

зации на ее базе системы ведомственного электронного документооборота и обмена сообщениями электронной почты с возможностью подключения всех рабочих мест, а также единые решения и системный подход к внедрению автоматизированных систем.

Список основных источников

1. О транспортной безопасности : Федер. закон, 9 февр. 2007 г., № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 12.02.2007. – № 7.
2. О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте [Электронный ресурс] : приказ М-ва внутр. дел России, 1 дек. 1999 г., № 980 // Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».
3. О внедрении программно-технического комплекса для доступа сотрудников уголовного розыска к АИС «Розыск-Магистраль» [Электронный ресурс] : приказ М-ва внутр. дел России, 2 февр. 2008 г., № 100 // Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».
4. Об утверждении концепции создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в 2012–2014 годах [Электронный ресурс] : приказ М-ва внутр. дел России, 30 марта 2012 г., № 205 // Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».
5. Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных : приказ М-ва транспорта России, 19 июля 2012 г., № 243 // Российская газета. – № 221. – 26.09.2012.
6. Внедрение автоматизированных информационно-поисковых систем органов внутренних дел в учебный процесс : отчет о НИР / П. Н. Жукова [и др.]. – Белгород : Бел ЮИ МВД России, 2014.

УДК 343.711.4 (476.4)

А. М. Криксин

*преподаватель кафедры оперативно-розыскной деятельности
факультета милиции УО «Могилевский институт
Министерства внутренних дел Республики Беларусь»*

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КРАЖ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (на примере Могилевской области)

Специфические особенности функционирования железной дороги, связанные с постоянным движением поездного состава, оказывают влияние на деятельность работников уголовного розыска (далее – УР) отделов внутрен-

них дел на транспорте (далее – ОВДТ), которым приходится иметь дело с преступниками, значительная часть которых постоянно перемещается по участку обслуживания в условиях постоянного скопления и перемещения большого количества пассажиров и грузов. Большая часть преступлений на железнодорожном транспорте совершается лицами, проживающими на удалении от объектов обслуживания ОВДТ. Определенная часть преступников является жителями других областей и государств, следующих железнодорожным транспортом, о которых, как правило, сотрудники УР достаточной информацией не располагают и получить ее не могут. Постоянное передвижение пассажиров на вокзалах, посадка и высадка из подвижного состава на станциях и остановочных пунктах также создают ряд дополнительных затруднений [1, с. 7–8].

Данные обстоятельства создают определенные трудности в раскрытии и предотвращении преступлений, а также в задержании лиц, совершивших преступления.

Кроме того, ряд условий, связанных с работой железнодорожного транспорта и способствующих совершению преступлений на его объектах, определяют специфику организации работы аппаратов УР транспортной милиции, обслуживающих станции, вокзалы, остановочные пункты, объекты хозяйствования железной дороги и т. д.

Территорию Могилевской области обслуживают два отдела внутренних дел на транспорте (далее – ОВДТ): Могилевский и Осиповичский, которые соответственно дислоцируются в г. Могилеве и г. Осиповичи.

На протяжении последних десяти лет (с 2007 по 2016 год) наиболее распространенными преступлениями на объектах железнодорожного транспорта являются кражи личной собственности граждан. Опираясь на данные статистической отчетности, следует указать, что удельный вес краж от числа зарегистрированных преступлений составляет:

2007 год – 63,18 %, 2008 год – 63,01 %, 2009 год – 58,04 %, 2010 год – 69,89 %, 2011 год – 66,66 %, 2012 год – 78,16 %, 2013 год – 80,32 %, 2014 год – 62,96 %, 2015 год – 69,64 %, 2016 год – 63,21 %.

При этом следует отметить, что, как правило, 50 % преступлений данной категории совершается из-за беспечного и невнимательного отношения самих потерпевших к своим личным вещам и имуществу. Около 30 % преступлений совершается по причине нахождения потерпевших в состоянии алкогольного опьянения.

Если рассматривать место совершения преступлений, то тенденция остается примерно одинаковой на протяжении последних лет:

- в поездах регионального и межрегионального сообщения совершается 35–40 % краж личного имущества граждан;
- около 40 % краж совершается на вокзалах, станциях и остановочных пунктах;
- 20–25 % краж личного имущества совершается на прилегающей территории и иных объектах железнодорожного транспорта.

Видится необходимым рассмотреть поездную кражу, которая имеет свои, присущие только ей характерные особенности, среди которых стоит отметить:

- большую протяженность участка следования поезда, которая зачастую проходит по территории нескольких областей либо государств;

- установление кратковременных и случайных знакомств во время совместной поездки, а часто и совместное употребление спиртного, что вызывает скоротечные доверительные отношения и облегчает возможность совершения преступлений;

- неизвестность, а часто и невозможность установить время и место совершения преступления, как пример – потерпевшее лицо совершает посадку в вагоне на станции Санкт-Петербург и следует до станции Кишинев (т. е. маршрут движения поезда проходит по территории четырех государств: Российская Федерация, Республика Беларусь, Украина, Республика Молдова), раскладывает свои вещи и засыпает, проснувшись через 8–10 часов, обнаруживает кражу, о чем заявляет сотрудникам милиции по месту обнаружения отсутствия своего имущества, что соответственно регистрируется в единую книгу и влечет дальнейшее возбуждение уголовного дела, в данном случае установление места совершения преступления возможно только при установлении преступника, совершившего данное деяние, либо при установлении непосредственного свидетеля и очевидца данного преступления;

