

МОНГОЛ УЛСЫН ТӨМӨР ЗАМЫН САЛБАР ДАХЬ ХУЛГАЙН ГЭМТ ХЭРГИЙГ ИЛРҮҮЛЭХ ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД МЭДЭЭЛЛИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ЗАРИМ АСУУДЛУУД

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОЦЕССА РАСКРЫТИЯ КРАЖ НА ЖЕЛЕЗОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ МОНГОЛИИ

SOME ISSUES ON ENSURING INFORMATION SECURITY OF INVESTIGATION OF THEFT CRIME IN MONGOLIA'S RAILWAY TRANSPORTATION



Д.МЯГМАРЦЭРЭН ХСИС Цагдаагийн сургуулийн Эрүүгийн тагнуулын тэнхимийн эрхлэгч, хууль зүйн доктор, дэд профессор, цагдаагийн хурандаа

МЯГМАРЦЭРЭН Д. Доктор (Ph.D), доцент, заведующий кафедрой ОРД, Университета Правоохранительной Службы Монголии, полковник полиции.

MYAGMARTSEREN D. Doctor (Ph.D), Head of Police intelligence department, Law Enforcement University, Police colonel

М.ОТГОНБАЯР ХСИС-ийн докторант, Төмөр замын цагдаагийн хэлтсийн дарга, цагдаагийн хурандаа

ОТГОНБАЯР М. Адъюнкт Университета Правоохранительной Службы Монголии, начальник отдела железнодорожной полиции, полковник полиции.

OTGONBAYAR M. Adjunct, Law Enforcement University of Mongolia, Chair of railway police department, Ph.D student, police colonel

Товч агуулга: Энэхүү өгүүллээр төмөр замын салбарт үйлдэгдэж буй хулгайн гэмт хэргийг илрүүлэх үйл ажиллагаанд мэдээллийн аюулгүй байдлыг хангах ажлын тухай өгүүлжээ.

Аннотация: статья посвящена информационному обеспечению раскрытия краж на железнодорожном транспорте Монголии.

Abstract: this article focuses on providing information to investigation of theft on railway.

Түлхүүр үгс: цагдаа, хулгай, мэдээллээр хангах, шүүх шинжилгээний болон гүйцэтгэх ажлын хэрэгсэл

Ключевые слова: полиция, кража, информационное обеспечение, криминалистическое и оперативно-розыскное средства.

Key words: police, theft, providing information, forensic and intelligence method and tools.

Анализ криминалистической составляющей, процесса раскрытия краж на железнодорожном транспорте в Монголии, правильнее было бы рассматривать пространственно- временные связи, учитывая, что поезда перемещаются не только во времени, но и в пространстве. Протяженность железной дороги в Монголии 2165 км. железная дорога проходит по территории страны с севера на юг через 14 городов и поселков. Насчитывается около 35 больших и малых вокзалов и точек. Отдел Полиции на железнодорожном транспорте занимается раскрытием преступлений совершенных на территории и в объектах подведомственным управлением железнодорожного транспорта Монголии.

Расследование краж чужого имущества на территории подведомственным отделу, имеет свою специфику. Так, при расследовании краж чужого имущества в Монголии следователей с отдела на железнодорожном транспорте, в основном интересовал лишь день и час расследуемого факта (в 92,9 %), тогда как при расследовании преступлений в других отделах города развитие механизма события неособенно интересовало (в 46,5 %) .¹

Пространственные и временные связи обычно лежат на поверхности, они более зримы. Поэтому они служат ориентиром для отыскания причинно-следственных зависимостей. ²

С.А. Александров справедливо считает, что наряду с причинно-следственными существуют связи сосуществования (пространственные и временные), для которых характерно свойство всеобщности. Все остальные проценты (связи) складываются, протекают в пространстве и времени. В то же время можно считать не всякая пространственно-временная связь является причинно-следственной.

