



телем в целом наступает за нарушение трудовой дисциплины, которое проявляется в невыполнении или ненадлежащем выполнении работником своих трудовых обязанностей информационного характера, что привело к нарушению внутриорганизационных трудовых информационных правоотношений. В тех случаях, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение трудовых обязанностей работником привело к нарушению также внешних по отношению к работодателю информационных отношений возможно наступление наряду с дисциплинарной и административной ответственности. В этом случае одно и то же противоправное деяние, одновременно посягая на различные виды общественных отношений (внутри-организационные трудовые и внешние информационные правоотношения), то есть имея два разных объекта, образует состав как дисциплинарного, так и административного проступков, а следовательно влечет за собой как дисциплинарную, так и административную ответственность. Впрочем, одновременное применение за одно и то же правонарушение двух указанных видов юридической ответственности с преимущественно наказуемыми по отношению к правонарушителю функциями ставит вопрос о необходимости внесения изменений в действующее законодательство, которые бы предоставляли возможность альтернативного применения дисциплинарной или административной ответственности в случае совпадения оснований их применения.

Список использованной литературы

1. Болотина Н. Б. *Трудовое право Украины: Підручник*. 2-ге вид., стер. К.: Вікар, 2004, 725 с.
2. *Кодекс України про адміністративні правопорушення: Науково-практичний коментар*. Р. А. Калужний, А. Т. Комзюк, О. О. Погрібний та ін.; К.: Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008, 781 с.
3. *Кодекс законів про працю України* від 10.12.1971 № 322-VIII. В: Відомості Верховної Ради УРСР, 1971, Додаток до № 50.
4. *Закон України "Про доступ до публічної інформації"* від 13.01.2011 № 2939-VI. В: Відомості Верховної Ради України, 2011, № 32, ст. 314.
5. Бахрах Д. Н. *Административная ответственность граждан в СССР*. Свердловск: Изд-во Урал. Ун-та, 1989, 204 с.

АНАЛИЗ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ КРАЖ ЛИЧНОГО ИМУЩЕСТВА ПАССАЖИРОВ, СОВЕРШЕННЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

Юрий КОВАЛЬ,

оперуполномоченный сектора уголовного розыска Линейного отдела на станции Львов, Управление Министерства внутренних дел Украины на Львовской железной дороге

Summary

Railway Transport of Ukraine is an integral part of the single transportation system. Thanks to the regularity and reliability of passenger traffic, a large number of the population uses the services of rail for trips to places of leisure, business and personal purposes. Given their own professional experience and study of modern work practices UMVS on the railways of Ukraine, I believe that the rapid growth of crime in Ukraine, there is an urgent need to prevent crime. In the article the concept of prevention forensic thefts of personal property of passengers, committed on railway transport of Ukraine is given.

Keywords: theft, crime against property, criminalistics prophylaxis, crimes, on the railway transport of Ukraine.

Аннотация

Железнодорожный транспорт Украины является неотъемлемой частью единственной транспортной системы. Благодаря регулярности и надежности пассажирских перевозок, большое количество населения пользуется услугами железнодорожного транспорта для поездок в места отдыха, в деловых и личных целях. Учитывая собственный опыт профессиональной деятельности и изучения современной практики работы УМВС на железных дорогах Украины, считаю, что в условиях стремительного роста преступности в Украине существует острая необходимость в профилактике преступлений. На основании анализа и обобщения трудов отечественных и зарубежных криминалистов, в статье раскрывается криминалистическое понятие профилактики краж личного имущества пассажиров, совершенных на железнодорожном транспорте Украины.

Ключевые слова: кража, преступление против собственности, криминалистическая профилактика, преступления на железнодорожном транспорте Украины.

Постановка проблемы. Железнодорожный транспорт в Украине является одной из базовых отраслей национальной экономики от эффективности, функционирования которой зависит производственная и социальная сферы. поэтапная интеграция железных дорог Украины в общеевропейскую и мировую транспортные системы стимулирует иностранные инвестиции, экономическое развитие регионов, создания новых рабочих мест. С развитием рыночных отношений усилилось криминогенное влияние на деятельность железной дороги как субъекта ведения хозяйства. Это наносит значительный вред экономическим ин-

тересам, международному имиджу Украины как транзитного государства, а также существенно ухудшает социально-психологический климат в украинском обществе [1, с. 4].

