

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Поляков Є. В.

На сучасному етапі, за рівнем небезпеки та методами вчинення, розкрадання вантажів, що перевозяться залізничним транспортом в Україні, вважаються одним з найнебезпечніших злочинів.

Залізничний транспорт забезпечує єдність економічного й стратегічного простору країни, є інтегруючим і державно утворюючим сектором і стабілізуючим фактором економіки. У нових соціально-економічних умовах основним завданням залізничного транспорту є транспортне обслуговування вантажовідправників, вантажоодержувачів, населення, інших фізичних і юридичних осіб.

Разом з тим транспортні засоби становлять джерело підвищеної небезпеки для вантажів і навколишнього середовища. Тому важливо забезпечити належний рівень безпеки функціонування транспорту й об'єктів залізниці. Для успішного виконання зазначеного завдання значний вплив справляє ряд об'єктивних факторів, до яких належать зосередження на транспорті значних матеріальних цінностей, безперервність руху транспортних засобів, цілодобовий цикл роботи транспортних підприємств, а також тяжкість наслідків порушення правил порядку й безпеки при перевезенні вантажів. Все це зумовлює наявність спеціалізованих підрозділів внутрішніх справ.

Діяльність органів внутрішніх справ на транспорті регламентується законами України, указами й розпорядженнями Президента, постановами й розпорядженнями Кабінету Міністрів України. Особливості організації й функціонування цих органів встановлюється наказами, інструкціями та вказівками МВС України.

Саме тому питання організації запобігання злочинним посяганням на вантажі на залізничному транспорті мають суттєве теоретичне й практичне значення, потребують постійного аналізу цього напрямку та подальшого вдосконалення роботи підрозділів міліції на залізничному транспорті.

Однак злочинності як соціальному явищу притаманні значний динамізм і миттєва пристосовуваність до зміни умов сучасності. Крім цього, економічна криза й соціальна нестабільність призвели до того, що лави злочинців поповнюють колишні висококваліфіковані фахівці різних галузей, застосовуючи свій багаторічний досвід для досягнення злочинної мети. Все це, без сумніву, можна віднести до злочинів, вчинених на залізному транспорті, зокрема, протиправних посягань на вантажі.

Певні складності та проблеми в забезпеченні належного розслідування кримінальних справ, пов'язаних зі злочинними посяганнями на вантажі виникають вже на етапі порушення кримінальних справ.

Незважаючи на сувору регламентацію діяльності по транспортуванню й збереженню вантажів на об'єктах залізничного транспорту, це пов'язане з порушенням правил маркування вантажів, неналежним складанням перевізних документів, значними допусками при перевезенні на тензометричних вагах, недбалим складанням актів загальної форми, технічних і комерційних актів, в яких не в повному обсязі вказуються всі обставини, що характеризують стан вантажу і його упакування, пошкодження засобів забезпечення збереження вантажу та інші наявні обставини, котрі свідчать про вчинення крадіжки: відсутність пломб, пошкодження стін, люків, дверей

© Є.В. Поляков, 2012

вагонів, цистерн; а також з несвоєчасним і формальним проведенням службових розслідувань у підрозділах залізниць. Зазначені недоліки ускладнюють вирішення питань про порушення кримінальних справ у зв'язку з необхідністю визначення при порушенні кримінальної справи місця вчинення злочину, кількості й вартості викраденого вантажу, способів забезпечення злочинцями доступу до вантажу. З цим і пов'язана велика кількість прийняття рішень про відмову в порушенні кримінальних справ за фактами нестач вантажів. Найбільше це стосується транзитних вантажів з Російської Федерації, Республіки Білорусь, Казахстану та інших держав. На залізничному прикордонному переході станції "Слободка" Одеської залізниці відсутні тензометричні ваги, тому цілком закономірні складності у визначенні часу та території виникнення нестачі вантажів.

Проблемним питанням при виявленні крадіжок з транзитних вагонів металеві групи та затриманні злочинців є відсутність можливостей у встановлений законом 10-ти денний термін у повному обсязі задокументувати злочин у зв'язку з тим, що вантажовідправник і вантажотримувач знаходяться за кордоном і практично неможливо отримати відповідні пояснення й документи, що необхідні для порушення кримінальної справи. Також згідно з діючим законодавством розгляд претензій на нестачу вантажу по міжнародному сполученню складає до дев'яти місяців, що призводить до того, що залізниця не може виступити цивільним позивачем і звернутись з позовом про відшкодування матеріальних збитків, завданих злочинними посяганнями на вантажі.

При проведенні контрольних переважувань вагонів, які слідують транзитом, встановлюються не лише нестачі. Мають місце непоодинокі випадки надлишку вантажу зазначеної ваги в перевізних документах.