Трудно отрицать, что правильное использование временных связей способствует скорейшему раскрытию преступления, своевременному возмещению ущерба и восстановлению справедливости. Довольно глубоко проблема временных связей при расследовании преступлений была проработана В.М. Мешковым, где он, в частности, утверждает, что криминалистов интересует двуединая задача:

- время формирования преступного замысла и подыскания орудий преступления, их последующего уничтожения с целью сокрытия следов противоправной деятельности;

- приёмы и методы, с помощью которых можно высчитать эти временные связи в действиях преступников. ³

Установление временной связи между этими элементами и преступным событием является одним из целей изучения отдельных элементов криминалистической характеристики преступлений.

Во время осмотра места происшествия, обнаружения признаков кражи груза, имущества может возникнуть основание для предположения, что преступление со- вершено на станции, где выявлены эти признаки. В таком случае на эту станцию нжно направить оперативную группу для выяснения данных обстоятельств на месте. Основными задачами первоначального этапа раскрытия краж на железнодорожном транспорте в Монголии являются:

¹ Монгол улс дахь 2014 оны гэмт хэрэг, захиргааны зөрчлийн нөхцөл байдал. УБ.38

² Александров С.А. Организационно-правовые основы устранения материальных последствий преступления. М., 1979. - С. 4

³ Мешков В.М. Криминалистическое учение о временных связях и отношении. Дис. к.ю.н. - М.,С.91-94

- анализ и оценка имеющихся доказательств;
- активное обнаружение источников розыскной информации;
- получение необходимых сведений посредством изучения связей преступников.

После завершения первоначального этапа раскрытия краж на железнодорожном транспорте следуют дальнейшие оперативно-розыскные меры, задачи которых несколько шире, тем более в тех случаях, когда преступление не удалось раскрыть по «горячим» следам.

Организационно-структурная система отдела на железнодорожном транспорте Монголии предполагает особую систему оперативного обслуживания. Такая система представляет собой совокупность организационных и оперативно-розыскных мероприятий, включающих в себя:

1. Изучение структуры организационно-хозяйственной деятельности, особенностей технологического цикла производства, учёта и контроля материально-технических средств на обслуживаемых объектах;
2. Определение количества объектов и условий оперативного обслуживания;
3. Выявление причин и условий совершения преступлений и проведение профилактических мероприятий;
4. Исследование структуры, количества и динамики совершаемых преступлений;
5. Эффективное использование негласного аппарата с целью пресечения и расследования преступлений;
6. Изучение мест криминальной активности, численности и времени нахождения на объектах транспорта лиц, представляющих оперативный интерес;
7. Получение достоверной информации (в том числе и на основе оперативного наблюдения) обо всех изменениях оперативной обстановки на обслуживаемых объектах, о фактах совершения или подготовки преступлений;
8. Выявление особо криминогенных объектов и определение необходимости применения негласных сотрудников, обладающих маршрутными возможностями и привлечения сотрудников данной категории других правоохранительных органов, территориально соседствующих с данными объектами.
9. Изучение возможностей по применению на обслуживаемых объектах современных оперативно-технических средств и техники.

Оперативно-криминалистический комплекс неотложных мер реагирования на факты преступных событий можно определить как основанное на законе и общности задач в уголовном судопроизводстве осуществление органами следствия, скоординированных по цели, месту и времени оперативно-розыскных, процессуальных и технико-криминалистических мероприятий, осуществляемых для раскрытия преступления по горячим следам.

Практика оперативно-розыскной деятельности отдела на железнодорожном транспорте Монголии показывает, что не все обслуживаемые объекты требуют сплошного оперативного прикрытия, а некоторые из них лишь частично, наиболее уязвимые в оперативном отношении. Данное решение принимается после анализа оперативной информации, а затем оперативные сотрудники заводят оперативно-контрольные дела на объекты оперативного обслуживания.

Информация учитывается и при распределении функциональных обязанностей между сотрудниками оперативного аппарата по обслуживанию объектов железнодорожного транспорта. Специфика совершаемых преступлений на железнодорожном транспорте в Монголии, состоит не только в том, что преступления могут совершаться за многие километры от места регистрации. Все лица совершающие данные преступления проживают и сбывают похищенное вне пункта, где было совершено преступление. Поэтому для выявления, фиксации и закрепления полученной информации необходима помощь оперативного аппарата других отделов города. Чем грамотнее организовано взаимодействие между оперативными аппаратами отдела на транспорте и другими отделами и управлениями, тем с большей эффективностью будет выполнена работа по профилактике, расследованию и раскрытию преступлений.

