

Міністерство внутрішніх справ України
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

В.С. Кузьмічов, І.В. Пиріг

**ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ
ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ
ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ**

Монографія

Дніпропетровськ
«Ліра ЛТД»
2008

ББК 67.9(4УКР)62

К 89

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Дніпропетровського державного університету
внутрішніх справ (протокол № 10 від 27 грудня 2007 року)*

РЕЦЕНЗЕНТИ

Шепітько В.Ю. – доктор юридичних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, член-кореспондент Академії правових наук України, завідувач кафедри криміналістики Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого;

Стахівський С.М. – доктор юридичних наук, професор, начальник кафедри кримінального процесу Київського національного університету внутрішніх справ.

К 89 Кузьмічов В.С., Пиріг І.В.

Використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті: Монограф. – Д.: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2008. – 168 с.

ISBN 978-966-383-152-7

Розглядаються актуальні теоретичні і практичні проблеми використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Досліджуються види, форми та суб'єкти використання спеціальних знань за даною категорією злочинів. На основі узагальнення практики визначено спеціальні знання та суб'єкти їх використання на всіх етапах розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті, розроблено методичні рекомендації щодо проведення слідчих дій з участю спеціалістів, окреслено основні напрямки вдосконалення законодавства, що регулює використання спеціальних знань в кримінальному судочинстві.

Для науковців, викладачів, курсантів і студентів юридичних закладів освіти, працівників-практиків органів внутрішніх справ.

ISBN 978-966-383-152-7

© Пиріг І.В., 2007
© Кузьмічов В.С., 2007
© ДДУВС, 2008
© Ліра ЛТД, 2008

ВСТУП

На сучасному етапі розвитку України відбуваються великі політичні, економічні та соціальні перетворення. Ці процеси відбуваються у складних умовах, які характеризуються кількісними та якісними змінами злочинності, криміналізацією різних сфер економіки. На сьогодні в економіці України залізничний транспорт залишається одним із основних. Обсяги перевезень вантажів і пасажирів у період з 1998 по 2007 рр. підвищилися, що призвело до ускладнення криміногенної обстановки. Найбільш розповсюдженими злочинами на залізничному транспорті, за даними Міністерства внутрішніх справ (близько 12 % за підсумками 2006 р.), залишаються розкрадання вантажів.

Аналіз діяльності транспортної міліції України свідчить, що криміногенна ситуація на залізниці залишається складною. За даними МВС України, в 2005 р. зареєстровано 1296 крадіжок вантажів, з яких розкрито – 919, тобто кількість нерозкритих злочинів становила 29 %. В 2006 році з 1396 крадіжок вантажів розкрито 714, що становить 51 %. Всього за рік кількість нерозкритих крадіжок вантажів збільшилась на 20 %. Тому проблема забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті в умовах постійного зростання перевезень, набуває важливого державного значення.

До причин низької ефективності розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті належать, по-перше, специфіка роботи залізничного транспорту і пов'язані з цим особливості вчинення та приховування злочинів; довжина території залізниці, цілодобовий режим роботи транспорту, швидке пересування вантажів – все це ускладнює встановлення точного місця викрадення вантажу, свідків та очевидців й інших обставин. По-друге, недоліки в роботі дізнання та слідства, що виникають внаслідок некваліфіковано проведених слідчих дій та

оперативно-розшукових заходів і неповного використання під час їх проведення науково-технічних засобів. По-третє, відсутність на сьогодні науково обґрунтованих рекомендацій щодо використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних справ за фактами розкрадання вантажів.

Складність розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті зумовлена великою кількістю складних машин і пристроїв, що впливають на механізм вчинення злочину та утворення слідів, специфічних тільки для залізничного транспорту. З огляду на це постає потреба у спеціальних знаннях як у галузі техніки, так і криміналістики, а саме в специфіці виявлення, вилучення, дослідження слідів, що виникають при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Питанням розслідування злочинів на залізничному транспорті приділялась належна увага з боку вчених-криміналістів. Ними розроблено методики розслідування крадіжок з нерухомого потягу, розслідування розкрадань з контейнерних майданчиків, тактичні положення проведення окремих слідчих дій при розслідуванні злочинів, вчинених на залізниці тощо. Але в цих роботах лише згадується про спеціальні знання без ретельної розробки наукових рекомендацій і методики використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті.

В монографії визначено види спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті; надано класифікацію суб'єктів використання спеціальних знань та визначено роль кожного з них; окреслено коло питань, що вирішуються шляхом використання спеціальних знань. На основі аналізу практики розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті запропоновано алгоритм дій спеціаліста під час огляду місця події в залежності від об'єктів, що оглядаються; обґрунтовано необхідність залучення спеціалістів під час проведення обшуку та допиту; окреслено шляхи вдосконалення методики проведення

трасологічної експертизи запірно-пломбувальних пристроїв, визначено й описано способи їх розкриття, засоби та методи виявлення ознак, що вказують на порушення їх цілісності.

В теоретичному аспекті в монографії удосконалено визначення понять “спеціальні знання”, “спеціаліст”, “експерт”, “обізнана особа”, що вживаються в законодавстві та спеціальній літературі; надаються пропозиції щодо вдосконалення законодавства України, що регулює процес використання спеціальних знань у кримінальному судочинстві, набули подальшого розвитку пропозиції щодо введення у кримінальний процес нової форми використання спеціальних знань – допиту спеціаліста та положення щодо необхідності призначення експертизи до порушення кримінальної справи.

Розглянуті в роботі проблеми відносяться як до теорії, та і до практики розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Проведеним дослідженням сформульовано низку наукових положень, висновків і рекомендацій, які в своїй сукупності сприятимуть подальшому розвитку криміналістичної науки, експертної та слідчої практики.

Розділ 1
СУТНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ
ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

**1.1. Поняття та види спеціальних знань,
що використовуються при розслідуванні
розкрадань вантажів на залізничному транспорті**

Одним із основних завдань кримінального судочинства є швидке та повне розкриття злочинів (ст. 2 КПК України [87]), для вирішення якого слідчий, орган дізнання, прокурор, суд повинні вжити всіх передбачених законом заходів до встановлення події злочину, осіб, винних у вчиненні злочину (ст. 4 КПК України). При цьому посадові особи використовують свої знання, уміння та навички, одержані в процесі професійної підготовки та практичної діяльності. Але для вирішення вказаних завдань недостатньо наявності лише юридичних знань.

Розвиток сучасної науки і, насамперед прикладних наук, до яких відносять криміналістику, супроводжується взаємопроникненням знань, використанням прогресивних методів різних наук для вирішення завдань, що стоять перед правоохоронними органами. Неможливо уявити процес розслідування злочинів без використання досягнень таких фундаментальних наук, як філософія, логіка, соціологія, психологія та інших. Процес розслідування – це, перш за все, пізнання об'єктивної дійсності, що відбувається в соціальному середовищі певними суб'єктами. Також не можна уявити сучасне розслідування без використання останніх досягнень науково-технічного прогресу та

розроблених на їх основі науково-технічних засобів. Тому не випадково, що термін “спеціальні знання” виник у теорії кримінального судочинства та займає визначальне місце серед основних категорій криміналістики.

У теорії кримінального процесу та криміналістики науковцями одночасно вживаються такі конструкції, як “спеціальні знання” і “спеціальні пізнання”. Вживаючи ці терміни, вчені вкладають в них однаковий зміст, іноді не пояснюючи цього. Треба відмітити, що під “знанням” розуміють сукупність відомостей з якої-небудь галузі, набутих у процесі навчання, дослідження тощо; у свою чергу пізнання походить від слова пізнавати, тобто осягати розумом явища об’єктивної дійсності, одержувати істинне уявлення про кого-, що-небудь [22, с. 787]. В гносеології пізнання є специфічним різновидом духовної діяльності людини, процесом осягнення навколишнього світу, отримання та нагромадження знань. А знання – це інформація про світ, яка існує у формі певної суб’єктивної реальності, ідеальний образ дійсності. Іншими словами пізнання та знання відрізняються одне від одного як процес і результат [138, с. 293]. Ми приєднуємося до думки В.М. Махова, який вважає використання терміна “спеціальні знання” більш точним за термін “спеціальні пізнання” [105, с. 39].

В результаті аналізу наукових джерел можна встановити, що серед вчених-криміналістів немає одностайної думки з приводу визначення поняття “спеціальні знання”, що використовується у кримінальному судочинстві. Багато уваги цьому питанню приділив Б.В. Романюк [146, с. 41-44], поділивши всіх науковців, які розробляли проблему визначення спеціальних знань, на п’ять груп: перша група вважає, що спеціальні знання не є загальнодоступними; друга – що спеціальні знання є тільки науковими; третя група розглядає спеціальні знання як такі, що відповідають сучасному рівню розвитку науки і можуть використовуватись у сфері кримінально-процесуальної діяльності; четверта група визначає спеціальні знання, базуючись на роді професійної діяльності за певною спеціальністю; п’ята група стверджує, що спеціальні знання відсутні у суб’єкта доказування.

На нашу думку, представники всіх груп за запропонованою класифікацією правильно оцінюють різні ознаки спеціальних знань. Не можна погодитися тільки зі вченими, які висловлюють думку про

відсутність спеціальних знань у суб'єктів доказування, тобто органу дізнання, слідчого, прокурора, судді [105, с. 74; 32, с. 245; 151, с. 20].

Ми поділяємо думки науковців, які формулюють поняття “спеціальні знання”, базуючись на роді професійної діяльності за певною спеціальністю. З.М. Соколовський вважає, що віднесення знань до кола спеціальних “залежить від того, в межах загальної чи спеціальної освіти вивчаються закономірності, що вирішуються в конкретному випадку” [157, с. 8]. В основу визначення спеціальних знань він покладає поняття “професійної спеціальної підготовки” [158, с. 202]. На нашу думку, потребують уточнення терміни “професія” і “спеціальність”. Професія – це рід занять, трудової діяльності, що вимагає певних знань і навичок та є для –будь-кого джерелом існування [22, с. 995]. “Спеціальний” тлумачиться як той, який стосується окремої галузі науки, техніки, мистецтва тощо, призначений для спеціалістів цієї галузі [114, 317]. Професія є родовим поняттям по відношенню до спеціальності. Одна професія може включати декілька спеціальностей. Наведемо декілька прикладів. Професія інженера включає такі спеціальності: технолог, механік, вибухотехнік, будівельник, інженер з техніки безпеки тощо. Професія юриста включає такі спеціальності, як адвокат, нотаріус, слідчий, суддя. В свою чергу професія слідчого поділяється за спеціалізацією в залежності від груп злочинів, що розслідуються: вбивств, розкрадань (в тому числі вантажів на залізничному транспорті), зґвалтувань, шахрайства тощо. В.Г. Гончаренко ввів поняття “спеціальні криміналістичні знання” [38, с. 118] як знання в галузі криміналістичної техніки. По відношенню до професії криміналіста або експерта-криміналіста спеціальностями будуть галузі дактилоскопії, трасології, балістики, почеркознавства, одорології тощо. Ми поділяємо думки В.М. Махова, Н.І. Клименко, О.А. Кириченка, В.Д. Арсенєва, В.Г. Заблоцького, Г.М. Надгорного, М.Я. Сегая, Б.М. Ісакович [105, с. 47; 70, с. 39; 5, с. 56; 110, с. 15; 109, с. 76], які вважають, що деякі правові знання є також спеціальними. Тому поняття спеціальних знань в інших галузях права має відрізнятись. Для правознавця, наприклад, в галузі банківського, господарського, фінансового, міжнародного права тощо кримінально-процесуальні знання будуть спеціальними, і навпаки. При цьому ми підтримуємо А.Ф. Волобуєва, Г.М. Надгорного, Г.І. Грамовича,

В.Г. Гончаренка, В.Ю. Шепітька [32, с. 253; 110, с. 16; 44, с. 11; 39, с. 32; 184, с. 237] та інших авторів, які вважають, що криміналістичні знання, а саме – в галузі криміналістичної техніки, є спеціальними для слідчої діяльності.

Узагальнюючи думки вчених, Б.В. Романюк дає своє тлумачення: “спеціальні знання – це сукупність науково обґрунтованих відомостей окремого (спеціального виду), якими володіють особи – спеціалісти у рамках будь-якої професії у різних галузях науки, техніки, мистецтва та ремесла, і, відповідно до норм кримінально-процесуального законодавства, використовують їх для успішного вирішення завдань кримінального судочинства” [146, с. 57].

Т.В. Аверьянова , Р.С. Белкін , Ю.Г. Корухов , О.Р. Росинська вважають спеціальними “пізнання, придбані суб’єктом в процесі практичної діяльності шляхом спеціальної підготовки або професійного досвіду, засновані на системі теоретичних знань у відповідній галузі” [2, с. 398].

У свою чергу Г.І. Грамович пропонує наступне визначення: “спеціальними в кримінально-процесуальному значенні будуть систематизовані наукові знання, вміння та навички в окремій галузі людської діяльності (виключаючи знання в галузі матеріального та процесуального права), одержані в результаті цілеспрямованої професійної підготовки та досвіду роботи, що використовуються з метою збирання доказової й орієнтуючої інформації про злочинне діяння, а також сприяють розробці технічних засобів і прийомів роботи з доказами та встановлення вагомих обставин, що мають значення для справи” [44, с. 12]. Обмежують спеціальні знання галузями процесуального та матеріального права також М.В. Салтевський [151, с. 19-20], М.Г. Щербаковський та О.А. Кравченко [193, с. 4], А.В. Іщенко та Р.П. Марчук [67, с. 210].