- возможность преодолевать значительные расстояния за короткий срок времени;

- нахождение гражданина в условиях поездки, к которым требуется соответствующая адаптация, когда происходит постоянная смена пассажиров, находящихся в вагоне;

- большое количество остановочных пунктов и прилегающих к ним жилых массивов, что усложняет розыск и установление лиц, совершивших преступления;

- определенные трудности при работе со свидетелями и очевидцами преступления, так как зачастую они являются жителями других государств, а на первоначальном этапе невозможность их качественной и полной отработки по причине лимита времени при выбытии следственно-оперативной группы, т. к. прохождение поезда по территории Республики Беларусь ограничено расписанием движения поездов;

- невозможность установления лиц, в том числе преступников, свидетелей и очевидцев преступления, которые следуют в подвижном составе по территории Республики Беларусь, т. к. их данные не вносятся в автоматизированную информационно-поисковую систему «ФР-Оповещение»;

- большой пассажиропоток и большая загруженность в пригородных поездах региональных линий, когда преступник может оставаться незамеченным как для работников железной дороги, так и для пассажиров, проезжающих рядом.

Если рассматривать кражу личного имущества, совершаемую на железнодорожном вокзале, то она также имеет свои, присущие только ей особенности, среди которых стоит отметить:

- большое количество лиц, находящихся на объектах железнодорожного транспорта, которые имеют при себе денежные средства, документы, личные вещи и иные ценности;
- на объектах железнодорожной инфраструктуры имеется относительно свободный доступ к пассажирам и перевозимым грузам;
- открытое, непрерывное и круглосуточное функционирование системы железнодорожных объектов что позволяет преступникам совершать преступления в любое время суток;
- наличие на железнодорожных вокзалах большого количества пассажиров, а также лиц, находящихся там без определенной цели;
- частое совершение преступлений не на объектах железнодорожного транспорта, а по пути следования до вышеуказанных объектов, когда потерпевшее лицо на объектах железнодорожного транспорта только обнаруживает отсутствие своего имущества, а преступление совершено в другом месте;
- высокая скоротечность и внезапность возникновения у преступника умысла на совершение преступления;
- халатное отношение потерпевшего к своему личному имуществу и ценным вещам (вызванная долгим временем ожидания на железнодорожных вокзалах и станциях при постоянной смене пассажиров, что соответственно ослабляет бдительность и внимательность) [2, с. 38–39];
- непродолжительное время нахождения пассажиров на вокзалах, станциях и остановочных пунктах, что вызывает ряд сложностей при установлении личности преступников, свидетелей и очевидцев;
- высокая мобильность и динамичность в ограниченно короткие сроки пребывания на железнодорожных объектах (оставление имущества в легкодоступных местах, в т. ч. на кассовых стойках, сиденьях зала ожидания, подоконниках и т. д.);

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что кражи личного имущества на объектах железнодорожного транспорта имеют свои специфические особенности, характерные только для данного вида преступлений. Для их раскрытия сотрудникам УР ОВДТ необходимо в совершенстве знать особенности обслуживаемой территории, расписание движения поездов, расположение объектов хозяйствования железной дороги, график и особенности работы железнодорожных станций и непосредственно работников железной дороги (машинистов поездов, разъездных билетных кассиров, начальников и работников станций, путевых обходчиков, монтеров пути и т. д., а также их должностные обязанности), прилегающие к объектам железнодорожного транспорта города и населенные пункты, наличие в жилом секторе, прилегающем к объектам транспорта, лиц, ранее судимых и представляющих оперативный интерес, лиц, занимающихся скупкой похищенного имущества,

наличие на вокзалах и станциях системы видеонаблюдения, расположение камер видеонаблюдения.

Список основных источников

1. Кононенко, И. Н. Предотвращение и раскрытие аппаратами уголовного розыска преступлений на транспорте : учеб. пособие / И. Н. Кононенко. – Киев : Киевская высшая школа, 1973. – С. 7–12.
2. Утевский, А. Б. Особенности борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / А. Б. Утевский. – М. : Академия МВД СССР, 1983. – С. 38–39.

УДК 340.132

А. Ю. Крипулевич
преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин
ФКОУВО «Самарский юридический институт
Федеральной службы исполнения наказаний» (Россия)

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЛИЦ К НЕГЛАСНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ОПЕРАТИВНЫМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ УИС

К международным источникам, которые представляют основу в вопросах формирования национального законодательства ОРД в целом, привлечения лиц к негласному сотрудничеству в частности и содержат положения, которые устанавливают права и свободы человека применительно ко всем отраслям права, относятся международные акты, носящие универсальный характер. Как правило, большинство из них разработаны в рамках Организации Объединенных Наций. Безусловно, главной из них является принятая Генеральной Ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г. Всеобщая декларация прав человека. Этот документ носит рекомендательный характер, однако положения Декларации находят свое отражение и развитие в последующих принятых документах: Международный пакт о гражданских и политических правах (принят на XXI сессии Генеральной Ассамблеи ООН 16 декабря 1966 г.), Конвенция о защите прав человека и основных свобод, принятая 4 ноября 1950 г. в г. Риме Комитетом министров Совета Европы, и основанные на ее нормах решения Европейского суда по правам человека в Страсбурге, образованного в 1958 г. В нормах данных документов провозглашаются субъективные права и свободы личности: право на жизнь, свободу, личную неприкосновенность, запрет на бесчеловечное или унижающее достоинство обращение и др. Дан-