

На правах рукописи



Михайлова Лариса Васильевна

**ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
РАСКРЫТИЯ И РАССЛЕДОВАНИЯ ХИЩЕНИЙ
НА ОБЪЕКТАХ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

12.00.12 – криминалистика;
судебно-экспертная деятельность;
оперативно-розыскная деятельность

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Краснодар – 2015

Работа выполнена в Федеральном государственном казенном
образовательном учреждении высшего образования
«Дальневосточный юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Гармаев Юрий Петрович

Официальные оппоненты: **Давыдов Сергей Иванович,**
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного
процесса и криминалистики
Алтайского государственного
университета;

Важенин Вячеслав Валерьевич,
кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры оперативно-
разыскной деятельности в ОВД
Краснодарского университета
МВД России

Ведущая организация – Омская академия МВД России

Защита диссертации состоится 21 декабря 2015 г. в 12-30 часов
на заседании диссертационного совета Д 203.017.02 при Красно-
дарском университете МВД России по адресу: 350005, г. Краснодар,
ул. Ярославская, 128, корпус «А4», конференц-зал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Краснода-
рского университета МВД России.

Полный текст диссертации, автореферат диссертации и отзыв
научного руководителя размещены на официальном сайте Красно-
дарского университета МВД России по адресу: www.krdu-mvd.ru
или www.krdu.mvd.ru

Автореферат разослан «___» октября 2015 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Сапронов Юрий Викторович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Морской транспорт является важнейшей составной частью транспортной системы России, на его долю приходится более 90% грузооборота и около 18% пассажирооборота, он обеспечивает перевозку большей части экспортных, импортных и транзитных грузов, а также снабжение районов Крайнего Севера. В целом на морской транспорт приходится около 64% внешнеторгового грузооборота, при этом, несмотря на непростую экономическую конъюнктуру на мировых рынках, объем грузопотоков, проходящих через морские порты России, растет и превысил 412 млн. тонн. Следует отметить, что с каждым годом этот вид транспорта все больше привлекает к себе внимание крупного, среднего и малого бизнеса. При этом неуклонно растут требования к безопасности объектов морского транспорта, в том числе сохранности имущества пассажиров и перевозимого груза.

По этим и многим иным причинам очевидно, что государство заинтересовано в обеспечении безопасности на указанных объектах. И здесь статистические данные отражают относительно благоприятную ситуацию. Так, в Российской Федерации на объектах морского транспорта число совершаемых хищений сравнительно невелико: в 2009 г. было зарегистрировано 668 хищений, в 2010 г. – 350, в 2011 г. – 198, в 2012 г. – 446, в 2013 г. – 153, в 2014 г. – 137.

Между тем даже поверхностный анализ приведенных данных свидетельствует о высокой степени латентности таких преступлений. В ходе исследования на это обстоятельство обратило внимание и подавляющее большинство опрошенных респондентов (сотрудников правоохранительных органов, работников морского транспорта), которые отметили, что регистрируется не более половины от числа реально совершаемых хищений. Одной из причин данной ситуации является тот факт, что пассажиры морского транспорта в большинстве случаев находятся в портах непродолжительное время, в связи с чем не всегда могут своевременно выявить факт хищения и обратиться с соответствующим заявлением в правоохранительные органы. Перевозчики также часто не заинтересованы в выявлении фактов хищений грузов и других видов несохранных перевозок, поскольку при возникновении таких ситуаций, как правило, вынуждены возмещать получателю материальный ущерб.

В ходе исследования установлено, что часть хищений маскируется преступниками под недостачу или неприбытие груза путем составления фиктивных коммерческих актов или внесения ложных сведений в перевозочные документы. Кроме того, владельцы так называемого «сырьевого груза» также часто предпочитают не обращаться в правоохранительные органы, так как не всегда могут объяснить законность происхождения перевозимого товара.

Эти и иные обстоятельства не только обуславливают высокую латентность хищений на объектах морского транспорта, но и в значительной степени затрудняют раскрытие и расследование анализируемой категории преступлений. При таких условиях особую значимость приобретает оперативно-розыскное обеспечение (ОРО) раскрытия и расследования хищений. Как установлено в ходе исследования, большая часть хищений на объектах морского транспорта (64%) выявляется и раскрывается путем осуществления оперативно-розыскной деятельности (ОРД).

Однако, как показало проведенное анкетирование, оперативные сотрудники, в чью компетенцию входит организация борьбы с хищениями на объектах морского транспорта, часто испытывают трудности при осуществлении такой деятельности, в том числе из-за острого дефицита или отсутствия соответствующих рекомендаций по ОРО. Такие рекомендации, по мнению респондентов (61%), должны создаваться с учетом особенностей функционирования морского транспорта и специфики преступлений, на них совершаемых.

Эти и иные подробно рассмотренные в диссертации обстоятельства обуславливают актуальность темы исследования и свидетельствуют о необходимости создания ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта.

Степень научной разработанности темы исследования. Исследованию хищений, в том числе и на объектах транспорта, уделялось внимание со стороны ученых различных наук антикриминального цикла.

Так, анализируемая категория преступлений вызывала и вызывает интерес многих ученых в области уголовного права, криминологии, в числе которых можно назвать Х.Д. Аликперова, А.И. Бойцова, Б.В. Волженкина, Л.Д. Гаухмана, С.А. Елисеева, А.К. Заморина, Ю.Л. Каверина, Г.А. Кригера, В.И. Плохову, А.П. Севрюкова, А.Б. Утевского, В.Е. Эминова, П.С. Яни и др.

Криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования хищений становилось предметом исследований таких ученых, как С.Р. Акимов, Ю.Ю. Барбачакова, И.А. Батаев, А.Ф. Волынский, А.В. Горбачев, Э.К. Горячев, Е.В. Давыдов, К.Е. Демин, П.Ю. Иванов, В.Г. Красильников, Н.А. Моисеев, А.Н. Москаленко, А.Я. Эрекаев и др.

Вопросам оперативно-розыскного обеспечения уголовного судопроизводства по делам о преступлениях, в том числе их отдельных видов, посвящены диссертационные исследования Б.Е. Богданова, Э.И. Бордиловского, Н.П. Водько, А.Н. Гущина, Е.С. Дубоносова, В.К. Зникина, С.Н. Иванова, М.П. Котухова, А.Ю. Козловского, В.Н. Коробейникова, Н.И. Крашенинникова, А.Г. Маркушина, С.А. Машкова, Н.А. Новикова, М.П. Полякова, Н.М. Попова, В.А. Самсонова, К.В. Суркова, А.И. Тесникова, В.С. Фещука, А.Н. Халикова, В.П. Хомколова, А.В. Шахматова, А.Ю. Шумилова и др.

Отдельные разноотраслевые вопросы борьбы с преступностью на объектах морского транспорта рассматривались в работах таких ученых, как И.А. Бадур, А.И. Коробеев, А.Н. Князев, Л.Л. Попов, А.А. Росса, А.В. Тубольцев, А.И. Чучаев.

При этом среди научных трудов, специально освещавших вопросы раскрытия и расследования хищений, совершенных на объектах морского транспорта, можно выделить лишь несколько исследований: В.Д. Берназ «Методика расследования краж народно-хозяйственных грузов на морском транспорте» (1986); В.С. Назаров «Расследование хищений грузов на морском и речном флоте» (1982); Н.М. Тарасик «Методика расследования хищений на водном транспорте» (2006).

Высоко оценивая работы указанных и иных авторов, уделявших внимание анализируемой категории преступлений, отметим, что они были посвящены либо уголовно-правовым и криминологическим вопросам противодействия хищениям на объектах морского транспорта, либо отдельным аспектам криминалистического обеспечения по делам данной категории. Проведенное исследование дает основание утверждать, что в настоящее время отсутствуют работы монографического характера, посвященные ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта.

Объектом исследования выступают общественные отношения, связанные с хищениями на объектах морского транспорта, в том числе деятельность правоохранительных органов по предупреждению, раскрытию и расследованию уголовных дел данной категории.

Предметом исследования являются отдельные нормы законодательства, регулирующего оперативно-розыскную деятельность, а также закономерности правоприменительной практики оперативных подразделений органов внутренних дел, обеспечивающих предупреждение, раскрытие и расследование хищений на объектах морского транспорта.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы состоит в разработке теоретических основ и прикладных рекомендаций, направленных на повышение эффективности ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта.

Достижение указанной цели обусловило необходимость постановки и решения следующих задач:

1) определить понятие и содержание ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта;

2) выявить и проанализировать проблемы правового регулирования в сфере ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта и обозначить основные направления решения этих проблем;

3) определить и проанализировать элементный состав оперативно-розыскной характеристики хищений на объектах морского транспорта;

4) провести факторный анализ обстоятельств, влияющих на динамику хищений на объектах морского транспорта;

5) разработать научно обоснованные рекомендации по совершенствованию организации деятельности оперативных подразделений органов внутренних дел, обеспечивающих предупреждение, раскрытие и расследование хищений на объектах морского транспорта;

6) рассмотреть особенности организационного и информационного обеспечения деятельности оперативных подразделений по раскрытию хищений на объектах морского транспорта и обозначить пути совершенствования этой деятельности;

7) проанализировать особенности первоначального этапа раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта и

предложить научно обоснованные рекомендации по осуществлению оперативно-розыскных мероприятий (ОРМ) на этом этапе.

Методологическую основу исследования составили диалектический метод и иные общенаучные методы познания: анализ и синтез, обобщение, индукция, дедукция, абстрагирование, аналогия, а также частнонаучные методы: формально-логический, историко-правовой, обобщение судебно-следственной и оперативно-розыскной практики, изучение материалов уголовных дел, наблюдение, опрос (анкетирование и интервьюирование практических работников), метод экспертных оценок и др.

Нормативной основой диссертации являются нормы международного права, международные договоры России с иностранными государствами, Конституция РФ, Федеральный закон «Об оперативно-розыскной деятельности», иные законодательные, а также ведомственные нормативные правовые акты Министерства внутренних дел РФ, составляющие правовую основу деятельности правоохранительных органов по борьбе с хищениями на объектах морского транспорта. Кроме того, при подготовке диссертации использовались решения Конституционного суда РФ, а также постановления Пленума Верховного Суда РФ.