На думку Є.І. Зуєва, “спеціальними є професійні, що відповідають сучасному рівню розвитку пізнання (виключаючи галузі процесуального та матеріального права) у науці, техніці, мистецтві або ремеслі, використання яких у боротьбі зі злочинністю сприяє виявленню доказової та оперативно-розшукової інформації, а також які сприяють розробці технічних засобів і тактичних прийомів виявлення і фіксації

слідів або інших ознак злочинних діянь” [60, с. 72]. Помічаючи як недолік у визначенні Є.І. Зуєва значно розширену галузь використання спеціальних знань, дає своє тлумачення П.П. Іщенко. Спираючись на норми кримінально-процесуального законодавства, яке обмежує коло використання спеціальних знань виявленням, фіксацією та вилученням доказів, П.П. Іщенко визначає спеціальні знання як “будь-які професійні знання, які можуть сприяти виявленню, фіксації та вилученню доказів” [65, с. 8]. Але, на нашу думку, в цьому визначенні, з одного боку, звужуючи галузь використання спеціальних знань, з іншого – автор значно розширює тлумачення їх суті.

Наведемо деякі визначення поняття “спеціальні знання”, які, на нашу думку, найбільш повно відображають їхню природу, походження та напрямки використання. Вказуючи на спосіб отримання спеціальних знань та наголошуючи на їх відповідність сучасному науковому та практичному рівню, надає своє визначення В.Ю. Шепітько. До спеціальних знань він відносить “будь-які знання та вміння об’єктивного характеру, отримані внаслідок вищої професійної підготовки, наукової діяльності, досвіду практичної роботи, що відповідають сучасному науковому та практичному рівню” [183, с. 119].

“Спеціальні знання – не загальновідомі у судочинстві наукові, технічні та практичні знання, набуті в результаті професійного навчання чи роботи за окремою спеціальністю особою, залученою як спеціаліст чи експерт з метою сприяння слідству або суду в з’ясуванні обставин справи чи наданні висновку з питань, для вирішення яких потрібне їх застосування”, – висловлюються В.К. Лисиченко та В.В. Циркаль [93, с. 22; 178, с. 8].

На думку В.І. Шиканова, спеціальними знаннями в кримінальному судочинстві прийнято називати “знання та практичний досвід, що необхідні для всебічного, повного й об’єктивного встановлення обставин, що входять у предмет доказування” [190, с. 4]. Але автор акцентує увагу на тому, що спеціальні знання не є загальновідомими, тобто такими, що не входять в загальноосвітню підготовку громадян, а також не є знаннями в галузі права, пов’язаними з кримінально-правовою оцінкою фактичних обставин кримінальної справи та з рішеннями процесуального характеру [189, с. 23]. На такій ознаці, як відсутність загальновідомості ґрунтуються

також визначення спеціальних знань, що наводять О.О. Ейсман [195, с. 90-91] та Г.М. Надгорний [110, с. 42]. На неправовій природі спеціальних знань наголошує А.Ф. Волобуєв і пропонує своє визначення: це “неправові науково-професійні знання і навички, одержані в результаті навчання і практичної діяльності в певній галузі, що використовуються для збирання і дослідження інформації під час розкриття і розслідування злочинів” [32, с. 251-252].

Розглядаючи спеціальні знання як міжгалузевий інститут права, своє визначення надає І.М. Сорокотягин: “Спеціальні пізнання – це знання, що відображають сучасний рівень розвитку певної галузі науки, техніки, мистецтва та ремесла, отримані в результаті спеціальної підготовки чи професійного досвіду, що не є загальнодоступними та загальновідомими і використовуються з метою встановлення істини по справі у випадку та у порядку, встановленому законом (кримінально-процесуальним, цивільно-процесуальним правом, адміністративно-процесуальним тощо)” [160, с. 15; 161, с. 7].

На важливості використання спеціальних знань при проведенні судових експертиз наголошує М.Г. Щербаковський. На його думку, “спеціальні знання – це професійні знання, отримані в результаті навчання, а також навички, здобуті обізнаною особою у процесі практичної діяльності в різних галузях науки, техніки та інших суспільно-корисних галузях людської діяльності, що використовуються разом з науково-технічними засобами при проведенні експертизи” [194, с. 3]. Однак у цьому визначенні галузь використання спеціальних знань неприпустимо обмежується тільки проведенням експертизи.

Одне з останніх визначень спеціальних знань наведено у дисертаційному дослідженні О.О. Бондаренка та запропоновано ним до нового КПК України: “Спеціальні знання – сукупність знань у будь-якій сфері людської діяльності – науки, техніки, мистецтва, ремесла і т.п. (крім правових знань дізнавача, слідчого, прокурора і судді), – набутих у результаті спеціальної підготовки або професійного досвіду, які використовуються для отримання доказової чи іншої інформації, необхідної для розкриття та розслідування злочинів” [19, с. 247]. Загалом визначення правильно відбиває суть спеціальних знань, але в ньому є неточності, які, до того ж, ускладнюють саме визначення. Наприклад,

“будь-яка сфера людської діяльності” включає і діяльність людини у побуті, але побутові знання, що не є науковими, як зазначалось раніше, до спеціальних не відносяться. У зазначеному аспекті можна вести мову про інші галузі людської діяльності: науку, техніку, мистецтво, ремесло. Не можна погодитися з цього приводу з думкою В.М. Махова про те, що знання в мистецтві та ремеслі практично не використовуються в кримінальному судочинстві [105, с. 43-46]. Слід зауважити, що важливим завданням використання спеціальних знань є не тільки розкриття та розслідування, а й попередження злочинів.

Використання спеціальних знань в слідчій і судовій практиці є завжди цілеспрямованим. Розкриття поняття цільового призначення спеціальних знань в кримінальному судочинстві має не тільки теоретичне, але і практичне значення. Спеціальні знання, що використовуються в межах кримінально-процесуального законодавства, складають наукові засади слідчої і судової діяльності. Чітке визначення мети їх застосування на кожній стадії кримінального процесу є важливим для правильного розуміння функцій і повноважень осіб, які використовують ті чи інші види знань в передбачених законом процесуальних формах. Як підкреслив В.В. Циркаль, “... правильне визначення цілей і вдосконалення відповідно до них способів і форм використання спеціальних знань при розслідуванні окремих видів злочинів – одна з важливих проблем криміналістики” [178, с. 8]. Далі, розвиваючи думку, він розділяє цілі використання спеціальних знань в залежності від особливостей розслідування окремих видів злочинів на пізнавальні та допоміжно-технічні, деталізуючи кожен групу. Є.І. Зуєв взагалі визначає мету використання спеціальних знань: “для підвищення ефективності розкриття, розслідування, попередження та судового розгляду кримінальних справ” [60, с. 69] – як критерій їх відмежування від інших.

На великому значенні спеціальних знань наголошує В.К. Лисиченко, який визначає такі основні цілі використання даних науки, техніки та спеціальних знань: “1) отримання необхідних відомостей, що служать підставою для прийняття обґрунтованих рішень по справі; 2) використання знань спеціалістів для виявлення, закріплення, вилучення доказів і з’ясування спеціальних питань, що виникають при проведенні

слідчих дій; 3) дослідження певних об'єктів і явищ для встановлення обставин, що мають значення для правильного вирішення справи” [92, с. 20]. А.Ф. Волобуєв, В.Г. Гончаренко, М.Г. Щербаковський та інші дослідники визначають мету використання спеціальних знань, як сприяння виявленню, фіксації та вилученню доказів, встановленню істини у кримінальній справі [32, с. 251-252; 38, с. 114; 192, с. 224].

Інші автори пов'язують мету використання спеціальних знань з формуванням доказової бази та розширенням можливостей доказування по справі. О.А. Кравченко розглядає значення використання спеціальних знань на двох рівнях, що відповідають процесу доказування: “збирання, дослідження та оцінка фактичних даних (перший рівень), а також формування, дослідження, оцінка та використання доказів (другий рівень)” [79, с. 13]. У такому самому контексті Г.Ф. Горський відмічав, що використання досягнень науково-технічного прогресу “... розширює і поглиблює можливості доказового пізнання, в максимальній мірі об'єктивізує доказовий матеріал, що збирається у кримінальних справах, попереджує односторонність та тенденційність, впливає на швидкість та ефективність розкриття злочинів” [42, с. 34].

Розширюючи цілі використання спеціальних знань за межі доказування, свою думку висловлює В.І. Шиканов: “... це або наукове дослідження тих чи інших об'єктів (обставин), яке дає можливість органам слідства та суду отримати нові фактичні дані, що будуть розглянуті як судові докази (реалізується, передусім, в процесуальній формі судової експертизи), або виконання обізнаними особами консультативно-довідкових функцій, або вчинення спеціалістами робіт допоміжно-технічного характеру” [190, с. 5].

Певні вчені-криміналісти пов'язують мету використання спеціальних знань не тільки з процесом розслідування злочинів, а й з завданнями криміналістики як науки. Так, Г.І. Грамович писав: “Метою використання спеціальних знань є сприяння збору доказової й орієнтуючої інформації, необхідної для розкриття, розслідування та попередження злочинів, а також розробка тактичних і технічних засобів та методів її збирання” [44, с. 12]. П.С. Елькінд зазначала: “Проблема використання досягнень науково-технічного прогресу в кримінальному судочинстві – це перш за все проблема криміналістична, бо сама криміналістика, як система

наукових прийомів і засобів розкриття злочинів, виявлення злочинців, розслідування та розгляду справ про злочини, зосереджує цільове використання досягнень спеціальних наук – природничих і технічних” [196, с. 103].

Більшість науковців звертають увагу на використання спеціальних знань на всіх стадіях і етапах кримінального судочинства. Ю.О. Калінкін пише, що при визначенні ролі та значення використання спеціальних знань у тій або іншій справі “... потрібно вказати, по-перше, на те, що сфера реалізації таких знань не обмежується якою-небудь однією стадією кримінального процесу: вони використовуються в різних формах протягом всього процесу для реалізації тих завдань, що стоять перед кожною з його стадій і судочинством взагалі. По-друге, вони можуть застосовуватися на всіх етапах процесу доказування – при збиранні, перевірці й оцінці доказів” [68, с. 6].

Більшість висловлених науковцями думок досить повно відбивають суть, структуру, мету та напрямки використання спеціальних знань. Базуючись на працях вчених-криміналістів, можна виділити основні критерії, що використовуються при визначенні поняття “спеціальні знання”. При цьому необхідно зазначити, що спеціальні знання ми розглядаємо виключно як термін, що вживається у сфері протидії злочинної діяльності, а саме в кримінально-правовому, кримінально-процесуальному, криміналістичному, оперативно-розшуковому та кримінологічному аспектах. Отже, при визначенні спеціальних знань треба взяти до уваги такі особливості:

1. Спеціальні знання не є професійними для слідчого, працівників органів дізнання, прокурора, судді. За виключенням зазначених вище спеціальних юридичних наук і галузі криміналістичної техніки, спеціальні знання не є юридичними.

2. Спеціальні знання повинні базуватись на досягненнях науки і не можуть бути загальновідомими.

3. За способом отримання спеціальні знання набуваються шляхом теоретичного засвоєння певної інформації або періодичними практичними заняттями окремим видом роботи. Тобто поняття “спеціальні знання” охоплює також практичні вміння та навички.

4. Загальна мета використання спеціальних знань – це сприяння

вирішенню завдань кримінального судочинства.

За даними нашого опитування, серед респондентів 92 % слідчих і 95 % експертів-криміналістів вважають зазначені критерії основними для характеристики поняття спеціальних знань.

Узагальнюючи вищевикладене, можна визначити, що *спеціальні знання* – це сукупність теоретичних знань і практичних умінь та навичок у галузі науки, техніки, мистецтва чи ремесла, набутих у результаті спеціальної теоретичної підготовки або професійного досвіду роботи, що використовуються з метою розкриття, розслідування та попередження злочинів. Запропоноване нами визначення принципово не відрізняється від висловлених попередніми науковцями, але більш коротко й точно розкриває зміст поняття “спеціальні знання” [125, с. 351].

В сучасній науковій літературі зустрічається вживання термінів “використання” і “застосування” по відношенню до будь-яких об’єктів, предметів, процесів, явищ тощо. Єдина думка щодо вживання цих термінів у вчених-криміналістів відсутня, в тому числі й стосовно спеціальних знань. Більшість науковців не приділяють увагу розмежуванню цих понять. Наприклад, О.А. Кравченко визначає об’єктом дослідження “інститут застосування спеціальних знань ...”, а предметом – “теоретичні та практичні засади використання спеціальних знань ...” [79, с. 3]. З одного боку, на те є підстави, тому що іноді ці слова вважаються як тотожні. В сучасній українській мові “використовувати – застосовувати, вживати що-небудь з користю, користуватися чимось” [22, с. 97], а “застосовувати – використовувати що-небудь, запроваджувати в ужиток” [22, с. 331].

Досить своєрідно розмежовує зазначені категорії П.В. Цимбал. Він пропонує термін “застосування” вживати у більш широкому розумінні, як будь-яку форму реалізації спеціальних знань для “фактичного, тобто реального вирішення завдань розслідування”. Термін “використання” пропонується вживати “лише як окрему частину спеціальних знань, обмежену можливостями процесуальної реалізації отриманих результатів” [179, с. 9]. Розмежуванню цих термінів приділяє увагу В.В. Коваленко [73, с. 52]. На його думку, застосовувати спеціальні знання можуть їх носії – експерт, спеціаліст, перекладач, педагог та ін., а

використовувати – суб'єкти доказування, які відповідно до свого процесуального статусу наділені таким правом – слідчий, начальник слідчого відділу, особа, яка здійснює дізнання, прокурор. Але, на нашу думку критерій відмежування цих термінів треба ставити не суб'єкт, який використовує чи застосовує що-небудь, а об'єкт, на який спрямовано дію. Якщо об'єкти не матеріальні (ідеальні), треба вживати термін “використання”, а якщо матеріальні – “застосування”. Ми визначились, що знання – це інформація про світ, яка існує у формі певної суб'єктивної реальності, ідеальний образ дійсності [22, с. 293], тому щодо них треба вживати термін “використання”. Аналогічно вживається цей термін стосовно вмінь і навичок.

Що стосується розповсюдженого в криміналістиці терміна “науково-технічні засоби”, з огляду на те, що вони є матеріальними об'єктами, треба вживати “застосування” незалежно від того, ким вони застосовуються – спеціалістом або слідчим. Деякі вчені-криміналісти взагалі ототожнюють поняття “засоби” і “методи”. Значну увагу цьому питанню приділив у своїх працях В.В. Коваленко. Базуючись на визначенні науково-технічних засобів, запропонованому В.Г. Гончаренком [40, с. 10], він дає своє тлумачення: “Науково-технічні засоби – це система методів, загальнотехнічних засобів і спеціально розроблених приладів, апаратів, устаткування, інструментів, пристосувань, матеріалів, технологій, а також прийомів їхнього застосування з метою найбільш ефективного проведення дізнання, досудового слідства, судового розгляду і профілактики злочинів” [73, с. 261; 74, с. 261]. У запропонованому І.В. Мартиненко доповненні до ст. 85¹ КПК України визначено: “Науково-технічні засоби – це прилади, пристрої, інструменти, матеріали та методи їх використання ...” [101, с. 52]. На нашу думку, не можна ототожнювати ці поняття, тому що засіб – є тим, “що служить знаряддям у якій-небудь дії, справі” [22, с. 326], а “метод – способом пізнання явищ природи та суспільного життя” [22, с. 522]. У цьому контексті щодо засобів треба вживати термін “застосовувати”, а відносно методів – термін “використовувати” (для правильного, ефективного, раціонального застосування).

Останнім часом опубліковано багато наукових праць, в яких розглядається проблема використання спеціальних знань в

кримінальному судочинстві. В багатьох із них розглядаються кримінально-процесуальні аспекти на теоретичному та практичному рівнях: тлумачення понять “дослідження”, “доказування”, “спеціаліст”, “експерт”, “обізнані особи”, “спеціальні знання”; правове становище суб’єктів використання спеціальних знань; правове регулювання самого процесу використання спеціальних знань, їхні види та форми [105, с. 6-12; 19, с. 12-39; 79, с. 7-16; 73, с. 44-64]. В деяких роботах розглядаються особливості використання спеціальних знань в залежності від їхніх видів, наприклад, психологічних [77; с. 48], знань в галузі фоноскопії та акустиці [14], вибухотехнічних [6], в галузях фонографії, інформатики, одорології [49]. На наш погляд, більш актуальним для практичної діяльності з розслідування злочинів на досудовому слідстві є розробка криміналістичних рекомендацій щодо використання спеціальних знань в залежності від видів злочинів. При цьому необхідно звертати увагу саме на ті злочини, розкриття і розслідування яких потребує використання специфічних видів спеціальних знань. Це, зокрема, злочини в сфері господарської діяльності, проти безпеки виробництва, безпеки руху і експлуатації транспорту, доквілля, комп’ютерні злочини. Наукові дослідження в цьому напрямку вже проводяться. Наприклад, на проблему використання спеціальних знань при розслідуванні податкових злочинів звернув увагу Р.П. Марчук [104, с. 524], розслідуванні злочинів, вчинених організованими злочинними групами в галузі митної справи – В.М. Варцаба [21, с. 43]. На важливій ролі спеціальних знань у перевірці обставин пожеж та проведенні дізнання по них наголошує В.І. Галаган [37, с. 178]. На наш погляд, до таких злочинів відносяться і розкрадання вантажів на залізничному транспорті.

Аналіз проблем криміналістичного забезпечення методики розслідування злочинів, проведений А.В. Іщенком, І.П. Красюком, В.В. Матвієнком, свідчить про те, що методика розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті розроблена недостатньо. Найбільша кількість досліджень за цією проблематикою припадає на 80-і роки ХХ ст. Протягом 1972-1991 рр. кандидатські дисертації захистили всього сім вчених-криміналістів. Але питанням використання спеціальних знань при розслідуванні приділялась незначна увага та переважно йшлося про бухгалтерські знання [66, с. 74]. Можливість комплексного використання

інших видів спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті не вивчалась.

Види спеціальних знань, які використовуються щодо цієї категорії злочинів, дуже різноманітні. Взагалі кількість видів спеціальних знань, що можуть знадобитися при розслідуванні, необмежена. Всі види знань не можна перерахувати, тому що з розвитком нових галузей науки, техніки, мистецтва та ремесла їх кількість збільшується, і будь-який перелік не буде достатньо повним. Класифікувати спеціальні знання можна за багатьма критеріями. На думку Є.І. Зуєва, найбільш повно характеризує спеціальні знання їхня функціональна спрямованість. За цим критерієм спеціальні знання можна поділити на: довідкові, що, як правило, викладені в методичних та довідкових розробках; знання, за допомогою яких пояснюються чи встановлюються реальні факти (дослідження і експертизи, які проводять обізнані особи); знання граничного плану, якими володіють як обізнані особи, так і слідчий, оперативний співробітник тощо; знання, що лежать в основі різних інформаційно-довідкових картотек і колекцій; знання, що використовуються при розробці науково-технічних та інших засобів виявлення, фіксації та дослідження доказів; знання, що використовуються при виявленні причин і умов, які сприяють вчиненню злочинів [60, с. 77].

Базуючись на поняттях “клас”, “род”, “вид”, “група”, наводить свою класифікацію Р.П. Марчук і поділяє спеціальні знання на чотири види:

- за природою – криміналістичні, економічні, медичні, психологічні та ін.;
- за науковою обґрунтованістю – наукові та ненаукові;
- за метою, з якою вони використовуються – такі, що потрібні для виявлення, фіксації, виявлення, дослідження речових доказів тощо;
- за способом їх отримання – здобуті у результаті спеціальної освіти, професійної підготовки, досвіду роботи [103, с. 116].

Багато вчених-криміналістів класифікують спеціальні знання через класифікацію видів судової експертизи. Так, М.В. Салтевський зазначає, що “основними видами спеціальних знань для класифікації судових експертиз є криміналістичні, медичні, психіатричні, технічні, екологічні та інші знання” [148, с. 242]. Такої ж класифікації дотримуються М.І.

Порубов [4, с. 166]; В.Ю. Шепитько [185, с. 341]; Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкін, Ю.Г. Корухов, О.Р. Росинська [2, с. 415].

Що стосується класифікації видів спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів, то її розробці науковцями не приділяється достатньої уваги. В роботах Г.А. Кушніра [91, с. 19], А.В. Сергунова [155, с. 16], Є.М. Котова [78, с. 16] та ін.. лише згадується про окремі види спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті.

Узагальнюючи думки вчених щодо видів спеціальних знань, а також результати опитування слідчих транспортної міліції та результати вивчення кримінальних справ, ми пропонуємо наступну класифікацію спеціальних знань в залежності від:

1. Суб'єктів використання спеціальних знань:

- слідчим;
- спеціалістом;
- експертом;
- обізнаними особами.

2. Етапів розслідування кримінальної справи:

- під час перевірки заяв і повідомлень про злочин та порушення кримінальної справи;
- при встановленні місця викрадення вантажу;
- при виявленні та розшуку особи, яка вчинила злочин;
- при розшуку викраденого вантажу.

3. Способу розкрадання:

- під час завантаження та розвантаження вагонів на станціях;
- з рухомого складу;
- під час комерційного огляду, усунення технічних несправностей і технічного огляду вагонів;
- у процесі сортування вагонів.

4. Виду вантажів, що перевозяться та викрадаються:

- нафтопродуктів і паливно-мастильних матеріалів;
- товарів побутового призначення;
- металів і металевих виробів (труб, прокату, металоконструкцій, феросплавів, тощо);
- автотехніки;

- сільськогосподарської продукції та продуктів харчування тощо [128, с. 398].

Найбільш широко при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті використовуються *криміналістичні знання*. Як зазначалось вище, ми погоджуємося з думкою вчених, які вважають криміналістичні знання, а саме в галузі криміналістичної техніки, спеціальними для слідчого. Він може використовувати їх на всіх етапах розслідування кримінальної справи самостійно або залучати спеціалістів, експертів, обізнаних осіб, для яких криміналістичні знання будуть професійними.

Так, знання в галузі криміналістичної фотографії, а також вміння та навички застосування фотоапаратури використовували особисто 65 % опитаних нами слідчих. Фотозйомка проводилась ними в основному для фіксації ходу огляду місця події, обшуку, пред'явлення для впізнання, відтворення обстановки та обставин події. Частіше за інших (94 %) самостійно використовували фотозйомку слідчі лінійних відділень ОВС на невеликих станціях, де немає можливості залучити для проведення слідчих дій спеціаліста-криміналіста з огляду на відсутність штатних посад. При проведенні слідчих дій за участю спеціаліста спеціальні знання в галузі судової фотографії використовувались у 100 % випадків. На сучасному етапі розвитку криміналістичної фотографії все частіше застосовуються цифрові фотокамери. Теоретичні й практичні основи застосування цифрової фотозйомки на монографічному рівні досліджені В.В. Бірюковим [16]. Однією з висунутих ним пропозицій є застосування електронних фотокамер для отримання кругової панорами на місці події. Технологія одержання електронних панорам не є складною, а отримані знімки можна долучати до протоколів слідчих дій як додатки, що зберігаються в електронному вигляді [15, с. 237]. Спеціальними знаннями в галузі цифрової фотографії необхідно володіти слідчому, спеціалісту й експерту.

Трасологічні (в тому числі дактилоскопічні) знання використовуються слідчим і спеціалістами при проведенні таких слідчих дій: огляду місця події; огляду предметів, що могли бути знаряддями зламу; обшуку. Експерт використовує знання в галузі трасології при проведенні наступних експертиз: замикаючих пристроїв; слідів знарядь

зламу та інструментів, виробничих механізмів чи обладнання; контрольно-запобіжних пристроїв, запірно-пломбувальних пристроїв (далі – ЗПП) і пломб; слідів частин тіла та одягу людини, транспортних засобів. Трасологічні знання використовуються для виявлення, вилучення, фіксації та дослідження слідів. Від якісної роботи зі слідами багато в чому залежить успіх всього розслідування. Про це свідчить наступний приклад з експертної практики автора. При розслідуванні крадіжки з вагону емальованого посуду, підозра пала на гр. Н. Про це свідчили виявлені у сараї його приватного будинку залізничні кусачки, якими попередньо були перекушені закрутки на вагоні, та чотири упаковки наборів посуду з етикетками, аналогічними за ті, що були викрадені. Гр. Н. пояснив, що упаковки з посудом приніс його приятель і попросив зберегти їх на деякий час. Наявність кусачок гр. Н. пояснити не зміг, що викликало сумнів в його свідченнях. При проведенні обшуку без залучення спеціаліста слідчий, використовуючи знання в галузі трасології, вилучив кусачки, не торкаючись частин, на яких могли залишитися сліди пальців рук. Проведеною дактилоскопічною експертизою на ручках кусачок були виявлені сліди рук, придатні для ідентифікації, що не належали гр. Н. [27]. При цьому проведеною трасологічною експертизою було категорично встановлено, що закрутки були перекушені саме цими кусачками [28]. У подальшому була доведена причетність до розкрадання саме приятеля гр. Н., якому і належали сліди рук на ручках кусачок.

Спеціальні знання в галузі *технічного дослідження документів і почеркознавства* використовують 75 % опитаних нами слідчих, які спеціалізуються на розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Інші обов'язково використовують допомогу спеціалістів. При цьому майже завжди застосовуються нескладні технічні засоби: лупи 2,5–4-кратного збільшення та ультрафіолетові освітлювачі. Спеціальні знання в галузі технічного дослідження документів необхідні для виявлення підробок при їх огляді в стадії порушення кримінальної справи, а також при їх вилученні під час обшуку та виїмки документів. Про важливість використання спеціальних знань в галузі технічного дослідження документів свідчить наступний приклад. Під час видачі зерна пшениці представник фірми вантажоодержувача недоотримав 180 т вантажу.

Представники залізниці звернулись до органів внутрішніх справ для вирішення питання про наявність ознак розкрадання. При проведенні за участю спеціаліста огляду вагонів-хоперів в складі потягу слідів, які б вказували на крадіжку зерна, виявлено не було. Слідчий, проаналізувавши ситуацію, вирішив оглянути документи на одержання вантажу фірм, що отримали зерно з цього самого потягу раніше. При огляді доручення та накладної на отримання зерна, виданих на ім'я начальника постачання однієї з фірм, в числі "200", що позначало кількість отриманого зерна, слідчий помітив різницю контрасту барвника та інший нахил останньої цифри "0" порівняно з текстом. Ці ознаки свідчили про її дописку, що в подальшому підтвердилось проведеною експертизою [29].

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті мають велике значення вміння застосовувати техніко-криміналістичні засоби виявлення, фіксації, вилучення та дослідження криміналістичних об'єктів. При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті застосовуються всі сучасні техніко-криміналістичні засоби у всіх можливих формах. Ми погоджуємося з точкою зору В.Ю. Шепітька, який пов'язує форми використання криміналістичної техніки із суб'єктом, що її застосовує, а саме: 1) оперативними працівниками (при проведенні оперативно-розшукових заходів); 2) слідчими (при проведенні слідчих дій); 3) спеціалістами та експертами (під час відповідних досліджень); 4) учасниками судового розгляду [186, с. 199].

