет необходимость проверки сообщения о совершенном или готовящемся преступлении. Как отмечает А.М. Долгов, право осуществления этого следственного действия предоставляется указанной статьей строго ограниченному кругу лиц. Это дознаватель, орган дознания, следователь и руководитель следственного органа. Капитан судна же, как подчеркивалось выше, не является органом дознания и, следовательно, не может осуществлять проверку и на ее основании отказывать в возбуждении уголовного дела. Косвенно это обстоятельство подтверждается тем, что ч. 3 ст. 40 УПК РФ возлагает на капитана судна обязанность по возбуждению уголовного дела, что по смыслу формулировки не предполагает отказ [8].

По нашему мнению, ст. 40 УПК РФ следует понимать шире, т.е. предполагать, что капитан судна также может и отказывать в возбуждении уголовного дела в некоторых случаях. Например, при недостаточности оснований или отсутствии состава преступления в полученном сообщении.

Однако, стоит расширить перечень закрепленных в законе полномочий капитанов судов, специально указав, что они имеют право на проведение проверки сообщения о преступлении и на отказ в возбуждении уголовного дела. Также во избежание несоответствия в законодательных актах стоит привести используемые в данной сфере понятия к единому образцу.

Список литературы:

- [1] Из истории речной полиции. Режим доступа <http://vnpinfo.ru/item/12179-iz-istorii-rechnoj-politsii>
- [2] Становление речной полиции в России. Режим доступа <http://www.konspekt.biz/index.php?text=53904>
- [3] "Инструкция о выполнении функций органов дознания на морских судах, находящихся в плавании" (утв. Генпрокуратурой СССР 07.08.1974) // <http://www.consultant.ru>

[4] "Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации" от 18.12.2001 N 174-ФЗ (ред. от 01.04.2019, с изм. от 17.04.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.04.2019) // <http://www.consultant.ru>

[5] "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // <http://www.consultant.ru>

[6] "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 31.01.2019) // <http://www.consultant.ru>

[7] Приказ Минморфлота СССР от 20.02.1991 N 17 "Об утверждении Инструкции о порядке выдачи дипломов и квалификационных свидетельств на звания лиц командного состава морских судов специалистам, окончившим военно-морские учебные заведения" // <http://www.consultant.ru>

[8] Долгов А. М. О выполнении капитанами судов полномочий органов дознания // Теория и практика общественного развития. — 2018. — № 3. — С. 39-41.

USING OF MEASURES OF THE PROCEDURAL COERCION BY LONG VOYAGE SHIPS CAPTAINS

A. D. Marchuk, D. A. Cherevan

Key words: long voyage ships, captains, authority, offices, measures of the procedural coercion, investigative action, inquest, crimes, Code of criminal procedure.

This paper considers the legal institution of using inquest functions by long voyage ships captains and troubles with it.