Теоретической основой исследования послужили труды видных ученых в области оперативно-розыскной деятельности, криминалистики, уголовного права и уголовного процесса, принадлежащие А.М. Абрамову, Т.В. Аверьяновой, В.А. Азарову, А.И. Алексееву, В.М. Аتماжитову, Л.Е. Ароцкеру, Р.Л. Ахмедшину, О.Я. Баеву, Р.С. Белкину, В.Г. Боброву, Ю.С. Блинову, В.М. Бозрову, В.И. Брылеву, В.С. Бурдановой, И.А. Возгину, Т.С. Волчецкой, А.Ф. Волынскому, Л.В. Винницкому, В.К. Гавло, Ю.П. Гармаеву, В.Д. Грабовскому, К.К. Горяинову, Д.В. Гребельскому, В.А. Гусеву, Г.А. Густову, В.А. Гуняеву, С.И. Давыдову, Е.С. Дубоносову, Л.Я. Драпкину, А.М. Ефремову, В.А. Жбанкову, Н.С. Железняку, В.И. Зажицкому, С.И. Захарцеву, В.К. Зникину, В.Д. Зеленскому, А.Н. Ильяшенко, Е.П. Ищенко, Л.Н. Калининичу, В.Н. Карагодину, Л.М. Карнеевой, Д.А. Коварину, В.Я. Колдину, С.Л. Кисленко, И.М. Комарову, В.И. Комиссарову, А.М. Кустову, И.А. Климову, Г.А. Кушнину, В.Д. Ларичеву, А.Г. Лекарю, Д.Н. Лозовскому, В.Ф. Луговику, В.А. Лукашову, А.Ф. Лубину, И.М. Лузгину, В.С. Овчинскому, С.С. Овчинскому, Н.В. Павличенко, М.П. Полякову, Е.Р. Россинской, В.Г. Самойлову, Ю.В. Сапронову, В.В. Сергееву,

Г.К. Синилову, Б.П. Смагоринскому, К.М. Тарсукову, В.В. Трухачеву, С.И. Улезько, А.Г. Филиппову, Ю.М. Худякову, А.Е. Чечетину, В.Ю. Шепитько, В.П. Шиенку, М.А. Шматову, В.И. Шиканову, Н.Г. Шурухнову, А.Ю. Шумилову, А.А. Эйсману, Н.П. Яблокову и др.

Эмпирическую базу исследования составили решения и разъяснения высших судебных органов РФ, а также статистические данные, предоставленные МВД России, Главным управлением на транспорте МВД России и его региональными управлениями в Дальневосточном, Северо-Западном, Южном федеральном округах, по вопросам борьбы с хищениями на объектах морского транспорта за период с 2009 по 2015 г. По специальной программе было изучено 286 уголовных дел анализируемой категории (архивных и находящихся в производстве, приостановленных), 131 дело оперативного учета; опрошено 156 сотрудников оперативных подразделений органов внутренних дел, в чью компетенцию входит применение мер борьбы с хищениями на объектах морского транспорта, а также 24 руководителя органов внутренних дел на транспорте, 85 следователей и дознавателей, 22 работника транспортной прокуратуры и 18 руководителей, представителей морских организаций и предприятий. Учен личный опыт работы диссертанта в различных должностях подразделений по оперативной работе Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу.

Научная новизна работы определяется, прежде всего, тем, что автор одним из первых на монографическом уровне предпринял попытку формирования теоретических основ и прикладных рекомендаций, направленных на повышение эффективности ОРО деятельности сотрудников правоохранительных органов по предупреждению, раскрытию и расследованию хищений на объектах морского транспорта.

Научной новизной характеризуются методологические подходы к определению содержания ОРО, принципы формирования и использования оперативно-розыскной характеристики хищений на объектах морского транспорта, а также авторский подход к формированию прикладных рекомендаций не только для сотрудников правоохранительных органов, но и для широких слоев населения, имеющих отношение к объектам морского транспорта.

Научная новизна выражается также **в основных положениях, выносимых на защиту:**

1. ОРО можно рассматривать в двух значениях: как деятельность и как совокупность научных положений и прикладных рекомендаций. В первом значении ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта можно определить как систему мер оперативно-розыскного свойства, реализуемых субъектами ОРД на указанных объектах в целях создания необходимых условий исполнения функции уголовного преследования, осуществления полного и объективного процесса доказывания; пресечения и нейтрализации противодействия криминальной среды; обеспечения безопасности участников уголовного судопроизводства, а также профилактики хищений, правового просвещения клиентов и работников морского транспорта.

2. ОРО как совокупность научных положений и прикладных рекомендаций, традиционно излагаемых в форме, доступной в основном профессионалам в области ОРД, в целях предупреждения преступлений на объектах морского транспорта и правового просвещения, может стать основой для разработки доступных уже для более широких слоев населения информационных материалов (памяток, буклетов и т. п.). Для этих целей разработана Памятка по предупреждению хищений на объектах морского транспорта.

3. Условия, определяющие особенности оперативной обстановки на объектах морского транспорта в части хищений, можно разделить на следующие группы: основные (круглосуточный цикл работы объектов морского транспорта, сосредоточение на относительно малых территориях значительного количества материальных ценностей, концентрация больших людских потоков, значительная протяженность маршрутов морского транспорта) и вспомогательные (специфика технологии обработки и перевозки различных грузов, территориально-географическое положение морского бассейна); устойчивые (фактор недостаточной информированности клиентов и работников объектов морского транспорта) и сезонные (циклические колебания интенсивности пассажирских и грузовых морских перевозок).

4. Под оперативно-розыскной характеристикой (ОРХ) хищений на объектах морского транспорта следует понимать информационно-статическую модель, содержащую в себе элементы уголовно-правовой и криминалистической характеристик хищений в сфере морского транспорта, причины и условия совершения преступлений на конкретной территории и иные данные, в своей совокупно-

сти имеющие значение для разработки и применения комплекса оперативно-розыскных средств в ходе раскрытия и расследования преступлений. ОРХ хищений на объектах морского транспорта включает в себя сведения об указанных объектах, типичных способах преступлений, а также личности типичных преступников. Значимым элементом ОРХ выступают также обстоятельства, способствующие совершению данных преступлений.