Окремо зупинитись на спеціальних знаннях в *галузі комп'ютерної техніки та цифрових технологій*. Сучасний розвиток цієї галузі дозволяє застосовувати комп'ютерну техніку для фіксації ходу слідчих дій не тільки в стаціонарних умовах, а й на місці події. Комплект техніки, що складається з портативного комп'ютера, принтера, цифрового фотоапарата, мікрофона та пристрою мобільного зв'язку, дозволяє не тільки складати на місці події протоколи з фототаблицями, а й передавати інформацію на будь-яку відстань [16, с. 128]. При проведенні огляду місця події, розташованого між перегонами на значній відстані від станцій та лінійних ОВС, оперативний обмін інформацією відіграє важливу роль у розкритті злочину.

Розглянемо спеціальні знання *технологічного процесу перевезення*

вантажів залізничним транспортом. За необхідність володіння цими знаннями висловились 92 % опитаних нами слідчих транспортної міліції. Інші висловили думку про можливість залучення до розслідування відповідних працівників залізниці. Ця група знань має такі складові: спеціальна термінологія, що вживається на залізничному транспорті; режиму роботи вантажного двору, товарної контори, контейнерних площадок й інших структурних підрозділів залізниці; види та конструкція вагонів, що знаходяться в експлуатації на залізниці; види документів, що заповнюються при одержанні, відправленні та видачі вантажу тощо. Про значення окреслених спеціальних знань для розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті свідчить приклад із практичної діяльності ОВС, наведений В.П. Бахіним і О.А. Кириченком [10, с. 77]. При допиті підозрюваних у вчиненні крадіжок вантажу на залізничному транспорті слідчий використав інформацію спеціалістів депо та служб управління дороги щодо технології обробки рефрижераторних потягів, режиму їх роботи, розташування та використання як схованки для перевезення викраденого вантажу секцій, заглибин тощо. Все це було оцінено підозрюваним як знання слідчим конкретних фактів і обставин вчиненого ним злочину.

Знання в галузі техніки потрібні слідчому у випадках, коли він стикається з численними технічними пристроями та механізмами, що застосовуються на залізничному транспорті. За необхідність наявності таких знань у слідчого висловились 65 % опитаних нами слідчих транспортної міліції, а 35 % вважають за доцільне використання консультаційної допомоги обізнаних осіб.

Знання конструкції швидкостеміра та способу вчинення злочину дозволили слідчому викрити злочинну групу викрадачів за участю машиніста потягу в наступному прикладі. На однієї з ділянок залізничної колії декілька разів було зафіксовано нестачі вугілля з піввагона. Нижні розвантажувальні люки при цьому були зачинені, запірні пристрої і пломби – непошкоджені. Крадіжку неможливо було вчинити, коли потяг перебував у русі. Допитаний машиніст на питання про зупинку потягу на цій ділянці колії відповідав негативно. Під час розшифровки швидкостемірної стрічки зупинки потягу також виявлено не було. Слідчий вирішив оглянути сам швидкостемір і виявив мікрочастки

деревини та характерні сліди під пишучим пристроєм швидкостеміра. Машиністу довелось відповісти на контрольне запитання, навіщо потрібно було підкладати сірник під пишучий пристрій пристрою, та зізнатися у вчиненні злочину; він також надав інформацію про своїх співучасників, які розвантажували вугілля в момент зупинки потягу [83].

При розслідуванні розкрадань певних видів вантажу (одягу, взуття, посуду, продовольчих товарів, обладнання тощо) використовуються спеціальні знання в галузі товарознавства, частіше у формі товарознавчих експертиз. Експертне дослідження таких об'єктів дозволяє визначити їх різноманітні параметри, суттєві ознаки, властивості, різні обставини, пов'язані зі споживчими якостями; відповідність стандартам, технічним умовам, зразкам; спосіб фальсифікації вказаних об'єктів [53, с. 239]. Шляхом проведення товарознавчої експертизи було викрито злочинця у наступному прикладі. Під час обшуку за фактом викрадення частини партії взуття з контейнера, що проводився в квартирі підозрюваного крім речей, що підтверджували його причетність до злочину, були вилучені чотири однакові спортивні костюми. Вони мали застарілий вигляд і, за словами підозрюваного, вже давно носились його родичами. Слідчий помітив однаковий розмір цих костюмів, хоча родичі підозрюваного були різної комплекції. Під час вивчення матеріалів нерозкритих злочинів минулих років слідчий встановив, що рік тому були викрадені спортивні костюми, схожі за описом з вилученими при обшуку. Проведеною товарознавчою експертизою було встановлено приналежність костюмів до даної партії товару. Після пред'явлення підозрюваному висновку експертизи він зізнався у вчиненні цього злочину [84].

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті потрібні також спеціальні юридичні знання, а саме знання основних законів та нормативних актів, що регламентують порядок та умови перевезення вантажів. До основних із них належить Закон України “Про залізничний транспорт” [139] і розроблений відповідно до ст. 3 цього закону Статут залізниць України [163].

1.2. Форми спеціальних знань, що використовуються

при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті

В кримінальному процесі та криміналістиці одним із проблемних є питання щодо форм використання спеціальних знань. Немає єдиної думки з приводу процесуальної регламентації, змісту та класифікації таких форм.

Науковці наводять різні переліки форм спеціальних знань без належної класифікації. Це пояснюється тим, що форми використання спеціальних знань належним чином не врегульовані кримінально-процесуальним законодавством. Найбільш повний перелік, на нашу думку, визначає В.І. Шиканов: “а) безпосереднє використання спеціальних знань слідчим, прокурором і складом суду, тобто тими особами, на яких в процесуальному порядку покладено обов’язок щодо збирання та оцінювання судових доказів; б) використання спеціальних знань обізнаних осіб без залучення їх до участі в слідчих діях (консультації, отримання різного роду довідок зі спеціальних питань); в) використання результатів позасудових (відомчих, адміністративних) розслідувань, а також результатів досліджень окремих об’єктів, що проводяться під час зазначених розслідувань або при інших умовах; г) використання спеціальних знань обізнаних осіб, залучених до виконання процесуальних функцій спеціаліста; д) використання спеціальних знань обізнаних осіб, притягнутих до виконання процесуальних функцій судового експерта; е) використання спеціальних знань перекладачів і осіб, що розуміють знаки німого або глухого; ж) призначення ревізій у порядку, передбаченому законом; з) проведення за завданням слідчого або суду технічних та інших обстежень” [190, с. 7].

На думку Г.Г. Зуйкова, Ю.Д. Федорова, О.О. Закатова, Ю.М. Оропая [61, с. 114-115; 174, с. 21; 55, с. 8] до форм використання спеціальних знань відносяться: 1) безпосереднє використання слідчим спеціальних знань у науці, техніці, мистецтві чи ремеслі; 2) призначення експертиз; 3) призначення ревізій; 4) консультаційна допомога спеціаліста без залучення його до безпосередньої участі в слідчих діях; 5) участь спеціаліста в слідчих діях.

Зважаючи на таку ознаку, як ступінь регламентації кримінально-

процесуальним законодавством, В.М. Махов виділяє три групи форм використання спеціальних знань [105, с. 79]. До першої групи він відносить форми, прямо передбачені законом: проведення судових експертиз, залучення спеціалістів до участі в слідчих діях, участь перекладача у провадженні по кримінальній справі. До другої групи відносяться “форми, про які згадується у законі”: ревізія, що призначається на вимогу слідчого (ст. 66 КПК України); документальні перевірки; медичне освідування для дачі висновку про направлення особи на примусове лікування від алкоголізму; відомчі розслідування; відомчі товарознавчі експертизи та інші непроцесуальні дії, які утворюють документи, складені з використанням спеціальних знань, що мають значення при розслідуванні. До третьої групи В.М. Махов відносить форми, пов’язані з витребуванням слідчим документів, що містять довідкові та інші відомості, підготовлені з використанням спеціальних знань обізнаних осіб. Ці документи хоч і мають відношення до справи, але не містять відомості про злочин. Запропонована класифікація виключає безпосереднє використання слідчим своїх спеціальних знань. На нашу думку, ця форма є важливою та обов’язковою. Поза класифікацією необґрунтовано залишилися “непроцесуальні” форми: “консультації обізнаних осіб, їх участь у підготовці до призначення судових експертиз, виступи з лекціями на заняттях з підвищення кваліфікації слідчих, проведення ними доекспертних досліджень”. Також незрозуміло, чому доекспертне судово-медичне дослідження трупів автор відносить до форм використання спеціальних знань другої групи, а інші доекспертні дослідження – до непроцесуальних форм.

В основу поділу форм використання спеціальних знань інший автор, Г.І. Грамович, ставить відношення до них законодавця [44, с. 15]. Він зазначає: “... можна виділити наступні форми використання спеціальних знань: вказані та регламентовані кримінально-процесуальним кодексом; вказані, але не регламентовані кримінально-процесуальним кодексом; не вказані і не регламентовані законом”. Вказані та регламентовані кримінально-процесуальним кодексом форми Г.І. Грамович називає процесуальними і до них відносить: “використання спеціальних знань слідчим; спеціалістом, який бере участь у слідчих діях; педагогом при

допиті неповнолітнього; перекладачем і особою, яка розуміє знаки німого або глухого; обізнаною особою при проведенні слідчої дії без безпосередньої участі слідчого; судово-медичним експертом або лікарем при проведенні судово-медичного освідчування; експертом, призначеним особою, яка проводить дізнання, слідчим, прокурором або судом” [44, с. 16]. Вказані, але не регламентовані кримінально-процесуальним кодексом і не вказані та не регламентовані законом форми використання спеціальних знань Г.І. Грамович називає непроцесуальними і до них відносить: ревізію; технічні та інші обстеження; попереднє дослідження слідів, речових доказів обізнаною особою для отримання орієнтуючої інформації; проведення досліджень співробітниками експертно-криміналістичних підрозділів; консультаційно-довідкова робота; технічна допомога обізнаної особи.

В залежності від суб’єкта володіння такі дослідники, як В.Г. Гончаренко [38, с. 11], В.К. Лисиченко, В.В. Циркаль [94, с. 11-14] та ін. визначають три форми спеціальних знань: слідчого, спеціаліста та експерта. Зазначену класифікацію вважає правильною Б.В. Романюк [146, с. 48]. Не можна також не погодитись з поглядами останнього стосовно того, що поляризація думок з приводу форм використання спеціальних знань є наслідком різного тлумачення науковцями самих понять “спеціальні знання”, “спеціаліст”.

Більшість вчених (В.С. Кузьмічов, Г.І. Прокопенко [89, с. 200], І.М. Сорокотягін [160, с. 15], Г.І. Грамович [44, с. 16], Є.І. Зуєв [59, с. 74], М.Г. Щербаковський, О.А. Кравченко [193, с. 10] та ін.) також поділяють форми використання спеціальних знань на дві групи: процесуальні і непроцесуальні. На наш погляд, зважаючи на положення чинного КПК України, ця класифікація дійсно може мати місце. Під терміном “непроцесуальні” форми використання спеціальних знань треба розуміти ті спеціальні знання, що прямо не передбачені законом.

До основних процесуальних форм використання спеціальних знань треба відносити: безпосереднє використання їх слідчим, прокурором, судом; участь спеціаліста при проведенні слідчих дій; проведення судових експертиз. Участь судово-медичного експерта або лікаря під час огляду і ексгумації трупа, залучення перекладача; участь при допиті німого або глухого особи, яка їх розуміє; присутність педагога під час

допиту неповнолітнього свідка – названі форми, як вважає В.К. Лисиченко [92, 26], треба віднести до допоміжних процесуальних форм. На думку О.А. Кравченка [79, с. 11], зазначені форми участі обізнаних осіб відносяться до різновидів професій спеціаліста. Ми погоджуємося з цими думками і вважаємо, що між ними немає принципової різниці. Головне, що об'єднує їх погляди, – недоцільність відношення означених форм використання спеціальних знань до основних процесуальних, з чим ми цілком погоджуємось.

До непроцесуальних форм використання спеціальних знань треба відносити: проведення ревізій, консультації з фахівцями з питань, що потребують використання спеціальних знань; довідкову допомогу; відомчі розслідування, перевірки, що проводяться працівниками різних відомств та інспекцій (наприклад технічного стану); проведення попередніх (до порушення кримінальної справи) досліджень об'єктів; надання кваліфікованої допомоги в підготовці технічних засобів, виконанні трудомістких робіт; використання допомоги обізнаних осіб при проведенні оперативно-розшукових заходів.

Чинним кримінально-процесуальним законодавством передбачена участь спеціаліста при проведенні слідчих дій у ст. 85¹, 85², 128, 128¹, 144, 168, 169, 192 та ін. КПК України; проведення судових експертиз – у ст.ст. 75–77, 196, 198, 200 КПК України. Безпосереднє використання слідчим спеціальних знань в момент прийняття процесуальних рішень та проведення слідчих дій передбачено у ст. 22–23¹, 29, 53¹, 64–69, 75–79, 97–99, 107, 113, 115, 118, 122–132, 141–143 та ін. КПК України. Суб'єкти, які використовують спеціальні знання у процесуальному законодавстві, чітко визначені, а саме: слідчий; експерт; спеціаліст.

Що стосується непроцесуальних форм використання спеціальних знань, то їх не можна виключити з кримінального процесу, бо вони існують й успішно застосовуються для повного, всебічного і об'єктивного дослідження обставин справи. Вважаємо також переконливою позицію В.К. Лисиченка, В.В. Циркаля, Б.В. Романюка та інших науковців щодо неможливості непроцесуального використання спеціальних знань у кримінальному процесі [93, с. 18; 146, с. 49].

