

*Е.И. Климова, начальник НПФ Академии  
МВД Республики Беларусь, кандидат юри-  
дических наук, доцент;*

*О.И. Левшук, адъюнкт НПФ Академии МВД  
Республики Беларусь*

## ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ КРАЖ ИМУЩЕСТВА ГРАЖДАН НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

*Проведен исторический анализ правового обеспечения расследования краж имущества граждан, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, в разные периоды времени. Эта деятельность, обусловленная спецификой обслуживаемой территории и построения транспортной милиции по линейному принципу, требует сегодня законодательного урегулирования. Теоретическое обоснование проблем расследования преступлений на железнодорожном транспорте и формирование практически значимых рекомендаций являются бесспорно актуальными. Исторический анализ законодательства, действующего со времени строительства железнодорожной сети на территории Беларуси и по сегодняшний день, показал, что правовому обеспечению рассматриваемой деятельности не уделяется должное внимание. В связи с этим в статье обозначены пути совершенствования действующего законодательства в целях формирования правовых основ и методических рекомендаций по расследованию краж на железнодорожном транспорте.*

Любая деятельность в правом государстве требует урегулирования порядка ее осуществления на законодательном уровне. Сегодня для практических работников правоохранительных органов является насущным вопрос нормативного обеспечения расследования краж имущества граждан, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. Анализ научной литературы показал, что ученые-правоведы не уделяли данному вопросу должного внимания, останавливались лишь на отдельных проблемах. Например, в работах А.Д. Гронского, А.И. Мурашко, Н.Д. Литвинова, Ш.М. Нурадинова, В.И. Ермоленко дано описание деятельности жандармской полиции Российской империи по борьбе с общеуголовными преступлениями, рассмотрены правовые основы производства предварительного расследования краж, совершаемых на железнодорожном транспорте. Л.Ф. Дадерко, Ю.В. Степаненко, Н.И. Гетман писали об организации раскрытия, расследования, предупреждения исследуемого вида преступлений. Но ни один из указанных исследователей не рассматривал проблему совершенствования методики расследования краж, совершаемых на железнодорожном транспорте.

Исторический анализ правового обеспечения расследования названных преступлений со времени строительства железных дорог на территории белорусских губерний и по настоящее время показал, что, несмотря на специфику обслуживаемой территории и построение транспортной милиции по линейному принципу, деятельность ее следственных органов регулировалась нормативными документами общего характера.

Уже с появлением в 60–70-е гг. XIX в. железных дорог возник вопрос об обеспечении общественного порядка в процессе их эксплуатации. Данную функцию стали выполнять жандармские команды и эскадроны, первоначально подчинявшиеся Министерству путей сообщения и финансируемые этим ведомством. Отсутствие нормативного регулирования деятельности жандармских команд и эскадронов и определения круга их обязанностей привело к формальному выполнению ими требований местной железнодорожной администрации и инспекторов железных дорог, а не к исполнению полицейских обязанностей по обнаружению и пресечению совершаемых краж. Лишь Положение о полицейских управлениях С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог, утвержденное 27 июля 1861 г. Александром II, послужило основанием для образования первого правоохранительного органа на железных дорогах – жандармской железнодорожной полиции – и определило круг ее обязанностей. Однако, по мнению историков, она была бесполезным органом правительственного надзора. Находясь в служебной и материальной зависимости от Министерства путей сообщения, чины железнодорожной полиции, опасаясь за свое зависимое положение, халатно относились к выполнению возложенных на них обязанностей [1].

В своей деятельности по обнаружению и исследованию преступлений жандармы на железных дорогах руководствовались Уставом уголовного судопроизводства, Уставом о предупреждении и пресечении преступлений, Полицейским уставом, указаниями и разъяснениями своего жандармского начальства. Они выполняли обязанности общей полиции по исследованию преступлений, совершенных в районе их действий. Это же положение оговаривалось в Правилах о порядке действий чинов корпуса жандармов по исследованию преступлений, утвержденных 19 мая 1871 г. Александром II. При получении сведений о совершенной краже чины полиции уведомляли об этом судебную власть, обеспечивали охрану следов на месте преступления и принимали меры по обнаружению и задержа-

нию преступников, согласовывали свои действия с судебным следователем по розыску виновных, похищенного имущества, приступали к производству дознания «быстро и толково, не вдаваясь, без особой надобности, в составление пространных актов, излагая одно существенное, ведущее к раскрытию преступления и выяснению виновных» [12, с. 1056].