5. В правоприменении возникает проблема защиты лиц, оказывающих содействие на конфиденциальной основе, и получения от них доказательственной и иной информации. С учетом актуальности обозначенной проблемы статью 15 Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» предлагается дополнить частью 4.1 следующего содержания: «При использовании документов, зашифровывающих личность граждан, оказывающих содействие на конфиденциальной основе, данные документы могут быть использованы для подготовки и осуществления следственных и судебных действий в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства Российской Федерации».

6. Предложена система мер в рамках ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта, включающая выбор оперативным сотрудником наиболее целесообразных тактических приемов в ходе проведения ОРМ, а также типовой перечень обстоятельств, подлежащих установлению сотрудником оперативного подразделения во взаимодействии со следователем, и иные меры.

7. Деятельность межрегионального, регионального и территориального уровней оперативных подразделений по раскрытию и расследованию хищений на объектах морского транспорта представляется целесообразным модернизировать путем оптимизации их структурно-функционального построения. При этом предлагается использовать организационно-управленческий, организационно-тактический, оперативно-тактический подходы.

8. Для снижения уровня латентности хищений на объектах морского транспорта среди прочих мер рекомендуется использование средств правового просвещения клиентов и работников морского транспорта (сформированных на основе предлагаемого ОРО), которые, кроме прочих позитивных результатов, позволят более эффективно реализовывать тактические приемы, направленные на получение

ние оперативно-ориентирующей информации о признаках подготавливаемых, совершаемых или совершенных противоправных деяний.

9. Особенности ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта определяются в зависимости от складывающихся оперативно-розыскных ситуаций, которые можно разделить на следующие виды:

известно, что и у кого (из какой отправки) похищено, но неизвестно, кем совершено хищение;

известно, что похищено, но неизвестно, кем и у кого (из какой отправки) совершено хищение.

Для разрешения каждой из выделенных ситуаций предложен комплекс ОРМ, реализация которых будет способствовать наиболее эффективному раскрытию и расследованию хищений на объектах морского транспорта.

Теоретическая значимость исследования. Теоретические положения и выводы, сформулированные в диссертации, могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях в области ОРО раскрытия и расследования преступлений различных видов и групп, в том числе совершаемых на иных объектах транспорта. Комплексный характер исследования, его направленность на интеграцию знаний в области ОРД, криминалистики, уголовного процесса, международного права могут способствовать дальнейшему развитию межотраслевых средств и методов противодействия преступности.

Предложенные автором методологические подходы к формированию оперативно-розыскной характеристики преступлений, оперативно-розыскных средств и методов профилактики, раскрытию, расследованию хищений на объектах морского транспорта, другие теоретические выводы и предложения могут способствовать развитию теории науки оперативно-розыскной деятельности.

Практическая значимость исследования состоит в том, что отдельные положения исследования применимы при совершенствовании оперативно-розыскного законодательства, а также подготовке ведомственных нормативных актов. Кроме того, основные положения и прикладные рекомендации диссертационного исследования могут быть использованы в правоприменительной практике оперативных, следственных подразделений и подразделений дознания, а также органов прокуратуры (прокурорский надзор за ОРД и процессуальной деятельностью органов предварительного расследова-

ния) для повышения эффективности противодействия хищениям на объектах морского транспорта.

Диссертационные положения могут также использоваться при проведении занятий по переподготовке и повышению квалификации оперативных сотрудников, следователей и т. д., а также в учебном процессе юридических вузов при преподавании таких дисциплин, как оперативно-розыскная деятельность, криминалистика и др.

Степень достоверности результатов исследования обеспечивается тем, что сформулированные положения разработаны на основе фундаментальных взглядов на формирование оперативно-розыскного обеспечения по делам о преступлениях различных видов и групп, согласуются с опубликованными ранее работами других авторов по сходной тематике. Исследование базируется на данных, полученных в ходе анализа и обобщения оперативно-следственной и судебной практики, официальной статистики, анкетирования и интервьюирования работников правоохранительных органов, представителей морских организаций и предприятий, а также на многолетнем опыте автора, работавшего на должностях оперативно-начальствующего состава оперативных подразделений Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу.

При осуществлении диссертационного исследования использованы апробированные методы научного познания с учетом методологических требований науки оперативно-розыскной деятельности.

Апробация результатов исследования. Основные результаты диссертационного исследования заслушивались на заседаниях кафедры оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел Дальневосточного юридического института МВД России; докладывались и обсуждались на четырех научно-практических конференциях, в том числе двух международного уровня: «Актуальные проблемы теории и практики противодействия наркопреступности на Дальнем Востоке» (г. Хабаровск, 2007), «Проблемы и перспективы государства и права в XXI в.» (г. Улан-Удэ, 2015); Всероссийской – «Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Дальневосточном федеральном округе» (г. Хабаровск, 2008) и межведомственной – «Оперативно-розыскная деятельность полиции: вопросы теории и практики» (г. Хабаровск, 2014).

Сформулированные в рамках исследования научно-практические положения внедрены в учебный процесс Краснодарского университета МВД России, юридического факультета Бурятского государственного университета, Дальневосточного юридического института МВД России, а также в практическую деятельность Управления

на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу, Управления МВД России по Приморскому краю, Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета России; нашли отражение в девяти научных публикациях, четыре из которых опубликованы в периодических изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Минобрнауки России.

Структура диссертации определена ее целью и задачами. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения, списка литературы и приложений. Диссертация оформлена в соответствии с требованиями ВАК при Минобрнауки России.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновываются актуальность и степень разработанности избранной темы; указываются цель, основные задачи, объект и предмет диссертационного исследования; определяются методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы работы, научная новизна проведенного исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; излагаются теоретическая и практическая значимость полученных результатов, приводятся данные об их апробации.