Тому, на нашу думку, це питання повинно бути врегульовано кримінально-процесуальним законодавством. Одна з пропозицій щодо

вирішення цього питання була висловлена нами раніше [125, с. 190]. Вона полягала у введенні в кримінальний процес нового суб'єкта – “фахівця” або “обізнаної особи”, яка визначала би особу, що бере участь в “непроцесуальних” діях із залишенням функцій спеціаліста (участь в проведенні слідчих дій) і експерта (у разі проведення експертизи). Термін “обізнана особа” здавна вживався у кримінальному судочинстві. Вперше у кримінальному процесі Російської імперії поняття “обізнана особа” було вжито в “Своде законов уголовных” у 1832 р. Далі в “Уставе уголовного судопроизводства” 1864 р. детальніше регламентується участь обізнаних осіб в кримінальному судочинстві. Так, в ст. 326 зазначалось: “Як обізнані особи можуть бути запрошені: лікарі, фармацевти, професори, вчителі, техніки, художники, ремісники, скарбники та особи, які тривалими заняттями з якої-небудь служби або частини здобули особливий досвід” [172]. На початку ХХ ст. І.Я. Фойницький зазначав, що “обізнаними” є “особи, залучені до слідства чи суду для спостереження та встановлення обставин, пізнання яких припускає спеціальні відомості в науці, мистецтві, ремеслі чи іншій галузі знань, та надання суду про такі обставини свого висновку або думки, до якої вони приходять на підставі спеціальних відомостей, якими володіють” [175, с. 284]. Зазначений термін знайшов відображення також в криміналістиці західних країн. У книзі видатного австрійського криміналіста Ганса Гроса “Керівництво для судових слідчих як система криміналістики” п'ята глава під назвою “Про осіб обізнаних” присвячена ролі обізнаних осіб і їх діяльності у кримінальному судочинстві [46, с. 184-338]. Однак треба погодитись з думками вчених-криміналістів (В.Ю. Шепітька, А.Ф. Волобуєва, В.В. Тищенко, В.К. Лисиченка та ін.), що введення в кримінальний процес нового суб'єкта, наділеного певними правами та обов'язками, ускладнить і без того недосконале кримінально-процесуальне законодавство.

На закріпленні у КПК України консультативної діяльності обізнаної особи наголошує О.О. Бондаренко. Він пропонує ст. 32 КПК України доповнити терміном “Консультант – не заінтересована у вирішенні кримінальної справи обізнана у певній галузі науки, техніки, мистецтва чи ремесла особа, котра за вимогою дізнавача, слідчого, прокурора, суду (судді) надає їм поза межами проведення слідчих і судових дій

консультації з приводу питань, вирішення яких потребує застосування спеціальних знань” [19, с. 178]. Однак в цьому терміні зазначена тільки консультаційна допомога обізнаних осіб при розслідуванні. У той час як (і про це зазначалось вище) “непроцесуальна” діяльність обізнаних осіб значно ширше за консультаційну допомогу.

У одному з проектів нового КПК України (ст. 78, п. 2) деякі непроцесуальні дії віднесені до компетенції спеціаліста: “... спеціаліст дає усні чи письмові консультації з питань, що потребують спеціальних знань, сприяє особі, яка здійснює дізнання, слідчому, суду у виявленні, закріпленні, вилученні доказів, застосуванні технічних засобів, дає пояснення з приводу спеціальних питань, які виникають при розслідуванні і судовому розгляді справи” [88]. На наш погляд, поєднання в особі спеціаліста функцій участі в слідчих діях і “непроцесуальних” функцій можливо, але потрібно розширити перелік дій, які він може виконувати, наступними: проведення консультацій з питань, що потребують використання спеціальних знань; надання кваліфікованої допомоги в підготовці технічних засобів; проведення відомчих розслідувань, перевірок в межах різних відомств й інспекцій, а також надання допомоги уповноваженим на те особам під час проведення ними оперативно-розшукових заходів.

З огляду на необхідність використання спеціальних знань в оперативно-розшуковій діяльності треба також доповнити ст. 8 Закону України “Про оперативно-розшукову діяльність” [141] пунктом наступного змісту: “В необхідних випадках для виявлення, фіксації та дослідження слідів вчиненого злочину або такого, що готується, залучати осіб, які володіють спеціальними знаннями. Виклик спеціаліста є обов’язковим для керівника підприємства, установи чи організації, де вона працює”.

Щодо розробки та використання нових форм спеціальних знань, то виявляється перспективним допит спеціаліста, який пропонує О.А. Кравченко [79, с. 11]. Але через ототожнення понять “спеціаліста” і “фахівця” в його роботах незрозуміло про який допит йде мова: спеціаліста, який брав участь в слідчих діях, чи фахівця, який надавав непроцесуальну допомогу слідчому. На нашу думку, допит спеціаліста, що залучався до участі в слідчих діях, вважається недоцільним.

Спеціаліст, залучений до проведення слідчої дії, має необхідні спеціальні знання та, користуючись ними, надає допомогу слідчому. Види допомоги, що надає спеціаліст під час проведення слідчої дії, як справедливо зазначає П.П. Іщенко, можна поділити на криміналістичну (в широкому розумінні), методичну, консультативну та технічну [65, с. 12]. При наданні криміналістичної допомоги, що полягає у виявленні, фіксації та вилученні об'єктів, що мають значення для справи, та технічної (використання пошукових приладів, сприяння огляду у важкодоступних місцях із залученням спеціального обладнання тощо) спеціаліст обов'язково пояснює слідчому та іншим учасникам, у тому числі понятим, які дії він виконує, що за пристрої застосовує, наслідки та результати використання спеціальних знань, вмінь та навичок. При наданні консультативної допомоги під час проведення слідчої дії, яка полягає у роз'ясненнях, порадах, відомостях довідкового характеру, висуненні експертних версій про механізм утворення слідів та події у цілому тощо, спеціаліст тісно взаємодіє зі слідчим для досягнення спільної мети. Вже в ході проведення слідчої дії слідчий повинен з'ясувати зі спеціалістом всі незрозумілі питання. Тому немає необхідності допитувати спеціаліста за результатами слідчої дії.

На наш погляд, питання, що підлягають з'ясуванню під час допиту, повинні торкатися обставин справи, не пов'язаних з участю спеціаліста у проведенні слідчої дії. Саме у такому випадку доцільно виділяти допит спеціаліста в окрему процесуальну форму використання спеціальних знань. Допитом повинні встановлюватися дані, що стосуються пояснення суті тих чи інших процесів і явищ, можливості існування певних фактів, доцільності використання певних науково-технічних засобів під час розслідування, результатів проведення відомчих перевірок і розслідувань, виявлених ознак предметів під час проведення попередніх розслідувань та ін. За даними нашого опитування зазначений вид допиту підтримали 85 % слідчих. Крім того 60 % з числа опитаних вже допитували спеціалістів як свідків через відсутність регламентованості цієї норми в КПК України. Згідно з нормами ст. 68 КПК України як свідок "може бути викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі обставини, які відносяться до справи". Отже, спеціаліст начебто підпадає під статус свідка, але фактично не є ним. Він лише має спеціальні знання,

що відносяться до справи. Наприклад, під час розшуку викраденого вантажу в особливо великих розмірах – труб певного діаметру був допитаний як спеціаліст інженер-технолог, який повідомив про обмежене використання зазначених труб. В результаті розслідування в районі місця викрадення було встановлено тільки два підприємства, що могли їх застосовувати. У подальшому в причетності до вчиненого злочину був звинувачений начальник відділу збуту одного з підприємств [85].

Серед вчених не склалося єдиної думки з приводу можливості допиту обізнаних осіб. А.Ф. Волобуєв вважає, що ревізори, бухгалтери, інспектори та інші обізнані особи можуть бути допитані як свідки [32, с. 251]. Аналогічної думки дотримується значна кількість науковців [112, с. 613; 116, с. 99; 144, с. 67; 191, с. 88]. У свою чергу В.Д. Арсен'єв, В.Г. Заблоцький стверджують, що обізнані особи не можуть бути допитані взагалі. На їх думку, не можна прийняти пропозицію про введення в КПК України процесуальної фігури обізнаного свідка, котре мотивується тим, що у показаннях таких свідків важливе місце займає думка відносно як сприйнятих, так і безпосередньо не сприйнятих фактів. А думки не можуть бути змістом показань свідків [5, с. 74]. Підсумовуючи висновки науковців щодо підтримки процесуальної фігури “обізнаного свідка”, О.О. Бондаренко пропонує наступне доповнення ст. 68 КПК України: “У разі необхідності отримання показань з приводу обставин, що мають значення для справи, встановлення яких потребує застосування спеціальних знань, як обізнані свідки можуть бути допитані будь-які особи, котрі володіють спеціальними знаннями у певній галузі науки, техніки, мистецтва чи ремесла та не заінтересовані в результатах справи. Показання даних осіб не можуть підміняти інші форми використання спеціальних знань, передбачені законом як обов’язкові. Допит обізнаних осіб провадиться за правилами допиту свідків” [19, с. 164]. Але, на нашу думку, термін “обізнаний свідок” є не зовсім вдалим, тому що поєднує два різних поняття – “свідка” та “обізнаної особи”.

Враховуючи зазначене вище, пропонуємо доповнити ч. 2 ст. 65 КПК України після слів “показаннями свідка” словами “показаннями спеціалістів”. Також треба передбачити окрему статтю під назвою “Допит спеціаліста” і викласти її в такій редакції: “Особа, яка проводить дізнання, слідчий, прокурор, суддя можуть допитати спеціаліста з питань,

що виникають під час розслідування або судового розгляду та потребують використання спеціальних знань. Спеціаліст попереджається про кримінальну відповідальність за дачу завідомо неправдивих показань”. Шляхом введення в кримінальний процес допиту спеціаліста можлива реалізація “непроцесуальних” форм використання спеціальних знань у процесуальній формі.

Інше питання полягає у фіксації результатів роботи спеціалістів при проведенні слідчих дій. Виявлені та вилучені матеріальні об’єкти упаковуються належним чином та описуються у протоколі слідчої дії. Відомості про технічні засоби, що використовуються під час проведення слідчих дій та результати їх застосування також містяться у протоколах або додатках до них (наприклад у фототаблиці). Питання виникає з приводу фіксації консультаційної допомоги спеціалістів і результатів дослідницької роботи, в тому числі висунення версій. При проведенні слідчих дій не тільки описують все, що було виявлено в тій послідовності, в якій це відбувалося, і в тому самому вигляді, в якому спостерігалось під час проведення, а й проводять дослідницьку роботу. В ст. 190 КПК України зазначено, що метою слідчого огляду є не тільки “виявлення слідів злочину та інших речових доказів”, а й “з’ясування обстановки злочину, а також інших обставин, які мають значення для справи”. В ст. 194 КПК України зазначено, що “в необхідних випадках слідчий проводить вимірювання”. Як зазначає В.М. Тертишник, “вимір певним чином має дослідницький характер, а його результат являє собою не що інакше як вивідне знання” [167, с. 197]. Далі автор пропонує вирішення цієї проблеми стосовно огляду місця події шляхом складання безпосередньо спеціалістом “протоколу дослідження місця події” [167, с. 197; 168, с. 113]. Складати окрему довідку за результатами застосування технічних засобів при огляді місця події пропонує Є.І. Макаренко. Вона оформлюється спеціалістом-криміналістом і додається до протоколу [100, с. 63]. Такий підхід, дійсно, є вирішенням проблеми, але складання додаткового протоколу чи окремого додатка призводить до збільшення кількості процесуальних документів, тобто до ускладнення справи.

Позитивно щодо питання фіксації у протоколі слідчої дії результатів неідентифікаційних досліджень висловлюється В.К. Лисиченко: “При проведенні цих досліджень слідчим, спеціалістом, прокурором-

криміналістом в межах процесуальних дій відомості про виявлений факт, умови, за яких він спостерігався тощо повинні заноситись у протокол” [92, с. 24].

На наш погляд, спеціаліст повинен більшою мірою користуватись своїми правами, що прямо передбачено ст. 128¹ КПК України: “спеціаліст вправі: ... робити заяви, пов’язані з виявленням, закріпленням і вилученням доказів”. Тобто всю інформацію, що міститься в роз’ясненнях слідчому, довідках, результатах дослідження виявлених слідів, як правило діагностичного характеру (наприклад, наявність слідів зміни початкового змісту документу; встановлення механізму відмикання замка; визначення фізичних даних людини по слідах взуття чи зламаній перешкоді; визначення, якою рукою залишені сліди пальців, тощо), висунуті версії про механізм утворення слідів та події у цілому спеціаліст може і повинен відобразити у заяві в заключній частині протоколу. На жаль, на практиці заяви спеціалістів дуже рідко є присутніми в протоколах слідчих дій. За результатом вивчення 220 протоколів оглядів місць подій, пов’язаних з розслідування злочинів на залізничному транспорті, заяви спеціалістів містяться лише в двох із них, до того ж вони мають малоінформативний характер.

Розглядові питання щодо можливості фіксації в протоколі слідчої дії консультацій і пояснень, що надаються спеціалістами при провадженні слідчих дій, приділяється увага у дослідженнях С.Д. Коберника, М.Я. Сегая, В.К. Стринжи, П.В. Цимбала, В.Л. Буркацького. Вони пропонують спеціальне доповнення до протоколів слідчих дій, проведених за участю спеціаліста, під назвою “Діяльність спеціаліста” [71, с. 39; 20, с. 54-55]. Але цей документ, відповідно до вислову М.О. Селіванова, не повинен містити суджень спеціаліста, які засновані на його спеціальних знаннях, що “являє собою сурогат експертизи” [154, с. 25]. На нашу думку, будь-які судження, версії, припущення спеціаліста про обставини, що підлягають встановленню, засновані на використанні його спеціальних знань і які можуть сприяти розкриттю та розслідуванню злочину, повинні бути зафіксовані у протоколі слідчої дії.