Из исследований видно, в большинстве случаев преступники появляются на объектах транспорта с уже сформировавшимися планами совершить преступное деяние. Обычно, они не являются работниками железнодорожного транспорта и проживают в населённых пунктах, вблизи от железнодорожных путей. Сотрудникам, отдела полиции на железнодорожном транспорте, их образ жизни и преступные намерения. Именно поэтому предупреждение преступных проявлений с их стороны, своевременная постановка указанных лиц на соответствующий оперативный учет, а также раскрытие уже совершенных преступлений и возмещение причинённого ущерба возможно только в тесном контакте. Отделов полиции.

Для четкого понимания затронутой проблемы рассмотрим формы взаимодействия оперативных аппаратов отделов полиции Монголии:

- периодическое информирование друг друга обо всех изменениях криминогенной обстановки на своих участках оперативного обслуживания;
- своевременное направление ориентировок о совершённых преступлениях, лицах, находящихся в розыске, похищенных вещах;
- совместное проведение оперативных мероприятий с целью отработки взаимодействия;
- установление мест сбора криминального контингента, лиц, ведущих антиобщественный образ жизни и проживающих вблизи объектов железнодорожного транспорта.

Информацию о гражданах, замышляющих и подготавливающих преступление на железнодорожном транспорте можно получить не только у негласного аппарата, но и в процессе разведывательных опросов работников станций, вокзалов, проводников поездов и-др., а также у лиц, задержанных за различные правонарушения. Получение соответствующей информации о наиболее криминогенных объектах и лицах, представляющих оперативный интерес, в значительной степени способствует изучению и анализу информационного банка данных, содержащегося в оперативных делах. Лиц, замышляющих или готовящихся совершить преступление на железнодорожных объектах, выявляются среди ранее судимых, работников транспорта, уволенным по отрицательным мотивам, бомжей, проституток, молодежи и несовершеннолетних, которые, как правило, находятся в нетрезвом состоянии.

Сотрудникам криминальной полиции, для выявления лиц, замышляющих и подготавливающих преступления на объектах железнодорожного транспорта, лучше всего иметь своих доверенных лиц на объектах общественного питания,

вокзалах, поездах, станциях, так как здесь часто появляются лица ранее судимые, в том числе и преступники гастролёры, как с других населённых пунктов, так и с соседних префектур. Наиболее часто на криминальный промысел на железнодорожные вокзалы и станции выходят мошенники и воры - карманники. После совершения одной или двух краж они, как правило, исчезают на длительный срок. Так из статистических данных полиции Монголии видно, что 3.1% от всего зарегистрированных преступлений отделом полиции на транспорте составляет мошенничество, 10% составляет присвоение чужого имущества.⁴

В структуре преступлений против личной собственности граждан наибольшее распространение получили кражи личного имущества пассажиров (15.1% от всего преступлений). После краж грузов (32% от всего преступлений) они являются самыми распространенными на объектах железнодорожного транспорта Монголии.⁵

Сотрудники транспортной полиции Монголии, и в частности оперативные работники, выполняют большой объём работы по стабилизации оперативной обстановки и профилактике совершения преступлений данного вида.

Анализ современной практики и расследования краж на объектах железнодорожного транспорта Монголии свидетельствует о том, что сотрудники оперативных аппаратов, органов следствия, призванные осуществлять эту деятельность, испытывают определённые трудности при построении и проверке версий. Основными причинами являются:

- слабое представление о понятиях, требованиях построения и проверке версий,
- слабый контроль со стороны руководителей органов дознания и предварительного следствия,
- незнание специфики работы железнодорожного транспорта,
- отсутствие следственного опыта, методических рекомендаций и других материалов для рассмотрения оперативных ситуаций.