Первая глава **«Теоретические основы и проблемы правового регулирования оперативно-розыскного обеспечения раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта»** включает в себя два параграфа.

В первом параграфе **«Теоретические основы оперативно-розыскного обеспечения раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта»** внимание уделяется развитию научных представлений о сущности и содержании ОРО раскрытия и расследования преступлений в целом и по исследуемой категории преступлений в частности, а также отграничению этой научной категории от смежных понятий.

Анализируя работы теоретико-методологического характера, принадлежащие А.М. Абрамову, А.И. Глушкову, В.К. Зникину, А.Ю. Шумилову и другим ученым, автор приходит к выводу, что эффективность раскрытия, расследования и предупреждения преступных посягательств не может быть достигнута лишь разработкой

частной оперативно-розыскной методики и реализацией изложенных в ней рекомендаций, а требует комплексного воздействия на весь процесс получения и анализа информации о преступной деятельности за счет создания, совершенствования и использования оперативно-розыскных средств и методов, т. е. соответствующего ОРО данного процесса.

Следует отметить, что единого понятия ОРО, которое бы разделялось всеми или большинством исследователей в этой области, на сегодняшний день не сформулировано. Вместе с тем, практически любое из предлагаемых в науке определений включает указание на то, что ОРО – это система прикладных комплексных рекомендаций, разрабатываемых в рамках науки ОРД с целью повышения эффективности деятельности оперативных сотрудников при осуществлении ими своих полномочий. При этом ОРО по своей направленности и содержанию шире, чем любая криминалистическая методика. В то же время рекомендации, разрабатываемые в рамках методик расследования (например, по преодолению противодействия уголовному преследованию и др.), некоторые элементы, входящие в структуру криминалистических характеристик (типичные данные о личности преступника, предмет преступного посягательства, обстановка совершения преступления и пр.), могут быть учтены при формировании ОРО. И наоборот, отдельные рекомендации, предложенные в рамках ОРО, могут успешно использоваться следователями при расследовании преступлений (например, рекомендации по выявлению следов преступного посягательства).

При создании рекомендаций в рамках ОРО раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта необходимо учитывать его самостоятельный характер. Такая самостоятельность определяется специфическим содержанием ОРО, которое предполагает наступательность, разведывательно-поисковый характер и наличие оперативного прогнозирования. Эти элементы содержания по своей природе, порядку применения, последствиям существенно отличаются от криминалистических средств противодействия преступности.

На основании вышеизложенного можно утверждать, что основными адресатами ОРО должны стать оперативные сотрудники, в обязанности которых входит раскрытие и расследование хищений на объектах морского транспорта; факультативными адресатами –

следователи и дознаватели, осуществляющие досудебное производство по данной категории уголовных дел.

Соискатель, опираясь на мнения авторитетных ученых в области ОРД и криминалистики, предлагает рассматривать категорию «оперативно-розыскное обеспечение» в двух значениях:

как деятельность по применению системы мер оперативно-розыскного свойства, реализуемых субъектами ОРД на объектах морского транспорта, в целях создания необходимых условий исполнения функции уголовного преследования, осуществления полного и объективного процесса доказывания, пресечения и нейтрализации противодействия криминальной среды, профилактики хищений, правового просвещения клиентов и работников морского транспорта;

как совокупность научных положений и прикладных рекомендаций.

Именно такой подход к пониманию ОРО может стать основой для разработки доступных уже для более широких слоев населения информационных материалов (памяток, буклетов и т. п.). Развивая данное положение, автор разработал и успешно апробировал на практике Памятку по предупреждению хищений на объектах морского транспорта.

Во втором параграфе *«Проблемы правового регулирования оперативно-розыскного обеспечения раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта»* проведен анализ нормативной базы, регулирующей указанную деятельность.

Исследуется трансграничный характер функционирования преступности на объектах морского транспорта как фактор, обуславливающий необходимость международного сотрудничества в сфере оперативно-розыскной деятельности. Отмечается, что анализируемая категория преступлений совершается в том числе и в отношении имущества, принадлежащего иностранным гражданам (юридическим лицам), иногда при их участии; типичны ситуации хищений на судах, находящихся на территории Российской Федерации, но под флагом иностранного государства.

При совершении подобного рода хищений сотрудники правоохранительных органов в своей деятельности руководствуются общепризнанными нормами международного права, международными договорами и отечественным законодательством в той части, в которой оно распространяет свое действие на возникшие правоот-

ношения. Однако проведенный автором системный анализ обозначенных норм права и практики их применения позволил выявить ряд направлений в деятельности сотрудников, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, которые требуют дополнительной нормативной регламентации. Актуализируя выявленные проблемы, диссертант вносит предложения по совершенствованию законодательства, регулирующего оперативно-розыскную деятельность:

1. Несмотря на то, что в морском порту РФ иностранные суда подпадают под действие отечественного законодательства, на них в то же время продолжают действовать законы флага государства, под которым они находятся, и они юридически являются территорией другой страны. В подобных случаях оперативные сотрудники, в соответствии с законом, имеют право только на обмен информацией с экипажем судна и лицами, находящимися на его борту, что в большинстве случаев приводит к утрате информации и предметов, которые могут в дальнейшем выступать в качестве доказательств по уголовному делу.

Основываясь на материалах судебной практики, результатах анкетирования и интервьюирования оперативных сотрудников, личном профессиональном опыте, диссертант полагает разумным предусмотреть в международных договорах упрощенный порядок доступа работникам правоохранительных органов в служебных целях на борт иностранного судна, находящегося в порту РФ под флагом другого государства, а также закрепление механизма осуществления до возбуждения уголовного дела совместных действий, направленных на раскрытие хищений, осуществляемых российскими оперативными сотрудниками совместно с представителями заинтересованных государств.