У практичній діяльності органів внутрішніх справ часто трапляються ситуації, коли огляд місця події проводить слідчо-оперативна група під керівництвом одного слідчого, а справу розслідує інший. Саме у таких

випадках, ознайомившись із протоколом місця події, в якому описано тільки “те, що бачимо”, слідчий, що розслідує справу, іноді не в змозі уявити повної картини місця події. Аналогічні випадки трапляються при розслідуванні нерозкритих злочинів минулих років. Після відновлення досудового слідства по зупиненій кримінальній справі, коли минуло багато часу, слідчому дуже важко без належних роз’яснень відновити обставини події за складеними протоколами слідчих дій.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті місце події дуже часто не співпадає з місцем вчинення злочину та є віддаленим від нього на значну відстань. До того ж, іноді виникає необхідність оглянути територію станцій на шляху прямування потягу. Слідчі огляди проводять, як правило, різні слідчо-оперативні групи, тому в справі з’являються декілька протоколів огляду. Слідчому, який розслідує справу, для з’ясування повної картини події бажано було б мати відомості не тільки про сліди на місці події та вилучені об’єкти, а й про механізм їх утворення, ознаки ймовірного знаряддя злочину та злочинця, а також про інші обставини. Всі ці відомості можуть міститись у заяві спеціаліста в заключній частині протоколу [122, с. 229-234].

Важливою формою використання спеціальних знань є проведення судової експертизи. В Законі України “Про судову експертизу” зазначено: “Судова експертиза – це дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об’єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів дізнання, досудового та судового слідства” [142]. В науковій літературі достатньо уваги приділено процесуальній регламентації цієї слідчої дії, правовідносинам слідчого з експертом, правам та обов’язкам експерта й іншим питанням. Тому розглянемо найбільш дискусійні моменти, пов’язані з призначенням та проведенням судової експертизи.

Одним із таких питань є призначення експертизи до порушення кримінальної справи. Пропозиція дозволити проведення експертизи до порушення кримінальної справи викликала заперечення з боку вчених-криміналістів (В.Д. Арсеньєв, В.Г. Заблоцький [5, с. 124], В.М. Махов [105, с. 128], Г.Є. Морозов [107, с. 11], М.С. Строгович [166, с. 22], О.І. Дворкін [48, с. 18] та ін.). На думку Р.С. Белкіна, основними доводами противників цієї пропозиції є наступні:

- дозвіл на призначення експертизи до порушення кримінальної справи створить небезпечний прецедент і призведе до того, що за тими самими підставами почнуть проводитися й інші слідчі дії, що спричинить, у свою чергу, порушення стадій кримінального процесу;
- призначення експертизи до порушення кримінальної справи спричиняє істотне обмеження законних прав та інтересів зацікавлених у результаті справи осіб;
- для проведення експертизи до порушення кримінальної справи відсутні необхідні процесуальні умови;
- для порушення кримінальної справи досить даних, що вказують на ознаки злочину, для встановлення яких не потрібно проведення експертизи;
- призначення експертизи до порушення кримінальної справи може призвести до невиправданого затягування з прийняттям рішення про порушення чи про відмову в порушенні кримінальної справи.

На думку Р.С. Белкіна, вказані вище доводи не мають під собою підстав [12, с. 610]. З цим згоден і В.С. Кузьмічов, який зазначає, що “такий підхід дозволив би, принаймні, вирішити два завдання: 1. Усунути організаційні складнощі у використанні допомоги спеціалістів, що існують на стадії вирішення питання про порушення кримінальних справ. 2. Виключити відношення спеціалістів до попередніх досліджень як до роботи “другого сорту”, оскільки у принциповому плані між попередніми дослідженнями та експертизою змістовних різниць немає” [90, с. 37]. Позицію щодо неможливості проведення експертизи до порушення кримінальної справи вважає непереконливою С.М. Стахівський і аргументує її тим, що на стадії порушення кримінальної справи немає ні підозрюваного, ні обвинуваченого, і тому їхні права на захист не порушуються [164, с. 211]. За можливість призначення пожежно-технічних експертиз до порушення кримінальної справи висловився В.І. Галаган [36, с. 83].

Позитивно питання щодо призначення експертизи на стадії порушення кримінальної справи вирішили законодавці Узбекистану та Казахстану. Ми також дотримуємось зазначених аргументів і пропонуємо ч. 1 ст. 280 проекту КПК України [88] доповнити реченням: “У випадках передбачених частиною 1, 2 ст. 279 (для встановлення причин смерті і

для встановлення тяжкості та характеру тілесних ушкоджень), а також для з'ясування обставин, необхідних для вирішення питання про порушення кримінальної справи, експертиза може бути проведена до порушення кримінальної справи". Відповідно до цього доповнити ч. 1 ст. 77 проекту КПК України словами "під час порушення кримінальної справи" і викласти її у такій редакції: "Судовим експертом є особа, яка має спеціальні знання і якій у порядку, встановленому цим Кодексом, доручається шляхом дослідження матеріальних об'єктів, явищ і процесів, що містять інформацію про обставини справи, дати висновки з питань, що виникають при порушенні кримінальної справи, її розслідуванні або судовому розгляді та стосуються спеціальних знань цієї особи". Пропозиція призначення експертизи "для з'ясування обставин, необхідних для вирішення питання про порушення кримінальної справи" виключає випадки, коли для проведення експертизи потрібні порівняльні зразки, тобто проведення ідентифікаційних досліджень. Згідно зі ст. 199 чинного КПК України зразки для експертного дослідження можуть бути отримані й у примусовому порядку, що є неприпустимим на стадії, що передує порушенню кримінальної справи. Зі введенням зазначених пропозицій у КПК України відпаде необхідність проведення попередніх досліджень.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті може бути проведена велика кількість експертиз. Вивчення практики розслідування злочинів в зазначеній галузі, матеріалів кримінальних справ та опитування слідчих дозволили визначити, що найбільш розповсюдженими експертизами є:

а) криміналістичні:

– трасологічна (слідів зламу та інструментів, запірно-пломбувальних пристроїв, пломб і закруток, рук та взуття людини);

– технічна експертиза документів (накладної, дорожньої відомості, вагонного та натурального листів, акту загальної форми, комерційного акту, облікових книг тощо);

– почеркознавча експертиза;

– експертиза матеріалів і речовин (волокон, нафтопродуктів та паливно-мастильних матеріалів, металів та сплавів, речовин, що містять спирт, полімерів, пластмас, скла тощо);

- б) технічна;
- в) бухгалтерська;
- г) товарознавча;
- д) судово-медична експертиза речових доказів;
- е) ґрунтознавча.

1.3. Суб'єкти, які використовують спеціальні знання при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті

Вище були розглянуті форми використання спеціальних знань. Взагалі поняття “форма” означає тип, будову, спосіб організації чогонебудь, зовнішній вияв якого-небудь явища, пов'язаний з його сутністю, змістом [22, с. 1328]. Форма спеціальних знань є відображенням їхньої суті чи змісту. В криміналістиці існування спеціальних знань як таких, без їх практичного використання, є неможливим тому вживання терміну “форма” доцільно по відношенню до словосполучення “використання спеціальних знань”. А процес використання спеціальних знань в той чи іншій формі залежить від суб'єкта, який ними володіє. В кримінально-процесуальному законодавстві як суб'єкти використання спеціальних знань чітко визначені їх безпосередні носії – слідчий, спеціаліст, експерт. Використовувати спеціальні знання можна безпосередньо і опосередковано. Безпосередньо це можуть робити саме суб'єкти, які ними володіють. На нашу думку, такими є слідчий, спеціаліст, експерт і, в контексті зазначеного вище, обізнана особа.

Інші суб'єкти використовують спеціальні знання опосередковано. На думку В.Д. Арсенєва і В.Г. Заболоцького, “обізнані особи як суб'єкти доказування у кримінальному процесі можуть бути поділені на три групи: а) особи (органи), які ведуть кримінальний процес (особа, яка проводить дізнання, слідчий, прокурор, суд); б) обізнані особи, які мають процесуальне положення, що визначається наявністю в них спеціальних знань (експерт, керівник експертної установи, спеціаліст, перекладач, педагог, лікар); в) обізнані особи, процесуальне положення яких не визначається їх спеціальними знаннями (ревізор, технічний інспектор та

ін.), які виступають по справі як свідки” [5, с. 54]. Загалом з цією класифікацією можна погодитись, але в неї є деякі неточності. Можливість використання спеціальних знань будь-якими органами, в тому числі тими, що ведуть кримінальний процес (суд), безумовно, є. Але вони можуть використовувати спеціальні знання тільки опосередковано, через суб’єктів, що ними володіють. З приводу подальшої класифікації треба зазначити, що процесуальне положення того чи іншого суб’єкта не може визначатись спеціальними знаннями взагалі. Експерт, керівник експертної установи, спеціаліст, перекладач, педагог, лікар, ревізор, технічний інспектор та інші особи мають спеціальні знання в різних галузях і їх процесуальне положення є різним. До того ж, автори визначають їх суб’єктами доказування, хоча, виходячи з норм кримінально-процесуального права, вони такими не є. Ними можуть бути ті учасники процесу, на яких безпосередньо покладено обов’язок встановлення істини по справі: особа, яка провадить дізнання, слідчий, прокурор, суддя, суд.

Базуючись на класифікації, наданої В.Д. Арсеньєвим і В.Г. Заблоцьким, інший вчений О.А. Кравченко, розподілив суб’єктів використання спеціальних знань на групи в залежності від процесуального положення: а) державні органи і посадові особи, які ведуть процес: суд, суддя, прокурор, слідчий, начальник слідчого відділу, орган дізнання, особи, які провадять дізнання; б) фахівці, які мають процесуальні права та обов’язки, обумовлені наявністю в них спеціальних знань (спеціаліст, експерт, начальник експертної установи); в) фахівці, які не мають процесуальних прав та обов’язків (ревізор, технічний інспектор та ін.); г) інші учасники процесу (захисник, обвинувачений, потерпілий та його представник) [79, с. 9]. Ця класифікація є достатньо повною, але найбільш важливими, на нашу думку, є суб’єкти, які безпосередньо володіють спеціальними знаннями та можуть їх використовувати. В.С. Кузьмічов і Г.І. Прокопенко до суб’єктів використання спеціальних знань відносять: слідчого, начальника слідчого відділу; осіб, що проводять дізнання; прокурора; прокурора-криміналіста; спеціаліста; експерта; осіб, які володіють спеціальними знаннями, але не наділені процесуальними правами; оперативних працівників [89, с. 199].

Проаналізувавши точки зору зазначених вище вчених та спираючись на чинне законодавство, свою класифікацію пропонує О.О. Бондаренко: а) в залежності від особливостей правової регламентації участі обізнаних осіб у кримінальному судочинстві – особи, діяльність яких передбачена: КПК та іншими законами України; КПК, законами України і відомчими нормативними актами; лише відомчими нормативними актами; зустрічається на практиці, але не передбачена ні законами, ні відомчими нормативними актами; б) в залежності від рівня визначеності статусу обізнаних осіб: особи, статус яких з певною повнотою визначений законами та іншими нормативними актами; особи, які лише згадуються в законі, але їх процесуальні права, обов'язки і відповідальність не регламентовані; в) в залежності від ступеню самостійності діяльності обізнаних осіб: особи, діяльність яких характеризується певною самостійністю; особи, які здійснюють свою діяльність в рамках слідчої чи іншої процесуальної дії, що виконується дізнавачем або слідчим, і надають їм необхідну допомогу; г) в залежності від доказового значення результатів використання спеціальних знань обізнаних осіб під час провадження у кримінальній справі: особи, результати діяльності яких мають самостійне доказове значення; особи, результати діяльності яких не мають самостійного доказового значення [19, с. 37-38].

Класифікація обізнаних осіб, запропонована О.О. Бондаренком, є найбільш повною на сьогодні. Але вона має більш теоретичне значення. Для практики використання спеціальних знань, на нашу думку, вагомою є класифікація осіб у залежності від дій, в яких вони беруть участь, запропонована Л.М. Ісаєвою: експерт – у проведенні експертизи; спеціаліст – у виконанні всіх процесуальних дій, за винятком проведення експертизи; безпосередньо “обізнана особа” – у виконанні всіх непроцесуальних дій [63, с. 266-267]. Ми погоджуємося з цією класифікацією.

Головним суб'єктом, який має право самостійно використовувати спеціальні знання, є, безперечно, слідчий. На важливості використання слідчим спеціальних знань при розслідуванні злочинів звертали увагу В.Г. Гончаренко, В.К. Лисиченко, В.В. Циркаль, В.Г. Лукашевич [38, с. 112-113; 94, с. 11; 96, с. 58] та інші. Слідчий може використовувати спеціальні знання на всіх етапах розслідування – від прийняття рішення

про порушення кримінальної справи до складання обвинувального висновку та виявлення причин і умов, що сприяють вчиненню злочину. Слідчий може використовувати будь-які види знань, котрими він володіє, при проведенні будь-яких слідчих дій. Також слідчий використовує спеціальні знання не тільки під час збирання та дослідження криміналістично значимої інформації, а і при її оцінці. Під час розслідування він, крім того, повинен вирішувати питання щодо того, хто ще, крім нього, повинен використовувати спеціальні знання, як, в якій формі, під час яких дій і на якому етапі розслідування. Саме в цьому полягає, за висловом В.Д. Арсенєва і В.Г. Заблоцького, “вищий процесуальний рівень” слідчого у використанні спеціальних знань [5, с. 55]. Ми поділяємо думку Б.В. Романюка, який в деякій мірі узагальнив думки інших вчених-криміналістів про те, що слідчий може самостійно застосовувати в своїй практичній діяльності будь-які спеціальні знання та науково-технічні засоби, якщо він вважає, що достатньо ними володіє для вирішення конкретних питань [146, с. 69]. Як процесуально незалежна фігура слідчий має право самостійно приймати рішення та проводити будь-які процесуальні дії, використовуючи як свої професійні, так і спеціальні знання. Чим ширше світогляд слідчого, тим більше питань він в змозі самостійно вирішити, тим вище його кваліфікація і професійний рівень. В свій час Т.Ф. Шаркова наводила приблизний перелік досліджень, що слідчий може провести самостійно, в межах слідчого огляду [181, с. 89-91]. На сьогоднішній час цей перелік може бути значно розширений.