Значна кількість вантажів, що не збережені, заходить з Придніпровської залізниці на станцію "Знам'янка", де знаходиться найближчий пункт комерційного огляду (ПКО), де в ході проведення огляду вагонів виявляються ознаки нестачі вантажів і складаються комерційні акти. За даними обставинами неможливо прийняти об'єктивні рішення по направленим в лінвідділ комерційним актам, оскільки неможливо визначити точне місце скоєння крадіжки вантажу, провести огляд місця події, зафіксувати сліди на місці події, що приводить до формального розслідування кримінальних справ і неможливості притягнення злочинців до кримінальної відповідальності.

Перевіркою встановлено, що ці вантажі після заходу на Одеську залізницю зупинок до пунктів комерційних оглядів на станції "Знам'янка" не мають, а весь шлях слідування потягів знаходиться під електрифікованими мережами й швидкість потягів складає близько 70 - 80 км/год., що фізично виключає скоєння крадіжок на території Одеської залізниці.

У зв'язку з викладеним, з метою недопущення нанесення збитків Одеській залізниці від незбереження перевезень, а також встановлення точного місця скоєння крадіжок вантажів необхідно вирішити питання про встановлення тензометричних терезів і сумісних пунктів комерційного огляду вантажних вагонів, де б участь в огляді брали од-

ночасно представники залізниць, які здають і приймають вантаж на стикових станціях між Одеською та Південною, Придніпровською й Південно-Західною залізницями.

До сьогодні виникають складності при кваліфікації крадіжок вантажів з піввагонів, пов'язані з трактуванням такого юридичного терміну, як "проникнення". Переважно крадіжка з піввагону кваліфікується за ч. 1-2 ст. 185 КК України, і це обґрунтовується тільки тим, що піввагон не має даху, у зв'язку з чим злочинець нібито має "вільний" доступ до майна. Взагалі КК України не має такої дефініції, як "вільний доступ". Тому вважається за необхідне кваліфікувати крадіжку, вчинену з піввагону, за ч. 3 ст. 185 КК України, оскільки злочинець при вчиненні крадіжки з піввагону дійсно в нього проникає, при цьому перетинає перешкоду у вигляді бортів піввагону, витрачає на це певний час і докладася до цього певні зусилля, збираючись по скобам драбини (що свідчить про підвищену соціальну небезпеку його дій) і вже знаходячись безпосередньо в піввагоні, скидає вантаж на землю, у транспортний засіб або передає співучасникам. Крім того мають місце неодинокі факти крадіжок вантажів під час руху поїздів, що також свідчить про підвищену соціальну небезпеку особи, яка вчиняє крадіжку вантажів.

Поняттю "інше сховище" піввагон відповідає в повній мірі тому, що він є пристроєм, призначеним для транспортування й тимчасового зберігання матеріальних цінностей, можливість вільного доступу до яких у піввагоні безпосередньо перекрита його бортами, відкриття яких сторонніми особами упереджується дратовими закрутками на запірних пристроях.

Інколи притягнення до кримінальної відповідальності за вчинення крадіжки з піввагону за ознаками злочину, передбаченого ч. 3 ст. 185 КК України, обґрунтовується лише тим, що піввагон знаходиться під охороною. Безумовно, усвідомлювання особою того, що вона вчиняє викрадення майна, яке знаходиться під охороною, свідчить про її підвищену соціальну небезпеку, але вважається, що такі обставини не можуть бути вирішальними для кваліфікації злочину за ч. 3 ст. 185 КК України, тобто особа може не усвідомлювати те, що вантаж знаходиться під охороною, або навпаки - вантаж не знаходиться під охороною, а зловмисник вважає, що вантаж охороняється.

Крім того, діючим законодавством не врегульовано питання повторності вчинення крадіжки з різних вагонів одного товарного складу, якщо розглядати як окреме сховище кожний вагон, піввагон, платформу, цистерну.

Ще однією з проблем у боротьбі зі злочинністю й розслідуванням злочинів, пов'язаних з розкраданням вантажів, є недосконалість існуючого бухгалтерського обліку в Україні в частині належного ведення документів бухгалтерського обліку та відсутність відповідальності за їх обов'язкове зберігання, що призводить до їх навмисного знищення або укривання від правоохоронних органів.

Проблемні питання по злочинам, пов'язаним з посяганням на вантажі, іноді виникають ще на етапі прийняття рішення про порушення кримінальної справи. Як приклад, терміни прийняття таких рішень по матеріалам ЖРЗПЗ штучно затягуються шляхом необґрунтованого направлення матеріалів до інших ОВС на залізницях.