2. Не установлена обязательность получения судебного решения на проведение такого ОРМ, как обследование каюты, поскольку до настоящего времени однозначно не определено, является ли она жилым помещением. В ходе исследования резюмируется, что каюта морского судна имеет все признаки жилого помещения, а следовательно, ее обследование, а также иные ОРМ, связанные с ограничением конституционных прав граждан, возможно проводить только на основании судебного решения. Вносятся соответствующие предложения (более подробно изложенные в диссертации) по совершенствованию законодательства в этой части.

3. Недостаточно определены полномочия оперативных сотрудников по обеспечению безопасности лиц, оказывающих содействие в проведении ОРМ до возбуждения уголовного дела. При этом типичны ситуации покушения на жизнь свидетелей и потерпевших, которые еще не успели дать показания в качестве участников уголовного судопроизводства на досудебных стадиях и в суде.

С учетом изложенных обстоятельств предлагается: а) уточнить формулировку ч. 2 ст. 3 Федерального закона от 20 августа 2004 г. № 119-ФЗ «О государственной защите потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства», предусмотрев в ней в качестве лиц, принимающих решение о принятии мер государственной защиты, и руководителей органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, в производстве у которых находятся сведения, полученные в ходе осуществления ОРД; б) ст. 15 Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» дополнить ч. 4.1 следующего содержания: «При использовании документов, зашифровывающих личность граждан, оказывающих содействие на конфиденциальной основе, данные документы могут быть использованы для подготовки и осуществления следственных и судебных действий в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства Российской Федерации».

Вторая глава **«Особенности оперативно-розыскной характеристики хищений, совершаемых на объектах морского транспорта»** включает в себя четыре параграфа.

В первом параграфе **«Оперативно-розыскная характеристика хищений как научная категория теории оперативно-розыскной деятельности»** на основе анализа мнений ученых по данной проблеме, данных, полученных в результате изучения материалов уголовных дел и дел оперативного учета, анкетирования и интервьюирования практических работников выявляются и обосновываются основные критерии, которые должны быть положены в основу формирования ОРХ хищений на объектах морского транспорта. В их числе следующие:

1. Назначением ОРХ является ориентирование оперативного сотрудника на судебную перспективу (т. е. на реальность направления уголовного дела в суд с последующим привлечением виновных к установленной уголовным законом ответственности). Максимально верный ее прогноз возможен только с учетом данных об

уголовно-правовой характеристики деяния. В связи с этим важно при формировании ОРХ учитывать наиболее трудные для установления и доказывания признаки составов хищений анализируемой категории (например, характер и размер причиненного ущерба).

2. Задачами ОРД являются выявление, предупреждение, пресечение и раскрытие преступлений, а также выявление и установление лиц, их подготавливающих, совершающих или совершивших и т. д. (ст. 2 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности»). В связи с этим ОРХ должна содержать рекомендации, которые позволят достичь указанных задач.

3. Достаточно распространены случаи привлечения к уголовной ответственности за превышение должностных полномочий при проведении ОРМ сотрудников оперативных подразделений. О недопустимости выхода за грани правомерной деятельности может и должна предупреждать ОРХ.

С учетом этих и иных подробно рассмотренных в диссертации требований к формированию анализируемой категории формулируется следующее определение. ОРХ хищений на объектах морского транспорта представляет собой информационно-статическую модель, содержащую в себе элементы уголовно-правовой и криминалистической характеристик хищений в сфере морского транспорта, причины и условия совершения преступлений на конкретной территории и иные данные, в своей совокупности имеющие значение для разработки и применения комплекса оперативно-розыскных средств в ходе раскрытия и расследования преступлений.

Представляется, что обозначенная ОРХ должна включать следующие элементы: информацию об объектах морского транспорта, способе, обстановке совершения хищений на этих объектах, личности преступника; к тактически значимым элементам необходимо отнести обстоятельства, способствующие совершению данных преступлений.

Во втором параграфе *«Факторный анализ обстоятельств, влияющих на динамику хищений на объектах морского транспорта»* резюмируется, что нецелесообразно формировать ОРХ хищений на объектах морского транспорта без максимального анализа и учета таких факторов. Классифицируя их на основные и вспомогательные, устойчивые и сезонные, диссертант отмечает, каким образом те или иные характеристики влияют на динамику хищений, а также на деятельность оперативных сотрудников по борьбе с анализируемой категорией преступлений.

Анализируются факторы, влияющие на структуру и динамику хищений, совершаемых на объектах морского транспорта, учет которых позволит оптимизировать деятельность по раскрытию и расследованию таких преступлений. Выделяя такие факторы, как круглосуточный цикл работы, сосредоточенность на относительно малых площадях значительного количества материальных ценностей, дальность маршрутов движения, автор отмечает специфику влияния таких факторов, как географическое расположение морского бассейна и недостаточность правового информирования и правового просвещения клиентов и работников морского транспорта. Первый из указанных факторов, в силу месторасположения морских бассейнов и портов, их взаимосвязи с развитостью транспортных сетей (автомобильных, железнодорожных), выступает в качестве обстоятельства, влияющего на способы подготовки к преступлению, динамику хищений.