При построении версий о кражах личного имущества граждан, совершаемых в пассажирских поездах, необходимо учитывать ряд требований, общих и специальных. Общие учитываются, когда версия имела максимально полные и достоверные основания, была конкретной и четко сформулированной, непротиворечивой по своему содержанию, относительно реальных условий и той информации, которую имеют следователь и оперативный сотрудник. Прежде чем выдвинуть ту или иную версию, необходимо тщательно проанализировать имеющуюся информацию, которая была получена в результате первоначальных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий. Выдвигаемые версии проверяются путем проведения комплекса следственных и оперативно-розыскных мероприятий, планируемых при отработке каждой из них. Этот процесс необходимо условно разделить на ряд стадий, начиная с выделения логических следствий из каждой версии и заканчивая определением последовательности и сроков осуществления намеченных мероприятий. Проверку наиболее перспективных версий необходимо начинать без промедления. Отдавать следует предпочтение оперативно-розыскным мероприятиям, результаты проведения которых могут иметь значение сразу для нескольких версий либо помогут решить

⁴ Годовой отчетный доклад отдела полиции на на железнодорожном транспорте.УБ.2014.С.8

⁵ Годовой отчетный доклад отдела полиции на на железнодорожном транспорте.УБ.2014.С.6

вопрос о целесообразности проверки одной перспективной версии.

Мероприятия по розыску преступников и похищенного имущества на первоначальном этапе проводят:

- среди пассажиров или проводников, неадекватное поведение и образ жизни которых дают основания подозревать их в краже;
- по приметам внешности подозреваемых лиц;
- по признакам похищенного имущества в местах возможного хранения;
- по способу совершения кражи;
- по следам и вещественным доказательствам, изъятым с места совершения кражи.

С учетом того, что неизвестны не только преступник и круг лиц, среди которых он может находиться, но и возможное место хранения похищенного, то есть имеется небольшой объем информации о происшедшем, выдвигается одновременно несколько версий, каждая из которых должна по своему обосновывать совершение кражи в пассажирском поезде. Обобщение оперативно-розыскной и следственной практики позволяет выделить наиболее типичные версии, определяющие общее направление розыска преступников и похищенного. Типичные версии позволяют быстро реагировать на аналогичные кражи, конкретизировать направление поиска при минимальных исходных данных с использованием наименьшего количества сил и средств, направленных на раскрытие расследуемого преступления.

Исходя из практического опыта, можно выделить следующие типичные версии:

- кража совершена в вагоне лицами из числа пассажиров, ехавшими в одном или соседнем купе;
- кража совершена лицами, имеющими опыт их совершения и, возможно, ранее судимыми;
- кража совершена проводниками, обслуживающими данный или соседний вагоны;
- кража совершена случайными лицами в момент отсутствия пассажира в купе.

В структуре каждой из рассматриваемых версий необходимо выделить отдельные группы лиц, требующих повышенного оперативного внимания и дополнительной проверки. В основном это лица:

- ранее судимые, в том числе за имущественные преступления;
- социально опасные, склонные к совершению имущественных преступлений;
- нигде не работающие и ведущие паразитический образ жизни;
- несовершеннолетние, склонные к совершению краж;
- лица, состоящие на оперативных учетах в полиции.

В связи с этим устанавливать и проверять лиц, освободившихся из мест лишения свободы к моменту совершения кражи. Следует отметить, что при рассмотрении всех версий особое внимание следует уделять, первоначальному опросу потерпевших, проводников поезда, пассажиров вагона, в котором произошла кража, и других лиц, имеющих любую информацию, касающуюся происшествия. Необходимо учитывать теорию временных отношений (о которой упоминалось ранее) при совершении данного вида преступлений в поездах, так как с момента совершения преступления до момента прибытия следственно-

оперативной группы на место происшествия проходит довольно много времени и у преступников есть возможность скрыться, укрыть похищенные ценности и выработать тактику поведения при опросе. Следовательно, выдвижение версий всегда было и остаётся необходимым элементом оперативно-розыскной тактики, потому что сам выбор тактических приемов предполагает наличие информации о действительной ситуации и вероятных её изменениях, действительном поведении людей, групп и вероятном его изменении.

В разрешении задач оперативно-розыскного обеспечения раскрытия краж на железнодорожном транспорте следует иметь в виду не только разграничение оперативно-розыскной и уголовно-процессуальной деятельности, но и принимать во внимание существующие между ними связи и соотношения, иначе невозможно было бы определять характер и содержание такого обеспечения, а также правильно устанавливать нормативные и организационно-тактические формы взаимодействия между оперативным сотрудником и следователем.