Вопрос криминалистической профилактики преступлений в сфере пассажирских перевозок приобрел особенную актуальность в связи с количественными и качественными изменениями в структуре преступности, которая характеризуется усложнением способов совершения правонарушений, ростом профессионализма преступников, их высокой технической оснащенностью и своеобразным зухвальством при совершении противоправных действий.



Таблица 1. *Количество преступлений предусмотренных ст. 185 «Кража» КК Украины, зарегистрированных органами внутренних дел Украины на железной дороге*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего на УМВС на железной дороге Украины	2859	3439	3763	5334	5859	4931
Донецкая железная дорога	801	926	824	1121	1236	1136
Львовская железная дорога	151	168	224	371	457	427
Одесская железная дорога	388	451	428	605	689	486
Приднепровская железная дорога	865	1124	1291	1687	1834	1613
Юго-Западная железная дорога	306	438	573	904	851	638
Южная железная дорога	348	332	423	646	792	631

Безопасность пассажиров при использовании железнодорожного транспорта и сохранность багажа обеспечивается Украинской железной дорогой и ее предприятиями. К сожалению, приходится констатировать наличие краж личного имущества у пассажиров железнодорожного транспорта Украины, согласно статистическим данным МВД Украины в 2011 году было выявлено 5368 фактов, а по состоянию на 20 ноября 2012 – 4931 преступлений (табл. 1) [2], поэтому сегодня есть острая необходимость разработки и усовершенствования существующих теоретических и практических рекомендаций по криминалистической профилактики краж личного имущества пассажиров на железнодорожном транспорте Украины.

Исходные предпосылки.

Проблемы становления и развития криминалистической профилактики рассматривались в работах Г. А. Аванесова, И. А. Алиева, В. П. Бахина, Р. С. Белкина, О. А. Боридько, А. Ф. Волобуева, В. Г. Гончаренко, В. И. Галагана, В. С. Зеленецькой, В. Ф. Зудина, Г. Г. Зуйкова, А. В. Ищенко, Н. С. Карпова, И. П. Козаченко, Н. И. Клименко, О. Н. Колесниченко, В. П. Колмакова, В. О. Коноваловой, В. О. Ледашева, В. К. Лисиченко, Ф. А. Лопушанского, Г. А. Матусовского, Г. М. Миньковского, О. Б. Сахарова, М. В. Салтевского, Л. Д. Удаловой, И. Я. Фридмана.

Непосредственно переходя к предмету нашего исследования – криминалистической профилактики краж личного имущества пассажиров на железнодорожном транспорте Украины, следует подчеркнуть, что своео-

бразие и сложность построения ее как структурного элемента методики расследования состоит в том, что с одной стороны, она опирается на положения и выводы общей теории профилактики преступности, а с другой – является составным элементом предмета другой самостоятельной науки – криминалистики, а также практической деятельности следственных и экспертных подразделений.

Итак, можно констатировать, что проблема профилактики преступлений криминалистическими средствами не нова. На необходимость ее разработки своего времени освещены в работах отечественных и зарубежных ученых-криминалистов.

Постановка задачи. Целью исследования является определение общих принципов криминалистической профилактики краж у пассажиров на железнодорожном транспорте Украины, разработка криминалистической характеристики и формулировании на этой основе теоретических положений и рекомендаций относительно осуществления криминалистической профилактики краж личного имущества у пассажиров на железнодорожном транспорте Украины.

Изложение основного материала. Криминалистическая профилактика, как один из научных направлений криминалистики, призвана разрабатывать рекомендации по установлению обстоятельств, способствовавших совершению определенного вида преступлений, повлекших следообразования, а также применение мер криминалистическими методами, приемами и средствами [3, с. 37].