З метою недопущення фактів штучного подовження термінів розгляду матеріалів шляхом їх необґрунтованого направлення до інших ОВС, доцільно забезпечити безумовне виконання спільної вказівки Генпрокуратури, МВС і Мінтрансу України від 22.03.1996 р. № 23-21/55/3-603 у частині заборони направлення за територіально на-

лежністю матеріалів за фактами крадіжок вантажів, без прийняття по ним рішення про порушення кримінальної справи та внести відповідні зміни до спільного наказу МВС і Мінтрансу України від 30.08.2010 р. № 404/624.

При проведенні досудового слідства по кримінальним справам щодо злочинного посягання на вантажі необхідне налагодження чіткої взаємодії, як на державному, так і на міждержавному рівні, працівників залізниць і правоохоронних органів. Це важливо при проведенні необхідних заходів по виявленню злочинів, отриманню доказів, розшуку злочинців, встановленню місць знаходження викраденого майна, усуненню причин і умов, які сприяють скоєнню крадіжок вантажів, особливо в частині дотримання правил маркування вантажів, належного складання перевізних документів, актів загальної форми, технічних і комерційних актів, належного проведення службових розслідувань у підрозділах залізниць, встановлення тензометричних терезів і сумісних пунктів комерційного огляду вантажних вагонів, де б участь в огляді брали одночасно представники залізниць, які здають і приймають вантаж на стикових станціях.

Враховуючи вказані суперечності кваліфікації злочинів, пов'язаних з викраденням вантажів, і підвищену соціальну небезпеку осіб, які вчиняють злочини, пов'язані з розкраданням вантажів, а також те, що при вчиненні крадіжок вантажів збитки несуть підприємства-постачальники, підприємства-замовники й перевізники, вважається за необхідне доповнити Кримінальний кодекс України спеціальною нормою, якою передбачалась би кримінальна відповідальність за викрадення вантажів на залізничному транспорті, також і службовими особами.

Крім удосконалення бухгалтерського обліку слід передбачити відповідальність посадових осіб за неналежне здійснення бухгалтерського обліку у фінансово-господарській діяльності у зв'язку з тим, що розслідуванням ряду кримінальних справ встановлено неналежне ведення бухгалтерського обліку в підрозділах залізничного транспорту та в суміжних підприємствах, а також передбачити відповідальність за збереження бухгалтерських документів.

Останнім часом в Управлінні МВС України на Одеській залізниці особлива увага приділяється збереженню вантажів таких груп, як так звані "металеві чушки" та вугілля. Для недопущення цих крадіжок оперативним складом здійснюється відслідковування переміщення всіх потягів з "чушками" й вугіллям. Крім того, у взаємодії з залізницею вживаються інші заходи, зокрема виставлення засідок у місцях вірогідного скоєння крадіжок і в місцях зменшення швидкості рухомого складу.

Підсумовуючи зазначене, слід наголосити, що успіх боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі значною мірою залежить від досконалості законодавства, стану матеріального забезпечення залізниць і правоохоронних органів, ефективності спільних дій правоохоронних органів з транспортними підрозділами під час розкриття й розслідування кожного злочину.

З урахуванням специфіки розкриття й розслідування злочинів, пов'язаних з розкраданням вантажів, виникає необхідність у постійному вдосконаленні законодавчої бази за участю практичних працівників, підвищенню рівня знань працівників галузевих підрозділів транспортної міліції й досудового слідства, яким необхідно бути обізнаними в особливостях діяльності залізничного транспорту, документообігу процесу перевезень, способів розкрадань вантажів.

Література

1. Кримінальний кодекс України (із змінами та доповненнями станом на 15.09.2010 року). - Х.: ТОВ "Одіссей", 2010.
2. Про судову практику у справах про злочини проти власності: Постанова Пленуму Верховного суду України № 10 від 6 листопада 2009 р.
3. Методичні рекомендації щодо організації розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України. / Укл О.О. Юхно, - Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2006.-88 с.
4. Вантажна та комерційна робота на залізничному транспорті. Під ред. О.Ю. Костенко, Хабаровськ, 1999. - 314 с.
5. Дерibas А.Т., Повороженко В.В., Смахов А.А. Організація вантажної і комерційної роботи на залізничному транспорті, М., 1980. - 236 с.
6. Нечаєв Г.І., Бабушкін Г.Ф. Управління вантажною і комерційною роботою, Луганськ, 2002. - 207 с.
7. Коммерческая и грузовая работа на железнодоро-

жном транспорте: Учебник В.М. Семенов, В.Н. Кустов, М.Н. Тертеров, И.И. Романова. - СПб 1995 г.

8. Правила перевозок грузов ч. 1. М.: Транспорт 1985 г.
9. Организация грузовой и коммерческой работы на ж.д. тр. Смахов.
10. Інструкція "Про порядок між органами внутрішніх справ, залізницями України і підприємствами залізничного транспорту під час виявлення крадіжок вантажу та реагування на заяви та повідомлення про такі правопорушення" затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.08.2010 р. № 404/624.