Вторым упомянутым фактором является недостаточная информированность лиц, осуществляющих деятельность на указанных объектах. Предлагается регулярная рассылка информационных писем об имеющихся фактах хищений, способах их совершения грузополучателям и грузоотправителям, а также радиотрансляция аналогичного содержания для пассажиров объектов морского транспорта и другие меры по доведению информации о возможных хищениях и способах их предотвращения, что будет способствовать снижению числа совершаемых преступлений данного вида. Доказывается, что указанная информация может формироваться на основе данных из настоящей ОРХ.

Подчеркивается вариативность факторов, определяющих особенности и влияющих на динамику раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта. Указывается, что учет таких факторов необходим при определении форм и методов борьбы с преступностью на данных объектах, а также организационном построении ОВД.

В третьем параграфе **«Объекты морского транспорта как элемент оперативно-розыскной характеристики хищений»** анализируется содержание таких значимых для настоящего исследования понятий, как «судно», «морской порт», «морское пространство». В результате диссертант приходит к выводу о том, что под объектами морского транспорта следует понимать совокупность морских пространств и транспортных терминалов (морских портов), а также

транспортных средств (судов) и предприятий, как выполняющих перевозки (пассажиров и грузов), добычу рыбы, так и обеспечивающих их работу.

Обращается внимание на то, что особенности, которыми обладают объекты морского транспорта (протяженность морских пространств, удаленность судов при их нахождении в море и т. д.), не всегда позволяют проводить весь необходимый комплекс ОРМ, перечисленных в Федеральном законе «Об оперативно-розыскной деятельности», что следует учитывать при планировании и организации таких мероприятий.

Обосновывается позиция о том, что знание оперативными сотрудниками специфики функционирования объектов морского транспорта: 1) повышает результативность их деятельности по установлению мест возможного появления преступников, способов подготовки, совершения и сокрытия преступлений; 2) дает возможность более эффективно спланировать и организовать проведение ОРМ, надлежащим образом зафиксировать их результаты.

В четвертом параграфе ***«Способы совершения хищений на объектах морского транспорта и данные о личности типичного преступника»*** автор предлагает следующую классификацию групп способов анализируемой категории преступлений: 1) преступления, которые совершены лицами, обслуживающими объекты морского транспорта, работающими на них, либо при их участии (получение денег по фиктивным документам; в процессе продажи активов под видом неликвидного имущества; в ходе использования объектов морского транспорта с государственным участием; путем неправомерного возмещения НДС и пр.); 2) преступления, которые совершены лицами, не являющимися работниками морского транспорта, и без их участия (хищения, совершаемые лицами под видом торговых агентов или представителей порта на судах; путем слива топлива из баков судна; путем предъявления поддельных документов, оформленных от имени различных предприятий и организаций; завладение имуществом путем вскрытия запирающих устройств либо применения насилия или угрозы применения насилия).

Каждая из выделенных групп способов, в свою очередь, имеет специфические разновидности, характеризуется только ей присущими стадиями подготовки, совершения и сокрытия преступления и образующимися при этом следами.

В рамках исследования установлено, что хищения на объектах морского транспорта в основном совершаются лицами мужского пола, средний возраст которых составляет 35–40 лет. Такие лица, как правило, имеют среднее специальное образование, обладают профессиональными познаниями в технологии производственного процесса и функционирования объектов морского транспорта. В большинстве случаев ими являются докеры-механизаторы морских портов; водители автотранспорта, осуществляющие ввоз-вывоз продукции или грузов с территории морских портов; члены экипажей судов (капитан, помощник капитана, боцман, матрос и др.); сюрвейторы, буксировщики; кладовщики, весовщики, приемосдатчики, бухгалтеры и другие служащие морских портов, в том числе материально ответственные лица.

Резюмируется, что данные о личности преступника, а также о способах подготовки, совершения и сокрытия хищений на объектах морского транспорта являются основой для выдвижения версий (о местонахождении похищенного имущества, способах противодействия со стороны лиц, причастных к совершению преступления и т. п.), определения комплекса проводимых оперативно-розыскных мероприятий.

Третья глава «Особенности оперативно-розыскного обеспечения раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе *«Организационное и информационное обеспечение деятельности оперативных подразделений по раскрытию хищений на объектах морского транспорта»* обращается внимание на недостаточно высокую эффективность оперативно-розыскного и криминалистического обеспечения деятельности правоохранительных органов по борьбе с хищениями на указанных объектах. Одна из причин сложившейся ситуации в работе оперативных сотрудников, по мнению диссертанта, связана с тем, что структурное построение оперативных подразделений отстает от потребностей практики, не способствует формированию стабильного ядра оперативных сотрудников, не ориентирует их на быстрое овладение соответствующими знаниями, умениями и навыками. В связи с этим автором предложена модель структурно-функционального построения оперативных подразделений органов внутренних дел на транспорте. Основу модели составляет трехуровневая система оперативных подразделений, включающая в себя:

отделы (или отделения), создаваемые на базе управлений на транспорте МВД России по федеральным округам с дислокацией в конкретном морском порту, не наделенные властными полномочиями по отношению к нижестоящим оперативным подразделениям (межрегиональный уровень);

линейные управления (ЛУ) или линейные отделения (ЛО), сотрудники оперативных подразделений которых осуществляют свою деятельность в пределах портовых комплексов одного региона с делением по функциональным обязанностям на две группы (региональный уровень);

отделения оперативных подразделений (ЛОП и ЛПП) по выявлению и раскрытию преступлений в конкретном морском порту (территориальный уровень).

При формировании данной структуры предлагается использовать следующие подходы:

организационно-управленческий (при реализации комплексных программ борьбы с преступностью на объектах морского транспорта);

организационно-тактический (при предупреждении и раскрытии межрегиональных хищений);

оперативно-тактический (при осуществлении оперативно-розыскных мероприятий).