Профилактика преступлений – это часть предупредительной деятельности по устранению или ослаблению факторов, порождающих совершения преступлений среди определенных социальных групп или со стороны конкретных лиц. Профилактическая деятельность осуществляется путем выявления и устранения причин, конкретных преступлений, которые могут быть совершены. Она осуществляется в связи с уже выявленными лицами или их группами, склонными к противоправному поведению (несовершеннолетними, безработными, освобожденными из мест лишения свободы), но до ее начала [4].

Задачи профилактической деятельности – не полное искоренение преступности, а эффективное снижение ее количественных и качественных показателей, уменьшение ее влияния на общество и государство, повышение уровня личной безопасности граждан, защиты их законных прав и интересов.

Ученые традиционно выделяют два направления криминалистической профилактики. Одно направление заключается в экспертной профилактике, а другое – в изучении профилактических основ следственной практики. Так, Н. П. Яблоков считает, что основой для экспертно-криминалистической профилактики являются экспертная практика и данные криминалистической техники. Разработка соответствующих технических приемов, как правило, основывается на данных экспертно-криминалистических обобщений и осуществляется чаще всего с привлечением различного рода специалистов технического профиля.

При рассмотрении второго направления в виде следственной профилактики выявилось отсутствие единого подхода к формированию теоретических и практических основ профилактики в деятельности следователя, и само понятие «криминалистическая профилактика» трактуется различным образом. До недавнего времени некоторые ученые считали, что профилактическая деятельность следователя — это деятельность по выявлению и устранению в процессе расследования причин и условий, способствующих совершению преступления. В отличие от этой точки зрения, по мнению профессора В. А. Михайлова, крими-



налистическая профилактика охватывает более длительные периоды преступной деятельности, связанные как с подготовкой преступлений, так и с ликвидацией вредных последствий совершения преступлений [5, с. 18].

Криминалистическая профилактика это система взглядов, представлений о закономерностях использования правонарушителем объективно существующих явлений, процессов, объектов и их свойств в качестве обстоятельств, способствующих совершению и сокрытию правонарушений, о закономерностях и основанных на них средствах, приемах и методах установления и принятия мер по устранению этих обстоятельств, а также о закономерностях развития ее теоретических основ [6, с. 87].

Следует заметить, что требование закона устанавливать по каждому уголовному производству именно причины преступления носит преимущественно декларативный характер. Поэтому не случайно в литературе и в практической следственной деятельности речь обычно идет об установлении обстоятельств, способствовавших преступлению, а не их причин.

Результаты проведенного нами анализа статистических данных о кражах личного имущества пассажиров, совершенных на железнодорожном транспорте Одесской железной дороги за период времени с 2008 года по 20 ноября 2012 показывают, что 37,25% краж пассажиров совершено лицами в возрасте 25-35 лет; 32,02% – 18-25 лет; 26,79% – 35-65 лет; 3,26% – 14-18 лет; 0,65% – старше 65 лет. Среди них такие категории граждан: 32,29% – лица, ранее судимые; 21,56% – лица, которые ранее совершили преступление; 11,76% из находившихся в состоянии алкогольного опьянения. Около 66,66% краж совершено лицами, которые имеют среднее образование; 15,03% – лица, имеющие профессионально-техническое образование, 8,49% – лица, имеющие высшее образование.

По результатам исследований С.В. Якимовой, на железной дороге воров частного имущества по сравнению с ворами государственного имущества, характеризует: старший возраст преступников (60,8% – это лица в возрасте 30 лет и старше); большая доля лиц женского пола (в 2,4 раза); неработаю-

щих (на 20%); лиц, совершивших преступления в состоянии алкогольного опьянения (почти в 11 раз); лиц, ранее совершавших преступления (почти в 4 раза). Из числа лиц, допустивших рецидив, 72,2% – ранее содержались в УВП; 42,3% – совершили преступление до года после освобождения, 50% – совершили преступление однородного состава; 36,1% – три и более преступления [1, с. 100].

Наиболее важно для установления обстоятельств, способствующих кражам личного имущества пассажиров железнодорожного транспорта Украины, это большое внимание, которое уделяется организации взаимодействия транспортной милиции с администрацией предприятий железной дороги Украины.