*Поляков Є.В.,
кандидат юридичних наук, начальник кафедри діяльності
ОВС на транспорті та тактико-спеціальної підготовки
Одеського державного університету внутрішніх справ
Надійшла до редакції 10.09.2012*

УДК 343.85

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ОПЕРАТИВНОЇ ПРОФІЛАКТИКИ НА ТРАНСПОРТІ

Баранов С. О.

Профілактика злочинів виступає пріоритетним напрямом діяльності правоохоронних органів держави, оскільки злочини є найбільш соціально небезпечними діями, які наносять шкоду життєво важливим соціальним благам, заважають становленню й розвитку основоположних суспільних відносин.

Здійснення державою політики у сфері профілактики злочинності, також і в галузі транспорту, повинно базуватися на чітко визначених напрямках і законодавчо врегульованому правовому полі України.

Сьогодні теоретичні й нормативні положення щодо здійснення профілактики та попередження злочинів оперативними підрозділами ОВС України на практиці залишаються не повністю реалізованими. Однією з причин такого стану є недосконалість чинного законодавства. Враховуючи цей чинник, ми вирішили більш докладно розглянути цю проблему, оскільки вона була й залишається актуальною як для теорії оперативно-розшукової діяльності, так і для практики.

У світовій і вітчизняній правовій науці проблемам оперативно-розшукової профілактики були присвячені фундаментальні дослідження таких вчених: А.І. Алексєєва, І.І. Басецького, Є.І. Броділовського, М.П. Водька, І.П. Козаченка, О.Г. Лекаря, Д.Й. Никифорчука, С.С. Овчинського, Г.К. Синілова, В.П. Шиєнка, О.О. Юхна.

У контексті теми нашого дослідження, слід нагадати теоретичне положення, що оперативно-розшукова діяльність - це вид діяльності, який здійснюється гласно й негласно оперативними підрозділами державних органів, уповноваженими законом, у межах їхніх повноважень за допомогою проведення оперативно-розшукових заходів з метою захисту життя, здоров'я, прав і свобод людини й громадянина, власності, забезпечення безпеки суспільства та держави від злочинних посягань [1].

У структурі спеціального запобігання злочинам розрізняють спеціально-кримінологічну профілактику, запобігання та припинення злочинів [2, 78-79]. Наявність двох останніх елементів зумовлена насамперед тим, що перед безпосереднім вчиненням злочину має місце досить тривалий процес формування особистості злочинця, його

антисоціальних поглядів, інтересів, які надалі виступають причиною злочинної поведінки.

У вітчизняній правовій науці проблеми оперативно-розшукової профілактики на початку 90-х років минулого століття досліджувалися у працях І.П. Козаченка. Він висловив одним з перших думку, що оперативно-розшукова профілактика - це самостійна форма ОРД, а саме - цілісна система оперативного контролю й профілактичного впливу щодо осіб, криміногенної обстановки (ситуації) та інших антисуспільних явищ, запобігання задуманим злочинам і тим, які готуються, з використанням оперативно-розшукових сил, засобів і методів. Оперативно-розшукова профілактика покладається на суб'єктів, які цілеспрямовано здійснюють профілактику злочинів як явну функцію, мають можливість вибирати лінію поведінки, мають у своєму розпорядженні спеціальні сили, заходи, методи й засоби профілактичного впливу. При цьому сучасним законодавством, зазначає він, оперативно-розшукова діяльність уперше визнається державно-правовою формою боротьби зі злочинністю [3, 28-29].

На думку іншого дослідника Д.Й. Никифорчука, оперативно-розшукова профілактика злочинів є врегульованою нормативно-правовими актами діяльністю оперативних підрозділів з проведення систематичного контролю за оперативною ситуацією з метою усунення причин і запобігання виникненню умов, що сприяють їх вчиненню, і виявлення осіб, від яких слід очікувати вчинення правопорушень, та здійснення на них профілактичного впливу з метою запобігання вчиненню задуманих злочинів або тих, які готуються [4, 117].

Безумовно, великим кроком у розвитку оперативно-розшукового запобігання злочинам стало ухвалення Закону України "Про оперативно-розшукову діяльність", що нормативно закріпив: у першій статті як завдання оперативно-розшукової діяльності пошук і фіксацію фактичних даних про протиправні дії окремих осіб і груп, відповідальність за які передбачена Кримінальним кодексом України; у сьомій статті - життя необхідних оперативно-розшукових заходів щодо попередження, своєчасного виявлення, припинення й розкриття злочинів та викриття причин і умов, які сприяють вчиненню

**ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ
ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС**