

УДК 343.985

Лисовин А.А.,

Донецкая академия внутренних дел

Министерства внутренних дел

Донецкой Народной Республики

Lisovin A.A.,

Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry

of Internal Affairs of the Donetsk People's Republic

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ О ЛИЧНОСТИ ПРЕСТУПНИКА КАК ЭЛЕМЕНТ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье особое внимание уделяется такому элементу криминалистической характеристики, как личности преступников, совершающих имущественные преступления в сфере транспорта, в частности, железнодорожного. Авторами приводятся информационные и статистические данные, характеризующие личности преступников, совершающих преступления в сфере железнодорожного транспорта Донецкой Народной Республики, условия и факторы, способствовавшие совершению преступлений подобного характера, а также меры, которые необходимо принимать правоохранительным органам по противодействию и пресечению преступных посягательств в условиях сложившейся политической и экономической обстановки.

Ключевые слова: личность преступника, криминалистическая характеристика, элементы криминалистической характеристики, железнодорожный транспорт, правоохранительные органы.

INFORMATION ON THE PERSONALITY OF THE CRIMINAL AS AN ELEMENT OF CRIMINALISTIC CHARACTERISTICS OF CRIMES CAUSED BY RAILWAY TRANSPORT

In the article special attention is paid to the personalities of criminals committing property crimes in the field of transport, in particular railway. The authors provide information and statistical data characterizing the identity of criminals who commit crimes in the sphere of railway transport of the Donetsk People's Republic, the conditions and factors that contributed to the commission of crimes of this nature, as well as the measures that law enforcement bodies must take to counteract and suppress criminal encroachments in the current political and economic situation.

Key words: *the identity of the criminal, the forensic characteristics, elements of the forensic characteristics, railway transport, law enforcement agencies.*

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими заданиями. Преступность на железнодорожном транспорте представляет собой достаточно массовое социальное явление уголовно-правового характера, имеющее характерные особенности, определяемые спецификой железнодорожного транспорта, складывающееся из совокупности всех преступлений, совершенных на его объектах за определенный промежуток времени. Особенности преступности на данном виде транспорта проявляются, прежде всего, в ее структуре, а именно: в наличии преступлений, характерных лишь для данного вида транспорта; преобладании преступлений против собственности; в высоком уровне латентности преступлений данной направленности.

Наиболее распространенными преступлениями, совершаемыми на железнодорожном транспорте, являются хищения. К их числу относятся кражи имущества пассажиров пригородных поездов и поездов дальнего следования, хищения горюче-смазочных материалов и имущества, находящегося в ведении государственных железнодорожных предприятий, кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Успех противодействия этим преступлениям во многом зависит от профессионализма сотрудников полиции, слаженности и согласованности функционирования следственных подразделений и служб, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность.

Оперативность и быстрота проведения мероприятий, направленных на сбор и закрепление доказательственной информации после получения первоначальных данных об этих преступлениях, также во многом определяет эффективность работы органов внутренних дел в этом направлении. Особое значение в раскрытии и расследовании преступлений приобретает знание сотрудниками органов внутренних дел криминалистической характеристики преступлений, а также криминалистической характеристики лиц, совершающих преступления данной категории.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и на которые опирается автор. В изучение вопросов криминалистической характеристики преступлений в сфере железнодорожного транспорта особый вклад внесли такие ученые, как Т.В. Аверьянова, О.Я. Баев, Я.И. Баршев, Р.С. Белкин, А.Н. Васильева, А.И. Винберг, И.А. Возгрин, В.К. Гавло, И.Ф. Герасимова, А.Ю. Головин, В.Я. Колдин, В.Е. Коновалова, Ю.Г. Корухов, Ю.К. Орлов и др.

Нерешенные ранее части общей проблемы, которым посвящается обозначенная статья. Механизм совершения хищений имеет специфику, обусловленную особенностями функционирования системы железнодорожного транспорта. Особое внимание полиции обращено сегодня именно на кражи грузов, поскольку их совершение сопряжено с причинением крупного ущерба хозяйствующим субъектам, а также значительного ущерба гражданам – собственникам перевозимого имущества. Следует признать, что система мер предупреждения и раскрытия подобного вида преступлений является недостаточно эффективной. В связи с этим можно сказать, что преступность, распространенная на железнодорожном транспорте, существенно влияет на дестабилизацию обстановки в Донецкой Народной Республике (далее – ДНР) в целом.

Анализ практики расследования хищений на железнодорожном транспорте показывает, что в отдельных случаях меры, применяемые правоохранительными органами в процессе расследования таких дел, являются неэффективными в силу недостаточного уровня подготовки и квалификации сотрудников. Просчеты при проведении отдельных следственных действий в рамках расследования указанных преступлений, низкая результативность оперативно-розыскных мероприятий, недостаточно налаженное взаимодействие между следственными и оперативными подразделениями, отсутствие возможности получения в необходимых случаях консультативной помощи со стороны специалистов, отсутствие рекомендаций по расследованию обозначенной категории преступлений предопределяют необходимость разработки научно обоснованных рекомендаций по раскрытию и расследованию данных преступлений. Это повысит уровень эффективности расследования хищений на железнодорожном транспорте.

Формулировка целей статьи. Целью данной статьи является рассмотрение криминалистической характеристики преступлений на железнодорожном транспорте, а в

частности, мы сконцентрировали свое внимание на таком элементе криминалистической характеристики, как личность преступника.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов. Закон ДНР от 13.11.2015 № 94-ІНС «О железнодорожном транспорте» определяет железнодорожный транспорт как отрасль экономики, включающую в себя комплекс отношений, связанных с удовлетворением потребностей физических, юридических лиц и государства в железнодорожных перевозках.

Инфраструктуру железнодорожного транспорта составляют комплексы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования. В свою очередь, к инфраструктуре общего пользования относят совокупность стратегических и других объектов инфраструктуры, которая предназначена для обеспечения всех стадий перевозочного процесса на железнодорожном транспорте. К объектам данного вида инфраструктуры относят железнодорожные подвижные составы, здания, сооружения, площадки, устройства, защитные сооружения, стационарное оборудование и другое имущество, обеспечивающие функционирование железнодорожного транспорта общего пользования.

Рассматривая инфраструктуру необщего пользования, которую определяют, как технологический комплекс, объединяющий совокупность объектов железнодорожного транспорта необщего пользования, к ней относят стратегические объекты инфраструктуры, которые находятся исключительно в государственной собственности. Среди них:

- железнодорожные пути общего пользования (земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения) на перегонах и железнодорожных станциях, предназначенные для пропуска поездов, выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче груза, багажа и грузобагажа, выполнения сортировочной и маневровой работы;

- железнодорожные переезды с оборудованием;

- устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки;

- здания, сооружения, помещения, в которых размещены устройства сигнализации, централизации и блокировки;

- контактная сеть;

- линии электроснабжения, питающие тяговые подстанции, контактную сеть, оборудование сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте общего пользования;

- здания, сооружения, помещения и оборудование тяговых подстанций;

- здания, сооружения, помещения и оборудование трансформаторных подстанций, комплектные трансформаторные подстанции, питающие оборудование сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте общего пользования;

- здания, сооружения и оборудование пунктов группировки;

- здания, сооружения и оборудование постов секционирования;

- здания, сооружения и оборудование дизельных электростанций, питающих оборудование сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте общего пользования;

- системы и линии дистанционного управления и телеуправления оборудованием электроснабжения;

- здания, сооружения и помещения, инженерные системы и системы жизнеобеспечения вычислительных и диспетчерских центров мотор-вагонных, вагонных и локомотивных депо;

- распорядительное и станционное оборудование оперативно-технологической связи, оборудование ведомственной (технологической) телекоммуникационной сети железнодорожного транспорта (в том числе оборудование местной, междугородной (дальней автоматической) телефонной связи, телеграфной связи, оборудование сети передачи данных, магистральные, воздушные и волоконно-оптические линии связи), а также средства поездной и станционной радиосвязи, обеспечивающие управление технологическим процессом на железнодорожном транспорте общего пользования;

- здания, сооружения, помещения, устройства и оборудование пунктов дислокации восстановительных и пожарных поездов, железнодорожный подвижной состав восстановительных и пожарных поездов, оснащение и железнодорожные пути общего пользования, на которых дислоцируются вагоны [1].

На вышеуказанных объектах инфраструктуры имеется множественное количество товароматериальных ценностей, необходимых как для должного функционирования объектов данного вида инфраструктуры, так и для осуществления поточного их ремонта.

Самым распространенным видом преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, на сегодняшний день являются хищения. Причем, хищениям могут подвергнуться как товароматериальные ценности объектов инфраструктуры, состоящие на балансе железнодорожных предприятий, т.е. в государственной собственности, так и грузы, размещаемые в подвижных железнодорожных составах, являющихся собственностью частных лиц либо государства.

В целом, за период времени с ноября 2014 года по настоящее время, по данным Информационного центра Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики (далее – МВД ДНР), зарегистрировано 3023 заявления и сообщения о преступлениях, совершенных на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта. Всего за указанный период было возбуждено 1185 уголовных дел, из которых 527 раскрыто, т.е. лица, их совершившие, установлены, из них 517 направлены в суд, по 658 уголовным делам лица, совершившие преступления, на настоящий момент не установлены [2].

Исходя из числа совершенных преступлений, лица по которым были установлены (как было указано выше, количество таких уголовных дел составило 517), нами будут приведены статистические сведения о преступлениях, совершенных на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, лица по которым были установлены, а предварительно следствие окончено, итак:

- количество преступлений, совершенных лицами мужского пола – 513, из них 17 совершены несовершеннолетними;
- количество преступлений, совершенных лицами женского пола – 4;
- количество преступлений, совершенных лицами, ранее привлекавшимися к уголовной ответственности – 68;
- количество преступлений, совершенных ранее судимыми лицами – 233;
- количество преступлений, совершенных лицами, судимость в отношении которых не снята и не погашена – 157;
- количество преступлений, совершенных трудоспособными лицами, которые не работают и не учатся – 437;
- количество преступлений, совершенных работающими лицами – 55;
- количество преступлений, совершенных в состоянии алкогольного опьянения – 30;
- количество преступлений, совершенных в состоянии наркотического опьянения – 0;
- количество преступлений, совершенных хроническими алкоголиками – 0;

- количество преступлений, совершенных хроническими наркоманами – 0;
- количество преступлений, совершенных группой лиц – 186;
- количество преступлений, совершенных из корыстных мотивов – 0;
- количество преступлений, совершенных лицами с психическими расстройствами – 0;
- количество рецидива преступлений – 122 [3].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что наибольшее количество преступлений совершаются трудоспособными ранее судимыми лицами, судимость которых не снята и не погашена в установленном законом порядке, которые на момент совершения преступления не имели постоянного места работы либо учебы.

Нередко преступления совершаются одним и тем же лицом, в связи с чем, согласно статье 26 Уголовно-процессуального кодекса Украины (далее – УПК Украины) (в редакции 1960 года, введенный в действие постановлением Совета Министров ДНР № 7-58 от 31.05.2016 года) в одном производстве могут быть объединены дела по обвинению нескольких лиц – соучастников совершения одного преступления, или нескольких преступлений, или по обвинению одного лица в совершении нескольких преступлений, что может послужить искажению статистических данных.

Далее нами будут приведены статистические данные, характеризующие личности преступников, совершающих преступления на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта ДНР:

- общее количество лиц составило 236 (на 517 преступлений), среди них 231 лицо мужского пола, 5 – женского;
- возраст лиц: в возрасте до 18 лет – 16 лиц, в возрасте от 18 до 30 лет – 105 лиц, в возрасте от 30 до 45 лет – 92 лица, в возрасте от 45 до 60 лет – 21 лицо, в возрасте старше 60 лет – 2 лица;
- наличие образования – 8 лиц, имеющих высшее образование; 15 лиц, имеющих профессионально-техническое образование; 79 лиц, имеющих среднее специальное образование; 131 лицо, имеющее среднее образование; 14 лиц, имеющих начальное образование; 2 лица, не имеющих образования [4].

Среди лиц, совершивших хищения на железнодорожном транспорте, исследование позволило выделить, прежде всего, молодых лиц мужского пола в возрасте от 18 до 30 лет, имеющих среднее образование, не имеющих постоянного места работы. Именно эти категории граждан должны быть объектом пристального профилактического воздействия со стороны правоохранительных органов.

Хищения на железнодорожном транспорте совершаются как общими, так и специальными субъектами. Под специальными субъектами следует понимать физических лиц, выполняющих управленческие функции в структурных подразделениях ГП «Донецкая железная дорога» и лиц, занимающих должности в организациях, деятельность которых сопряжена с железнодорожным транспортом. Преступления такого рода обусловлены общими причинами, которые указывают на наличие в обществе корыстной преступности. Они возникают из-за недостатков в экономической, социальной, политической сферах жизни общества [5].

Что касается хищений грузов на железнодорожном транспорте, по данным Информационного центра МВД ДНР, в период времени с ноября 2014 года по настоящее время, было зарегистрировано 32 заявления и сообщения о фактах хищений грузов, однако ни единого уголовного дела возбуждено не было.

Приведенные цифры, безусловно, не отражают в полной мере существующего положения с хищениями грузов на транспорте, так как этот вид преступлений отличается высокой степенью латентности.

Хищение грузов может происходить при их перевозке, при отправлении, либо по их прибытии по месту назначения.

Основная задача расследования случаев несохранности грузов – выявление причин, вызвавших ее или способствующих ей, установление и наказание виновных, а также проведение мероприятий, предупреждающих совершение преступлений. К расследованию каждого случая несохранности и разъединения грузов от документов приступают немедленно по выявлению данного факта [6].

Из приведенных выше статистических данных о фактах хищений железнодорожных грузов можно сделать вывод о том, что уголовные дела не были возбуждены, либо ввиду предусмотренных статьей 6 УПК УССР (в редакции 1960 года) обстоятельств, исключающих производства по уголовному делу, либо ввиду некачественного сбора материалов доследственной проверки, нарушение порядка собирания и фиксации доказательств сотрудниками правоохранительных органов, не имеющих опыта оперативного выявления и документального оформления материалов, в дальнейшем имеющих значение для уголовного дела [7].

Проведенным анализом законодательства ДНР на сегодняшний день не предусмотрено функционирование такого структурного подразделения МВД, как транспортная полиция, следовательно, обязанность регистраций сообщений о совершенных преступлениях и правонарушениях в сфере железнодорожного транспорта, сбор материалов доследственной проверки, установление лиц, совершивших данные преступления, возбуждения уголовных дел и их оперативное сопровождение, возлагается на органы внутренних дел, на территории обслуживания которых находится объект железнодорожного транспорта, где было совершено противоправное деяние.

При формировании структурного подразделения транспортной полиции при МВД ДНР, на наш взгляд, целесообразно будет взять за основу приказ МВД Российской Федерации (далее – РФ) от 16.06.2011 № 680 (ред. от 31.12.2016) «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации», который определяет функции данного структурного подразделения, среди которых:

- Выявление, предупреждение, пресечение и раскрытие тяжких и особо тяжких преступлений на объектах транспорта, совершенных организованными группами, преступными сообществами (преступными организациями), носящих транснациональный или межрегиональный характер, а также вызывающих большой общественный резонанс.

- Организация в ОВДТ в соответствии с законодательством производства дознания по уголовным делам, по которым производство предварительного следствия необязательно; неотложных следственных действий по уголовным делам, по которым производство предварительного следствия обязательно, отнесенных к подследственности органов внутренних дел.

- Принятие в пределах своей компетенции мер по выявлению и устранению условий, способствующих совершению преступлений и административных правонарушений на объектах транспорта.

- Предупреждение, выявление, пресечение и раскрытие преступлений в сфере экономики, борьбы с коррупцией на объектах транспорта.

- Участие в проведении мероприятий по противодействию организованной преступности, экстремизму и терроризму на объектах транспорта.

- Разработка и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности граждан и общественного порядка на объектах транспорта.

- Организация в пределах компетенции деятельности по предупреждению безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних, профилактике детского травматизма на объектах транспорта [8].

На наш взгляд, создание транспортной полиции как структурного подразделения Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики ввиду узкой специализации профессиональной деятельности обеспечит в пределах своей компетенции государственную политику в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Кроме того, формирование структурного подразделения транспортной полиции существенно снизит обращения граждан в территориальные структурные подразделения органов внутренних дел, что даст возможность сотрудникам городских и районных отделов МВД ДНР сосредоточить свою деятельность по предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений, совершаемых на территории обслуживания.