К таким методам взаимодействия относят: совместное изучение и анализ условий, способствующих совершению преступлений в поездах на конкретной магистрали; анализ состояния общей профилактической работы; обмен информацией; планирование и проведение совместных мероприятий; контроль и проверка исполнения; общая оценка результатов; определение, исходя из сложившейся профилактической ситуации, перспективных задач и мобилизация на их решение сотрудников транспортной милиции и работников железных дорог Украины.

В течение суток по территории пассажирской инфраструктуры Львовской железной дороге проходит примерно 100 тыс. пассажиров. Железнодорожники пытаются обеспечить им приятное путешествие для этого налажено тесное сотрудничество с транспортными правоохранителями, которые сопровождают 24% пассажирских и 56% пригородных поездов. Третья часть преступлений – кражи личного имущества у пассажиров. В прошлом году жертвами преступлений стало 500 человек, а с начала нынешнего года – 47. Причина – несоблюдение ими элементарных правил безопасного поведения в поездах. Во избежание неприятностей, правоохранители Управления МВД Украины на Львовской железной дороге разработали специальную памятку и напечатали ее в виде буклета. В ней пассажирам предлагается принять во внимание несколько советов.

Например, такие: не вступать в доверительные отношения с незнакомыми людьми и пассажирами, не оставлять без присмотра личные вещи, не передавать их на хранение третьим лицам, а отлучаясь из купе, следует брать с собой деньги, документы и драгоценности [7].

Напомним, что в результате принятых мер взаимодействия прокуратурой Киевской области с правоохранительными органами впервые за последние годы снижен уровень преступности на транспорте. Так, на железнодорожном транспорте количество зарегистрированных преступлений уменьшилось на 24,5% (с 237 преступлений в 2011 году до 179 преступлений в 2012 году. На железнодорожном транспорте произошло уменьшение на 66,7% разбоев (с 8 до 1), на 32,4% – краж личного имущества (от 34 до 23) [8].

В Германии, например, добились снижения количества краж в поездах за счет введения групп следователей и оперативных работников, которые работали в гражданской одежде, чтобы предотвратить возможность их опознания ворами-профи.

Во Франции практикуются: отмена или изменение остановок поезда в криминогенных районах; установка цепочек двери купе и определения поездов, где нужно принять меры в первую очередь; постоянный контакт со служащими железнодорожных станций и с членами поездных бригад, объяснение им роли полиции, обеспечение информацией, касающейся определенных задач; информирование проводников вагонов о присутствии в поезде полиции даже в ходе выполнения особых задач, чтобы не пугать пассажиров и персонал; установление сотрудничества с членами поездных бригад, чтобы получить помощь; выбор поездов и маршрутов, на которых нужно проводить ежедневные мероприятия; негласное наблюдение за вагонами поездов, которые стоят; увеличение объема мероприятий и сотрудников во время летних перевозок и в праздники; постоянная защита железнодорожных вокзалов и поездов от террористических угроз.

В Австрии проблему предупреждения преступлений в поездах решают путем показа и распространения в поездах плакатов типа «Путешествуй в безопасности», «Остановим пре-



ступность!». В плакатах, а также в других малых полиграфических формах наглядной пропаганды и агитации содержатся призывы к пассажирам сообщать о правонарушителях можно больше информации с тем, чтобы удерживать их от совершения новых правонарушений. В этой же стране, с целью предупреждения краж, на багаж и ручную кладь пассажиров наклеиваются специальные ярлыки [9, с. 79-81].

Транспортная милиция Казани противостоит кражам на железнодорожном транспорте путем проведения оперативно-профилактической акции «Курорт». Случаев краж на ГЖД становится больше летом, в период отпусков. Основная масса краж связана с мобильными телефонами, которые пассажиры оставляют без присмотра на зарядку в вагонах. Исчезают также деньги. Для обеспечения имущественной и личной безопасности граждан транспортная милиция реализует целый комплекс мер. На территориях вокзалов установлены круглосуточные посты осмотра. Пассажиры поездов и электрички сопровождаются нарядами милиции. Проводятся инструктаж проводников и работников поездных бригад силами милиции. Большое внимание уделяется информированию пассажиров. Вместе с билетом пассажиры поездов дальнего следования получают специальную памятку, в которой указаны контактные телефоны Казанской транспортной милиции. В памятке также содержится обращение к пассажирам на русском и английском языках для предупреждения краж и пресечения террористических актов [10]. Аналогична профилактическая акция, на наш взгляд необходима и в Украине.