Проведенный опрос граждан, имеющих отношение к объектам морского транспорта, работающих на них, показал, что подавляющее большинство из них (свыше 80 % респондентов) имеют не высокий уровень правовой информированности, в частности, неверно оценивают юридические признаки хищения и соучастия в его совершении, не имеют представления о том, как не допустить вовлечения себя в преступные отношения, связанные с хищениями на объектах морского транспорта. Диссертант обосновывает тезис о том, что одним из приоритетных направлений при разработке ОРО должно стать правовое просвещение широких слоев населения. Подчеркивается, что такой подход позволит в том числе снизить латентность анализируемой категории преступлений.

Во втором параграфе **«Особенности оперативно-розыскного обеспечения на первоначальном этапе раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта»** уделяется особое внимание следующим типичным оперативно-розыскным ситуациям, возникающим на данном этапе:

1) известно, что и из какой отправки похищено, но неизвестно, кем совершено хищение;

2) известно, что похищено, но неизвестно, кем и из какой отправки совершено хищение.

Для разрешения каждой из выделенных ситуаций предложен комплекс оперативно-розыскных мероприятий, реализация которых будет способствовать наиболее эффективному раскрытию и расследованию хищений на объектах морского транспорта.

Диссертант предлагает типовой перечень обстоятельств, подлежащих установлению сотрудником оперативного подразделения во взаимодействии со следователем. Так, рекомендуется устанавливать обстоятельства, которые:

1) находят свое отражение в профессиональной деятельности, образе жизни, поведении лиц, подготавливающих, совершающих, совершивших хищения (частые получения пропуска для въезда на территорию и выезд с территории морского порта; расходование крупных сумм денег, приобретение дорогостоящих вещей лицами, имеющими доступ к материальным ресурсам объектов морского транспорта; высказывание намерения совершить хищение и пр.);

2) проявляются в несоответствии при документальном отражении технологических операций, в изменении экономических показателей, характеризующих деятельность различных объектов морского транспорта (несоответствие хозяйственной деятельности рассматриваемых производств ее документальному оформлению; наличие материальных подлогов в документах и недостатков в их оформлении; ухудшение либо нарушение единства технико-экономических показателей и пр.);

3) отражаются в организационно-хозяйственной сфере (факты несвоевременной сдачи добытого улова; обнаружение излишков и недостач и т. п.).

Предлагается целый ряд тактических приемов по осуществлению документальных проверок, установлению лиц, которые осведомлены о преступных действиях расхитителей и которых при возбуждении уголовного дела можно допросить в качестве свидетелей, других тактических приемов, реализация которых позволит повысить эффективность раскрытия и расследования хищений на объектах морского транспорта.

В **заключении** диссертации излагаются основные выводы, рекомендации и предложения, сформулированные по результатам проведенного исследования.

В **приложениях** к диссертации представлены анкеты, которые предлагались для заполнения оперативным сотрудникам, следователям, дознавателями, работникам прокуратуры.

Основные научные результаты диссертации опубликованы в следующих работах автора:

Научные статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России:

1. Михайлова Л.В. Основные виды и способы совершения преступлений на объектах морского транспорта // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2014 – № 1(27). – С. 108–115 (0,7 п. л.).

2. Михайлова Л.В. О некоторых проблемах законодательного регулирования ограничения конституционных прав граждан при проведении ОРМ в каюте морского судна // Библиотека криминалиста. – 2014. – № 6. – С. 142–150 (0,8 п. л.).

3. Волков В.Н., Михайлова Л.В. Организация оперативно-розыскной деятельности оперативных подразделений по раскрытию преступлений на объектах морского транспорта (по мат. УТ МВД России по ДФО) // Актуальные проблемы оперативно-розыскной и административной деятельности органов внутренних дел. – 2015. – № 1. – С. 78–86 (0,5 п. л.).

4. Михайлова Л.В. Правовое просвещение в оперативно-розыском обеспечении раскрытия и расследования отдельных видов преступлений // Вестник Бурятского госуниверситета. Вып. 2 Право. – 2015. – С. 291–293 (0,4 п. л.).

Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:

5. Михайлова Л.В. Лица, совершающие преступления на объектах морского транспорта // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. – 2014. – № 1(26). – С. 70–73 (0,3 п. л.).

6. Михайлова Л.В. Понятие и содержание оперативно-розыскной характеристики преступлений, совершаемых на объектах морского транспорта // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. – 2014. – № 4 – С. 67–72 (0,5 п. л.).

7. Михайлова Л.В. Проблемы применения мер безопасности к лицам, содействующим оперативным подразделения органов внутренних дел // Полицейский сыск: науч.-практ. сборник. – Хабаровск: Дальневосточный юридический институт МВД России, 2014. – С. 51–56 (0,4 п. л.).

8. Михайлова Л.В. О некоторых проблемах правового регулирования оперативно-розыскного производства // Проблемы теории и практики ОРД ОВД. – Барнаул, 2014. – С. 142–147 (0,3 п. л.).

9. Михайлова Л.В. Обстановка совершения хищений на объектах морского транспорта как элемент оперативно-розыскной характеристики // Проблемы и перспективы развития государства и права в XXI веке: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. 18–21 июня 2015 г. / под ред. И.А. Шаралдаевой; отв. ред. Е.А. Хлыстов. – Улан-Удэ: ВСГУТУ, 2015. – С. 98–102 (0,3 п. л.).

Подписано в печать 20.10.2015. Печ. л. 1,3.
Тираж 120 экз. Заказ 339.

Краснодарский университет МВД России.
350005, Краснодар, ул. Ярославская, 128.