Рассматривая причины и условия, способствующие совершению преступлений в сфере железнодорожного транспорта, по мнению В.В. Фомина, к ним можно отнести:

- отсутствие на сегодняшний день структурного подразделения транспортной полиции;
- социально-экономические факторы, характерные для всех видов хищений, корыстной преступности в целом;
- факторы, влияющие на отрицательное формирование личности преступника;
- несовершенство производственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта;
- недостатки воспитательной и правовой работы в трудовых коллективах железнодорожного транспорта [9].

Мы соглашались с мнением В.В. Фомина, но в тоже время хотелось бы предложить актуальные на наш взгляд причины и условия, способствующее совершению преступлений на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта ДНР, среди которых можно выделить следующие:

- недостаточно эффективная профилактическая работа, проводимая сотрудниками полиции с лицами, злоупотребляющими алкогольными напитками, наркотическими средствами, ранее судимыми лицами и лицами, склонными к совершению преступления;
- отсутствие правовой пропаганды сотрудниками полиции, обслуживающими территорию, расположенную в непосредственной близости с объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта по разъяснению законодательства о недопустимости совершения преступлений, а также о наказании за их совершение.

Выводы по исследованию и перспективы дальнейших поисков в данном направлении. Резюмируя вышеизложенное, проанализировав практическую деятельность следственных и оперативных подразделений по противодействию преступлениям в сфере железнодорожного транспорта, сделаем следующие выводы.

Во-первых, личность преступника, на наш взгляд, является одним из основных элементов криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в сфере железнодорожного транспорта, поэтому мы рассматривали информационные данные о личности преступника, который совершил преступление на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта ДНР.

Во-вторых, мы обратили внимание, что без создания структурного подразделения транспортной полиции в системе МВД ДНР, не будет эффективного раскрытия и расследования преступлений в указанной сфере.

В-третьих, рассматривая причины и условия, способствующие совершению преступлений в сфере железнодорожного транспорта, мы пришли к выводу, что именно

низкая эффективность работы правоохранительных органов, несвоевременный анализ личности преступника как элемента криминалистической характеристики преступлений в сфере железнодорожного транспорта, а также низкий взаимообмен информацией о готовящихся и выявленных преступлениях, влияют в целом на противодействие преступлениям, совершаемым в сфере железнодорожного транспорта.

Список использованной литературы

1. О железнодорожном транспорте [Текст]: Закон Донецкой Народной Республики от 13.11.2015 года № 94-ІНС.
2. Информационное письмо ИЦ МВД ДНР № 5/5-554 от 20.03.2016 года, л.-1 [Текст].
3. Информационное письмо ИЦ МВД ДНР № 5/5-554 от 20.03.2016 года, л.-2 [Текст].
4. Информационное письмо ИЦ МВД ДНР № 5/5-554 от 20.03.2016 года, л.-3 [Текст].
5. Прадед, Н.Н. Причины и условия, способствующие совершению хищений специальным субъектом на объектах железнодорожного транспорта [Текст] // Наука вчера, сегодня, завтра: сб. ст. по матер. IV междунар. науч.-практ. конф. № 4. – Новосибирск: СибАК, 2013.
6. Перепон, В.П. Грузовая и коммерческая работа (Организация и управление) [Текст]: Учебник для техникумов ж.-д. трансп. / В.П. Перепон, П.В. Поликарпочкин / М.: Транспорт, 1986. – с. 321.
7. Уголовно-процессуальный кодекс Украины: Научно-практический комментарий [Текст] / Под общей редакцией В.Т. Маляренко, Ю.П. Аленина. – Х.: ООО «Одиссей», 2003. – с. 28.
8. Приказ МВД России от 16.06.2011 № 680 (ред. от 31.12.2016) «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации» [Текст].
9. Фомин, В.В. Предупреждение хищений чужого имущества, совершаемых на железнодорожном транспорте [Текст] / Фомин В.В. // Научная библиотека диссертаций и авторефератов. – Рязань, 2008.

Статья поступила в редакцию 07.09.2018