В Белоруссии, важное значение в профилактике краж личного имущества у пассажиров отводится проведению специальных операций и рейдов на объектах железнодорожного транспорта («Пассажир», «Подросток», «Розыск» и т.д.). В них указываются перечень мероприятий, исполнители и сроки исполнения. Рейды и специальные операции осуществляются в масштабе железной дороги и на ее отдельных участках исходя из оперативной обстановки [11, с. 64].

На основании проведенных нами исследований предложен ряд крими-

налистических профилактических рекомендаций с целью предотвращения краж частного имущества пассажиров на железнодорожном транспорте Украины:

- трансляция в поездах радиоголосов обновленного профилактического содержания;

- совершенствование замка в купе для предотвращения проникновения посторонних лиц;

- обеспечение строгого учета и хранения специальных вагонных ключей;

- распространение «памяток» участниками поездных бригад среди пассажиров и проведения бесед профилактического характера;

- внедрение средств видеонаблюдения на железнодорожных перронах и вокзалах, в поездах;

- обеспечение контроля работниками транспортной милиции за проводниками поездных бригад, проводящих посадку пассажиров в вагоны поезда;

- запрет торговли спиртными напитками в поездах и на перронах вокзалов;

- осуществление сопровождения пассажирских поездов работниками милиции в форменной одежде;

- использование блокировки переходов между вагонами в ночное время суток;

- проведение ежегодных встреч (конференций) по обмену опыта в направлении профилактики совершения правонарушений на железнодорожном транспорте Украины, в том числе с работниками правоохранительных органов других стран.

Выводы. Таким образом, криминалистическая профилактика краж личного имущества у пассажиров совершенных на железнодорожном транспорте является неотъемлемым задачей органов внутренних дел на железной дороге Украины решением, которого при использовании предложенных нами рекомендаций поможет снизить количество совершенных правонарушений и обеспечить сохранность имущества пассажиров.

Список использованной литературы

1. Якимова С. В. *Кримінологічна характеристика та попередження*

корисливих злочинів на залізничному транспорті (за матеріалами підрозділів транспортної міліції): Монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2008, 324 с.

2. Лист МВС України Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення від 25.01.2013 №16/2-17зі на №99 зі від 22.01.2013

3. Шепітько В. Ю. *Криміналістика*. К.: Концерн Видавничий Дім «Ін Юре», 2004, 728 с.

4. Бурбело Б. А. *Поняття профілактичної діяльності слідчого та її значення*. В: Право і Безпека. Науковий журнал, 2010, №3 (35). [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2010_3/PB-3/PB-3_38.pdf

5. Аксенова-Сорохтей Ю. Н. *Криміналістическа профілактика преступлений несовершеннолетних*: Монографія. М.: Юрлитинформ, 2012, 152 с.

6. Вандышев В. В. *Криміналістическа профілактика в системі криміналістики*. В: Правоведение, 1982, №2, с. 86 – 90.

7. Стаття *Простий порятунк*, Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль», 23.03.2013 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://en.magistral-uz.com.ua/articles/prostij-porjatunok.html>

8. Стаття 17.07.2012, офіційний веб-сайт Прокуратури Київської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kobl.gp.gov.ua/ua/news.html?_m=publications&_t=rec&id=109021

9. Гетман Н. И., Степаненко Ю. В. *Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте. Практическое пособие*. М.: Издательство «Экзамен», 2003, 128 с.

10. Транспортная милиция Казани пытается предотвратить кражи на железнодорожном транспорте: <http://www.tatar-inform.ru/news/2011/05/26/272049/>

11. Левшук О.И. *Предупреждение краж личного имущества пассажиров на железнодорожном транспорте*. В: Юридический журнал, 2006, №3 (7), с. 63-66.