Однако руководство Отдельного корпуса признавало низкий уровень работы чинов жандармской железнодорожной полиции в борьбе с кражами, объясняя это недостаточностью принятия розыскных мер по обнаружению преступников по горячим следам или неумелым использованием приема полицейского розыска. Об этом факте свидетельствует циркуляр предписаний штаба Отдельного корпуса жандармов от 10 мая 1897 г. № 4196, в котором говорится об установлении наблюдения за штабом корпуса для недопущения впредь неполноты дознания и непринятия действенных мер по розыску подозреваемых. Отсутствие в составе жандармерии оперативно-розыскных подразделений являлось причиной низкого уровня раскрываемости краж. Этот вопрос неоднократно рассматривался правительством Российской империи и был решен только с принятием в 1908 г. закона «Об организации сыскной полиции», улучшившего положение жандармской железнодорожной полиции.

Согласно Уставу уголовного судопроизводства и циркуляру предписаний министра внутренних дел от 12 июня 1898 г. № 27, приложению к циркуляру штаба корпуса жандармов от 18 июля 1898 г. № 21 жандармы имели право проводить отдельные следственные действия: осмотр, освидетельствование, обыск до прибытия судебного следователя к месту преступления с целью сохранения следов при обнаружении преступления; исполняли поручения лица прокурорского надзора или судебного следователя.

Определением Правительствующего сената по общему собранию 1-го и кассационных департаментов от 25 мая 1871 г. прокуроры судебных палат наделялись правом, а циркуляр министра юстиции от 31 января 1881 г. № 2735 вменил им в обязанность преподавание чинам полиции общих правил обеспечения порядка производства дознания и следственных действий по уголовным делам. По указу Правительствующего сената от 14 декабря 1883 г. № 18954 жандармы при производстве дознания по преступлениям общеуголовного характера руководствовались инструкцией прокурора судебной палаты того округа, в районе которого они состояли на службе [12].

Деятельность чинов жандармской железнодорожной полиции по предупреждению и пресечению краж регламентировали инструкции и приказы жандармских полицейских управлений железных дорог. В 1899 г. приказом по Минскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог были утверждены Указания по предупреждению и пресечению краж на железных дорогах, в соответствии с которыми каждый станционный жандарм должен был постоянно наблюдать за всеми лицами, посещающими станцию, и в случае их подозрительного поведения собирать надлежащие справки о них, устанавливая их связи и маршруты передвижения [13].

Производство следствия в Российской империи входило в компетенцию полиции до издания 8 июня 1860 г. закона об учреждении института судебных следователей, каждый из которых осуществлял расследование уголовных дел о преступлениях, совершаемых на закрепленном за ним участке местности. В следственной практике допускались грубые нарушения законодательства. Следователи формально расследовали дела, и со стороны прокурорского надзора неоднократно указывалось на неполное, необъективное исследование ими обстоятельств совершенного преступления. Данный факт придавался огласке в средствах массовой информации.

Февральская буржуазная революция привела к ликвидации железнодорожной полиции и созданию в 1919 г. по постановлению ВЦИК «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны» железнодорожной милиции, которая отвечала за борьбу с кражами и иными преступлениями, совершаемыми на станциях и в пути, охрану порядка на вокзалах и в поездах, препровождение арестованных по железным дорогам к месту назначения; принимала участие в дознании по уголовным делам под руководством народных судей и следственных комиссий, а также выполняла их поручения по задержанию и доставке в суд преступников [10].

В 1918 г. согласно декретам «О суде» № 2 и № 3 расследование краж, совершаемых на железнодорожном транспорте, велось по правилам судебных уставов 1864 г. и возлагалось на следственные комиссии, входящие в состав народных судов, а по Положению о народном суде РСФСР могло быть поручено и народному судье либо суд мог ограничиться проведенным милицией дознанием [2; 3; 9]. Производство арестов, обысков, выемок и иных следственных действий осуществлялось по ордерам следственных и судебных учреждений согласно постановлению народного комиссара юстиции от 16 декабря 1917 г., а соблюдение законности при аресте лиц проверялось в соответствии с постановлением народного комиссара юстиции от 15 декабря того же года «О мерах заключения задержанных

и об учреждении при тюрьмах следственных комиссий, проверяющих правильность и законность ареста» [11].

В октябре 1920 г. впервые был создан аппарат уголовного розыска на железнодорожном транспорте, в который в соответствии с приказом НКВД СССР от 27 августа 1939 г. вводились должности следователей, производивших расследование переданных народным судом или следственными комиссиями дел. Фактически органы уголовного розыска вели предварительное расследование общеуголовных преступлений, так как следственные комиссии при местных Советах не успевали осуществлять производство по уголовным делам. Вступившее в действие в том же году Положение о следственно-розыскной милиции, утвержденное НКВД РСФСР, обозначило в качестве главной задачи милиции предупреждение, пресечение, раскрытие и расследование преступлений. В конце 1920 г. институт народных следователей был включен в систему Наркомюста и ведение предварительного следствия перестало быть обязанностью милиции.

Уголовно-процессуальный кодекс 1922 г. и Основы уголовного судопроизводства 1924 г. определяли порядок расследования краж на железнодорожном транспорте. С 1927 г. следователи, признав материал дознания полным, могли не проводить следствие, ограничившись предъявлением обвинения, допросом обвиняемого и составлением обвинительного заключения. При этом в компетенцию следственных органов по находящимся в их производстве делам входило выяснение социального происхождения обвиняемых, имеющего существенное значение при определении меры наказания и порядка его отбывания. В качестве контролирующего органа выступала прокуратура.

В дальнейшем деятельность по расследованию краж имущества граждан, совершаемых на станциях, вокзалах, в пути следования пассажирских поездов, основывалась на положениях Уголовно-процессуальных кодексов БССР с изменениями и дополнениями 1932, 1935, 1938, 1940 гг., регламентировавших общий порядок проведения предварительного следствия.

С началом Великой Отечественной войны указом Президиума Верховного Совета от 22 июня 1941 г. в БССР было объявлено военное положение. Железнодорожный транспорт эксплуатировался с целью передвижения военной техники и солдат. Лица, совершавшие кражи на территориях, объявленных на военном положении, привлекались к уголовной ответственности по законам военного времени. Недействующие общие суды заменялись военными трибуналами, которые рассматривали дела в соответствии с положением «О военных трибуналах в районах военных действий». На смену железнодорожным линейным судам по решению Народного Комиссариата юстиции СССР появились военные трибуналы железных дорог.

В 1942 г. в постановлении пленума Верховного суда было сказано о квалификации краж. Если совершалась она группой лиц или рецидивистом, то квалифицировалась как бандитизм. Расследованием уголовных преступлений занимались органы военной юстиции и срок следствия определялся от 5 до 15 суток, а, например, по кражам он мог быть сокращен до 2 суток [8].

В послевоенные годы следственные органы входили в состав Главного управления милиции МВД СССР, управлений милиции республик. Вместе с тем ЦК КПСС возлагал на милицию борьбу с общеуголовной преступностью, уделяя особое внимание хулиганству, хищениям социалистической собственности. Советское правительство отмечало недостатки работы милиции, заключающиеся в низком уровне раскрываемости преступлений, розыске криминальных элементов, медлительности и волоките в проведении следственных действий. XXIII съезд КПСС обязывал выявлять причины и условия совершения уголовно наказуемых деяний, устранять их новыми средствами, вести активно борьбу с преступностью в целом.

Принятые в декабре 1958 г. Основы уголовного судопроизводства СССР и союзных республик и в 1960 г. Уголовно-процессуальный кодекс легли в основу деятельности следственных подразделений органов прокуратуры и государственной безопасности. Милиция имела право проводить только дознание. В 50-е гг. XX в. КПСС неоднократно указывала на допускаемые милицией нарушения законности при выполнении служебных обязанностей, взяточничество, совершение аморальных поступков. Вступившие в действие постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 10 октября и 10 декабря 1965 г. определили меры, касающиеся улучшения следственной работы по соблюдению правовых норм при расследовании уголовных дел. В противном случае комитетам народного контроля, созданным на территории Беларуси, предписывалось при выявлении нарушений законодательства применять к лицам, их допустившим, разного рода меры воздействия.

В 1987 г. Политбюро ЦК КПСС приняло постановление «О дальнейшем укреплении социалистической законности и правопорядка, усилении охраны прав и законных интересов граждан», в котором указывалось на недопущение в ходе дознания и предварительного следствия халатности, незаконных

арестов, задержаний, привлечения к уголовной ответственности, постороннего вмешательства в процесс расследования, а также неуважения к гражданам. Деятельность следственных органов транспортной милиции по расследованию краж имущества граждан, совершаемых на железнодорожном транспорте, после распада СССР и по настоящее время регулировалась уголовно-процессуальным законодательством, регламентирующим порядок проведения следствия. Правовую основу этой деятельности образовывали также положения, содержащиеся в ведомственных нормативных актах. Так, утвержденная 10 мая 2007 г. совместным постановлением органов правоохранительной системы инструкция устанавливает единый порядок изъятия, учета, хранения и передачи вещественных доказательств, денежных средств и иного имущества по уголовным делам [4]. Приказом МВД Республики Беларусь от 7 октября 1997 г. № 212 утверждена ныне действующая Инструкция по организации работы с общественными помощниками следователя органов внутренних дел. Для успешного решения задач следователи могут привлекать местное население на добровольных началах в качестве своих общественных помощников, которые содействуют проверке заявлений и сообщений о преступлениях, участвуют в следственных действиях, помогают фиксировать, изымать, упаковывать на месте происшествия обнаруженные следы и предметы, производят фотосъемку, составляют планы, чертежи, схемы, содействуют выявлению очевидцев преступления, оказывают следователю иного рода помощь [6].