Зважаючи на особливості розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті та великі матеріальні збитки, що завдаються діями злочинців, до розслідування справ бажано залучати слідчих, які мають значний досвід роботи, необхідні юридичні та спеціальні знання. Також при слідчих відділах і відділеннях ЛВ внутрішніх справ й ЛУ транспортної міліції потрібно призначати слідчих, які безпосередньо займалися б розслідуванням розкрадань вантажів. За даними опитування слідчих, 85% відповіли позитивно на розподіл спеціалізації слідчих відповідно до складів злочинів. Слідчий, який спеціалізується на розслідуванні розкрадань вантажів, повинен досконало володіти загальними юридичними та спеціальними знаннями, котрі можна

поділити на три групи:

1. Спеціальні знання з розділу науки криміналістики – криміналістичної техніки. До них відносяться всі знання, отримані слідчим під час навчання у вищому навчальному закладі та практичної діяльності, що складають такі галузі криміналістичної техніки, як судова фотографія та відеозйомка, трасологія, габітологія, дактилоскопія, технічне дослідження документів, почеркознавство, одорологія тощо. До цієї групи треба віднести вміння та навички застосування нескладних техніко-криміналістичних засобів виявлення, фіксації, вилучення та дослідження криміналістичних об'єктів: вимірювальних інструментів (лінійка, рулетка, транспортир, штангенциркуль тощо), дактилоскопічних порошків та пензлів, полімерних паст, гіпсу, засобів освітлення, в тому числі в ультрафіолетовому та інфрачервоному зонах спектра; а також навички володіння пошуковими приладами, фотоапаратом, відеокамерою, аудіомагнітофоном, диктофоном, комп'ютером тощо.

2. Поглиблені знання окремих криміналістичних методик: розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті, включаючи криміналістичну характеристику цього злочину; видів і форм взаємодії учасників розслідування; особливостей методики розслідування злочинів, учинених неповнолітніми та вчинених організованими злочинними групами.

3. Спеціальні знання, що стосуються залізничного транспорту, а саме:

- організації роботи залізничного транспорту;
- найменування, кількості і побудови окремих структурних підрозділів і служб залізниці;
- підрозділів залізниці, що займаються проведенням службових розслідувань за нестачею чи з розшуку не отриманого вантажоодержувачем вантажу та порядком проведення службових розслідувань;
- основних підприємств та організацій вантажовідправників і вантажоодержувачів;
- технологічного процесу роботи вантажного двору, товарної контори, процесу перевезення вантажу;
- назви, будови та розташування залізничних колій;

- видів вагонів, що знаходяться в експлуатації на залізниці;
- видів документів, що заповнюються при одержанні, відправленні та видачі вантажу, а також ті, що супроводжують вантаж при пересуванні по залізниці;
- організації відділів воєнізованої охорони залізниці та фірм, що охороняють вантаж за контрактами;
- основних видів вантажів, що пересуваються залізницею;
- основних нормативних актів, що регламентують перевезення вантажів.

Перераховані спеціальні знання бажано мати кожному слідчому, який спеціалізується на розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. У випадках відсутності спеціальних знань або неможливості чи недоцільності (за браком часу) їх отримання слідчий звертається за допомогою до обізнаних осіб.

Для участі у проведенні слідчих дій викликається спеціаліст. Його участь регламентується ст. 66, 128, 128¹, 144, 168, 169, 183, 191, 192, 193, 194 КПК України. Щодо законодавчого забезпечення залучення спеціаліста до участі у проведенні слідчих дій, ми підтримуємо думку Є.Д. Лук'янчикова, який пропонує порядок і правила залучення спеціаліста зосередити в одній нормі закону, яка б носила “загальний, всеохоплюючий характер”. На його думку, “це уможливить уникнення дублювання таких правил у нормах про конкретну слідчу дію” [97, с. 194].

Причини, за якими спеціалісти залучаються до проведення слідчих дій, є різними. Основні з них найбільш повно визначив Г.І. Грамович: відсутність у слідчого вузькоспеціальних знань та навичок; відсутність умов для самостійного вирішення завдань, що стоять перед слідчим; необхідність проведення окремих дій відповідним спеціалістом з етичних чи тактичних міркувань; великий об'єм роботи, що потребує спеціальних знань та навичок; необхідність використання одночасно декількох науково-технічних засобів і методів; наявність ризику спричинення шкоди людському організму, якщо спеціальні знання не будуть використані відповідним спеціалістом (вилучення зразків крові, виявлення схованки за допомогою рентгенівського випромінювання)” [44, с. 21-22]. Майже аналогічної думки дотримується П.П. Іщенко [65,

с. 12].

У науковій літературі існує багато думок щодо фігури спеціаліста. Дискусії між науковцями виникають з приводу різних питань: компетенції спеціаліста, його процесуального статусу, видів діяльності, обсягу й якості спеціальних знань, якими він володіє, та ін. В зв'язку з цим існує багато різних визначень поняття “спеціаліст”. До того ж, досі не існує цієї дефініції і в кримінально-процесуальному законодавстві.

Більшість вчених-криміналістів на сучасному етапі визначають допоміжну роль спеціаліста при розслідуванні. Так, І.М. Сорокотягін зазначає: “Спеціаліст – особа, яка володіє спеціальними знаннями в окремій галузі науки, техніки, мистецтва та ремесла і залучається органами дізнання, слідства, прокуратури чи судом для участі у розслідуванні та розгляді справи з метою надання вказаним органам допомоги у виявленні, закріпленні та вилученні доказів” [64, с. 3-4]. На думку П.П. Іщенко, “спеціаліст у кримінальному судочинстві – особа, яка володіє знаннями і навичками та залучається органом дізнання, слідства, прокурором чи судом для сприяння у виявленні, закріпленні та вилученні доказів” [65, с. 10]. Але в цих визначеннях діяльність спеціаліста обмежується процесом виявлення, закріплення та вилучення доказів. Свої пропозиції щодо внесення поняття “спеціаліст” в кримінально-процесуальний кодекс надає В.В. Циркаль, розширюючи види його діяльності: “Спеціалістом є особа, яка володіє певними науковими, технічними та іншими професіональними знаннями, яку залучають до участі в слідчих діях в цілях сприяння у виявленні, закріпленні, вилученні доказів і дачі пояснень по спеціальним питанням” [177, с. 12]. На думку В.К. Лисиченка та М.Є. Шуміло, поняття “спеціаліст” повинно мати суттєві ознаки предметних галузей знань. Також спеціалісти повинні відповідати певним професійно-кваліфікаційним вимогам [95, с. 88-91].

У визначеннях деяких науковців наголошується на критерії незацікавленості спеціаліста у результатах справи [73, с. 55-56]. Нам вважається необов'язковим включення цього положення до визначення спеціаліста. Ступінь зацікавленості спеціаліста має визначати особа, яка залучає його до проведення слідчої дії. Мотиви зацікавленості спеціаліста в негативному проведенні певної слідчої дії можуть бути

різними. Як правило, це матеріальна винагорода, дружні чи родинні зв'язки з боку суб'єктів протидії розслідуванню або просто небажання допомагати розслідуванню з різних причин (недостатня чи відсутня матеріальна винагорода за роботу, негативне ставлення до правоохоронних органів тощо). Слідчий може і повинен передбачати можливість такої зацікавленості спеціаліста на стадії підготовки до проведення слідчої дії та замінити його. З іншого боку спеціаліст зацікавлений у позитивних результатах проведення слідчої дії. Така зацікавленість повинна мати місце і стимулюватись як з матеріальної, так і з моральної точки зору державними органами і посадовими особами.

Найбільш повно сформульовані види діяльності спеціаліста у визначенні, що надається у ст. 58 УПК Російської Федерації: “специалист – лицо, обладающее специальными знаниями, привлекаемое к участию в процессуальных действиях в порядке, установленном этим кодексом, для содействия в обнаружении, закреплении и изъятии предметов и документов, применении технических средств в исследовании материалов уголовного дела, для постановки вопросов эксперту, а также для разъяснения сторонам и суду вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию”. Визначення спеціаліста міститься і в ч. 2 ст. 78 проекту КПК України: “Спеціалістом є особа, яка володіє відповідними науковими, технічними чи іншими спеціальними знаннями чи навичками, використовуючи які надає особі, яка здійснює дізнання, слідчому, прокурору, слідчому судді чи суду допомогу у виявленні і з'ясуванні доказового значення окремих фактів, проведенні й оформленні процесуальних дій” [88].

В більшості наведених вище визначеннях поняття “спеціаліст” автори намагаються на початку охарактеризувати спеціальні знання, якими він володіє. Але в жодній дефініції вони не описані у повному обсязі. Незрозуміло, чому із спеціальних знань окремо виділяються наукові та технічні, а не будь-які “інші”. А при використанні терміну “навички” зовсім не згадується про “вміння”, хоча ці поняття не тотожні. З іншого боку, це пояснюється бажанням у значній мірі не ускладнювати термінологію, що цілком зрозуміло. При описанні мети виклику спеціаліста та його функцій в думках науковців теж немає єдності. Більшість із них неприпустимо звужують можливості спеціаліста, інші

розширюють, пропускаючи в решті-решт важливі моменти.

З урахуванням викладеного та з огляду на погляди інших вчених на окреслену проблему пропонуємо наступне визначення: *спеціалістом є особа, яка володіє спеціальними знаннями та залучається особою, що проводить дізнання, слідчим або судом для надання їм допомоги при проведенні слідчих чи судових дій; проведення консультацій з питань, що потребують використання спеціальних знань; надання кваліфікованої допомоги в підготовці технічних засобів; проведення відомчих розслідувань, перевірок в межах різних відомств й інспекцій, а також надання допомоги під час проведення оперативно-розшукових заходів.* В цьому визначенні не обмежуються види спеціальних знань, що можуть бути використані. Вони визначаються особою, що проводить дізнання, та слідчим (прокуратури, органів внутрішніх справ, податкової міліції та органів безпеки) при проведенні слідчих дій і суддею або складом суду при проведенні судових дій. Термін “спеціальні знання” повинен визначатись у кримінально-процесуальному законодавстві окремо або існувати як наукова категорія. Також, виходячи з цього визначення, дії спеціаліста включають як процесуальну, так і непроцесуальну допомогу при розслідуванні.

Головним критерієм підбору спеціалістів для участі в слідчих діях є наявність у них відповідних спеціальних знань. При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті для проведення слідчих дій залучається широке коло спеціалістів. В більшості випадків як спеціаліст залучається експерт-криміналіст НДЕКЦ при лінійних відділах ОВС. Його допомога необхідна на всіх етапах розслідування при проведенні наступних слідчих дій: огляд місця події, огляд предметів і документів – майже обов’язково; допит, обшук, пред’явлення для впізнання, відтворення обстановки і обставин події – за необхідності. Як зазначалось, види допомоги спеціаліста поділяються на криміналістичну, консультативну, методичну та технічну [65, с. 12; 144, с. 78-79]. Спеціаліст-криміналіст надає всі зазначені види допомоги.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті він обов’язково повинен володіти, по-перше, спеціальними знаннями в різних галузях криміналістики, а саме: судовій фотографії та відеозйомці, трасології, габітології, техніко-криміналістичному дослідженні

документів, почеркознавстві, мікрооб'єктології, одорології тощо.

По-друге, спеціалісту-криміналісту бажано знати основи кримінально-процесуального законодавства та криміналістики, а саме: порядок проведення слідчих дій; правовідносини дізнавача та слідчого зі спеціалістом на підготовчій стадії слідчої дії, робочому та заключному етапах; тактичні прийоми проведення окремих слідчих дії тощо. На жаль, кількість спеціалістів-криміналістів ОВС, які мають вищу юридичну освіту, на сьогодні незначна. За даними нашого опитування, вона складає 32 % від загальної кількості респондентів (124 особи). На сьогодні існує певний дефіцит фахівців, які закінчили відомчі навчальні заклади системи МВС. Саме фахова підготовка експертів-криміналістів у цих навчальних закладах поєднує необхідні для спеціаліста юридичні та спеціальні знання.

По-третє, через складність розслідування злочинів вказаної категорії бажано залучати найбільш досвідчених криміналістів, які б мали досвід роботи та знали специфіку роботи з виявлення, вилучення та фіксації доказової інформації при проведенні слідчих дій, пов'язаних з розкраданням вантажів. Але, на сьогодні, наявність досвідчених експертів в системі МВС є також недостатньою. За даними дослідження В.П. Бахіна та Н.С. Карпова, 72,1 % експертів мають стаж роботи до 3-х років, тільки 3,5 % – від 6 до 10 років і 2,3 % – понад 10 років [9, 144].