Утвержденное приказом МВД Республики Беларусь от 26 августа 2002 г. № 206 Положение о профилактической деятельности ОВД обязало следователей выяснять в ходе следствия причины и условия, способствовавшие совершению уголовно наказуемых деяний [7]. Контроль полноты, объективности и всесторонности исследования обстоятельств дела, а также соблюдения законности следователями осуществляется согласно постановлению МВД Республики Беларусь от 5 июня 2006 г. № 142 «Об утверждении Инструкции об организации контроля за осуществлением в органах внутренних дел предварительного следствия и дознания» [6]. Правовая помощь по уголовным делам в сфере борьбы с кражами на железнодорожном транспорте странами ближнего и дальнего зарубежья оказывается в соответствии с международными соглашениями и конвенциями. Однако следует отметить, что вышеуказанные нормативные документы носят лишь общий характер, то есть адресуются всем органам правоохранительной системы.

Решение проблемы правового обеспечения расследования рассматриваемого вида преступлений видится в разработке на законодательном уровне нормативных документов, регламентирующих основы деятельности по расследованию краж и иных преступлений на объектах железнодорожного транспорта, с учетом специфики функционирования органов транспортной милиции, программы борьбы с кражами на 2008–2012 гг. с отражением действенных мер по предупреждению и пресечению указанного вида преступлений, совершенствованию организации предварительного следствия.

Усовершенствование правового регулирования расследования краж имущества граждан на железнодорожном транспорте, разработка качественно новой методики осуществления данного рода деятельности невозможны без исследования исторического аспекта формирования законодательства, системного, глубокого анализа теоретического наследия и практической деятельности с целью постановки актуальных проблем и выбора наиболее эффективных путей их решения.

#### Библиографические ссылки

1. Мурашко, А.И. Жандармская полиция на железных дорогах Беларуси: организация и деятельность (1861–1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / А.И. Мурашко. Минск, 2006.
2. О суде : декрет № 2 // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства. 1918. № 26.
3. О суде : декрет № 3 // Там же. № 52.
4. Об утверждении Инструкции о порядке изъятия, учета, хранения и передачи вещественных доказательств, денежных средств, ценностей, наград, документов и иного имущества по уголовным делам : постановление Прокуратуры Респ. Беларусь, МВД Респ. Беларусь, МЧС Респ. Беларусь, КГК Респ. Беларусь, КГБ Респ. Беларусь, ГТК Респ. Беларусь, ГКПВ Респ. Беларусь, 10 мая 2007 г., № 20/118/43/3/4/39-1/12 // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юрспектр». Минск, 2007.
5. Об утверждении Инструкции об организации контроля за осуществление в ОВД предварительного следствия и дознания : постановление МВД Респ. Беларусь, 5 июня 2006 г., № 142 // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юрспектр». Минск, 2006.
6. Об утверждении Инструкции по организации работы с общественными помощниками следователя органов внутренних дел : приказ МВД Респ. Беларусь, 7 окт. 1997 г., № 212 // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юрспектр». Минск, 2007.
7. Об утверждении Положения об основах деятельности органов внутренних дел по организации профилактики преступлений : приказ МВД Респ. Беларусь, 26 авг. 2002 г., № 206 // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юрспектр». Минск, 2002.

8. Полиция и милиция России: страницы истории / А.В. Борисов [и др.]. М. : Наука, 1995.
  9. Положение о народном суде РСФСР // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства. 1918. № 85.
  10. Постановление ВЦИК РСФСР об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны // Там же. 1919. № 5.
  11. Постановление НКЮ РСФСР о производстве арестов, обысков, выемок и всяких иных следственных действий только по ордерам следственных и судебных учреждений и Постановление НКЮ РСФСР о мерах заключения задержанных и об учреждении при тюрьмах следственных комиссий, проверяемых правильность и законность ареста // Там же. 1917. № 9.
  12. Тимофеев, Л. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части / Л. Тимофеев. СПб., 1912.
  13. Транспортная милиция. История и современность / сост. В.С. Филимоненко. Минск : ООО «ФУ Аниформ», 2004.
  14. Устав Полицейский по законопроекту о реформе полиции. СПб. : Тип. Мин-ва внутрен. дел, 1913.
-