В залежності від видів необхідних спеціальних знань і ситуації, що склалася при розслідуванні, як спеціалісти також можуть залучатися представники інших професій: наукові співробітники різних галузей, біологи, товарознавці, інженери, технологи, механіки залізничної колії, а також спеціалісти різних служб залізниці: чергові по станції, прийомоздавачі вантажів, оглядачі вагонів, оператори сортувальних гірок, електромеханіки дистанцій сигналізації та зв'язку, комерційні ревізори та ін. Вони не можуть замінити спеціаліста-криміналіста при проведенні слідчих дій і залучаються поряд з ним. Зазначені спеціалісти можуть надавати слідчому тільки консультативну та методичну допомогу.

Консультації можуть торкатися різних процесів та явищ, починаючи від найпростіших – правильної назви шляху та колії, на якій виявлено вагон, що оглядається, або як краще проникнути у вагон при зламаних

замикаючих пристроях – до складних. Наприклад, при розслідуванні кримінальної справи за фактом виникнення у критому вагоні пожежі та знищення вагової частини вантажу були допитані машиніст і працівники воєнізованої охорони, які супроводжували вантаж. Вони стверджували, що пожежа виникла після різкого гальмування потягу перед вхідним світлофором станції. До огляду місця події був залучений інженер з ремонту рухомого складу, який працював у вагонному депо. Він повідомив, що до цього траплялись випадки запалення внаслідок недосконалої конструкції гальмової системи вагонів зазначеного типу. Але оглянувши вагон, він підтвердив справність гальм і категорично відхилив можливість запалення з цієї причини. Залучений до огляду пожежник, проаналізувавши залишений попіл, підтвердив згорання лише невеликої частини вантажу. В подальшому було підтверджено версію про вчинення крадіжки вантажу групою осіб за участю працівників охорони та машиніста з подальшим знищенням слідів шляхом навмисного підпалу [86].

Методична допомога полягає у роз'ясненнях при проведенні слідчої дії з боку спеціаліста термінології, що використовується в окремій галузі знань, уточненні правильних назв вузлів і агрегатів об'єктів залізничного транспорту. Іноді, приміром, при складанні протоколу, слідчий записує цю інформацію під диктовку спеціаліста. В результаті надання зазначеної допомоги слідчий отримує нові спеціальні знання, підвищує свій професійний досвід.

На практиці при залученні як спеціалістів працівників НДЕКЦ, проблем, як правило, не виникає. Через дефіцит кадрів ОВС не завжди вбачається можливим знайти спеціаліста для проведення огляду місця події на невеличких проміжних станціях. Іноді виникає проблема із залученням працівників інших установ і організацій, в тому числі залізничників. Перепони можуть виникати з боку керівництва установи. Тому норма закону (ст. 128¹ КПК України, ст. 78 проекту КПК України) стосовно того, що “виклик спеціаліста є обов'язковим для керівника підприємства, установи чи організації, де працює спеціаліст”, повинна залишатись, не зважаючи на те, у якій формі надійде цей виклик: усній чи письмовій. Деякі вчені наполягають на письмовій формі залучення спеціаліста. Так, Г.Є. Морозов надає пропозицію про винесення

постанови про залучення спеціаліста до участі у справі [107, с. 11]. О.О. Бондаренко пропонує залучати спеціаліста повісткою, якщо він не працює в певній установі, або письмовим дорученням дізнавача чи слідчого, якщо він є працівником підприємства [19, с. 110]. На нашу думку, письмова форма залучення спеціалістів необов'язкова, а іноді недоцільна. Огляд місця події є невідкладною слідчою дією. При необхідності термінового залучення спеціаліста складання будь-яких документів, а потім ще й направлення їх за місцем призначення та чекання резолюції керівника установи чи організації призведе до необґрунтованого витрачання часу. Проти складання окремого документа про залучення спеціаліста до проведення слідчої дії висловились 96 % опитаних нами слідчих. Однак іноді просто не можна у певний момент знайти потрібного спеціаліста. Тому кожний слідчий, який спеціалізується на розслідуванні розкрадань вантажів, повинен передбачувати ситуацію і завжди мати “на зв'язку” певне коло осіб, які можуть бути залучені до проведення слідчих дій. А реальне забезпечення права спеціаліста на відшкодування витрат на поїздку та отримання винагороди за свою роботу буде запорукою вчасного прибуття та результативної участі у проведенні слідчої дії.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті до проведення слідчих дій часто залучається декілька спеціалістів у різних галузях знань. Тактичні аспекти використання групи спеціалістів у слідчих діях вперше, як нам відомо, були розглянуті В.В. Циркалем. Під групою спеціалістів він розуміє залучення до участі в слідчих діях двох і більше спеціалістів різного профілю знань в цілях спільного сприяння слідчому в виявленні, закріпленні, вилученні доказів або з'ясування виникаючих при цьому спеціальних питань [178, с. 17].

Одним із основних напрямків підвищення ефективності проведення слідчих дій за участю групи спеціалістів є організація їх взаємодії. Питанням взаємодії органів і підрозділів внутрішніх справ при розслідуванні взагалі та питанням взаємодії слідчих з обізнаними особами зокрема сьогодні приділяється велика увага з боку науковців і практиків [31]. Як зазначає В.Д. Берназ, “без ефективної взаємодії слідчого з експертами неможливо повно об'єктивно і всебічно з'ясувати обставини скоєних злочинів. Роз'єднаність дій, слабкі і непродуктивні

форми взаємодії, недостатня допомога слідчому з боку експертів призводить до того, що не викриваються факти, які потребують спеціальних знань, не своєчасно і не якісно з'ясовуються обставини вчинення злочину, не виявляються і не вилучаються речові докази, не фіксуються всі злочини, неефективно проводяться слідчі та пошукові дії” [13, с. 28]. Під взаємодією розуміють – взаємний зв’язок між предметами у дії, а також погоджену дію між ким-небудь або чим-небудь [22, с. 85].

При проведенні слідчих дій за участю декількох спеціалістів мова йде, перш за все, про взаємодію слідчого зі спеціалістами, а потім вже – спеціалістів між собою. При проведенні окремих слідчих дій форми взаємодії спеціалістів зі слідчим можуть бути різні. Вони розглядатимуться далі в роботі відносно до розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Але ефективність використання спеціальних знань, незалежно від виду слідчої дії, досягається тоді, коли діяльність засновується на певних принципах взаємодії слідчого і спеціаліста.

Основним принципом такої взаємодії є обумовлена кримінально-процесуальним законодавством керівна роль слідчого при організації та проведенні конкретної слідчої дії. Слідчий – суб’єкт збирання та використання доказів. Спеціаліст сприяє йому в цьому, використовуючи свої спеціальні знання, вміння та навички, застосовуючи науково-технічні засоби та методи в межах своєї компетенції. Вся діяльність спеціаліста у проведенні слідчої дії спрямовується слідчим. Однак це не означає, що слідчий має право втручатися у процес застосування спеціалістом науково-технічних засобів і використання методів, заснованих на його професійних знаннях. Ми стоїмо на позиції, що це є виключною прерогативою спеціаліста і будь-яке втручання слідчого в діяльність спеціаліста негативно відобразиться на кінцевому результаті.

Отже, є одним принципом взаємодії є незалежність спеціаліста, його процесуальна самостійність, рівноправність зі слідчим. Самостійність спеціаліста також підкріплюється адміністративною самостійністю тих підрозділів, установ і відомств, співробітником яких він є. Навіть якщо казати про залучення спеціалістів-криміналістів, які працюють на посадах експертів НДЕКЦ при Управліннях МВС, то фактично слідчі підрозділи не перебувають відносно підпорядкованості з експертними.

Серед інших принципів можна виділити такі:

- єдність вирішуваних завдань;
- узгодженість виконуваних дій та взаємообмін отриманою інформацією;
- розподіл функціональних обов'язків, заснований на видах знань, якими володіє кожний із суб'єктів;
- кооперація, що проявляється у постановці завдань з боку слідчого й обранні відповідно до цих завдань засобів і методів їх вирішення.

Зі збільшенням кількості спеціалістів ускладнюється робота самого слідчого щодо визначення напрямків діяльності кожної з них. Але основним організатором і координатором всіх дій залишається слідчий. Тому не можна погодитись із думкою В.В. Коваленка, який “роль координатора дій різнопрофільних спеціалістів і, якоюсь мірою, посередника між такими спеціалістами і слідчим” покладає на спеціаліста-криміналіста як найбільш підготовленого суб'єкта у вирішенні більшості спеціальних питань [73, с. 149]. Щодо взаємодії між самими спеціалістами, що беруть участь у проведенні слідчої дії, то вона повинна обмежуватись дотриманням наступних умов:

- послідовність або одночасність проведення дій (в залежності від рішення слідчого);
- невтручання у дії, що проводяться іншим спеціалістом;
- залучені спеціалісти не повинні своїми діями заважати один одному.

Як зазначалося, призначення експертизи в кримінально-процесуальному законодавстві розглядається як одна з форм використання спеціальних знань. Суб'єктом експертного дослідження є експерт. “Як експерт може бути викликана будь-яка особа, що має необхідні знання для дачі висновку з досліджуваних питань” (ст. 75 КПК України [87]). Аналогічна дефініція міститься в ст. 10 Закону України “Про судову експертизу” [142]. В.Ю Шепітько визначає експерта як незалежну, компетентну в певній галузі знань особу, котрій за постановою (ухвалою) суду, слідчого, прокурора або особи, яка проводить дізнання, доручено проведення судової експертизи та складання за її результатами висновку з приводу питань, що виникли при провадженні кримінальної справи та потребують застосування

спеціальних знань у сфері науки, техніки, мистецтва чи ремесла [184, с. 80]. Великих розбіжностей у визначенні поняття “експерт” іншими науковцями не існує.

Аналізуючи норми чинного законодавства відносно визначення “судового експерта”, можна визначити деякі протиріччя. Згідно з Законом № 1992-IV від 09.09.2004 р. ст. 10 Закону України “Про судову експертизу” доповнено ч. 3 наступного змісту: “До проведення судових експертиз, крім тих, що проводяться виключно державними спеціалізованими установами, можуть залучатися також судові експерти, які не є працівниками цих установ, за умови, що вони мають відповідну вищу освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень не нижче спеціаліста, пройшли відповідну підготовку в державних спеціалізованих установах Міністерства юстиції України, атестовані та отримали кваліфікацію судового експерта з певної спеціальності у порядку, передбаченому цим Законом”. Тобто з огляду на ст. 10 можна дійти висновку, що ч. 2 та ч. 3 фактично протирічать ч. 1 цієї статті та ст. 75 КПК України, обмежуючи вимоги до судового експерта, котрим може бути “будь-яка особа, яка має необхідні знання для дачі висновку з досліджуваних питань”, наявністю в нього вищої освіти, освітньо-кваліфікаційний рівня не нижче спеціаліста, проходженням відповідної підготовки в державних спеціалізованих установах Міністерства юстиції України.

Судовими експертами, на наш погляд, можуть бути не тільки особи з вищою освітою, а й будь-які, що мають спеціальні знання у відповідній галузі – науки, техніки, мистецтва чи ремесла. Наприклад, вирішити питання щодо матеріалу, технології виготовлення, обладнання, на якому було виготовлено підроблений запірно-пломбувальний пристрій, або щодо інструменту, за допомогою якого на ньому вибито позначки, може слюсарь або токарь, які не мають вищої освіти.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті, особливо якщо у вчиненні злочину беруть участь залізничники, часто проводиться судово-технічна експертиза. Вона вирішує питання про технічний стан колії, рухомого складу, засобів сигналізації, централізації, блокування та зв’язку, енергопостачання та інших пристроїв. Також вона визначає, які несправності виникли у цих пристроях і чи могли вони вплинути на рух потягу, непередбачені зупинки, чи міг стан колії

вплинути на розрив тросу запірно-пломбувального пристрою, чи могли несправності швидкісного міра вплинути на показання, що зафіксовані на стрічці, тощо. Також за допомогою експертизи може бути вирішено й такі питання: чи правильно складено технічно-розпорядчий акт станції, чи правильно організовано рух потягів на даній ділянці чи маневрова робота на станції, чи відповідають дії певної особи правилам технічної експлуатації [118, с. 135]. Зазначені питання можуть бути вирішені техніками, машиністами, сигналістами, диспетчерами та іншими особами, які не мають вищої освіти. На практиці дуже часто технічна експертиза буває комісійною, за участю працівників залізниці. Судово-технічна експертиза також проводиться по справах про порушення правил безпеки та експлуатації залізничного транспорту [117, с. 18-19].

Зважаючи на означене вище, пропонуємо виключити ч. 3 ст. 10 Закону України “Про судову експертизу” як таку, що суперечить змісту всієї статті та ст. 75 КПК України.

Довгий час у кримінально-процесуальній і криміналістичній літературі обговорювалось питання щодо поєднання в одній особі функцій експерта і спеціаліста. В значній мірі воно було обумовлено нормою КПК Росії про неможливість участі у справі як експерта особи, яку було залучено у цій справі як спеціаліста, за виключенням лікаря-спеціаліста в галузі судової медицини під час огляду трупа. При закріпленні даного положення виходили з необхідності забезпечити об’єктивність та безпристрасність експерта, якому доручено дослідження. Аналіз зазначеної норми з боку науковців та практиків протягом значного часу показав її неефективність. Так, В.І. Шиканов з посиланням на А.М. Ларіна вказує, що “зазначена заборона необґрунтована, оскільки під час участі у проведенні слідчих дій, пов’язаних з виявленням, фіксацією та вилученням об’єктів, що будуть направлені на експертизу, спеціаліст безпосередньо отримує найціннішу інформацію, котра у подальшому експертному дослідженні сприятиме більш глибокому, всебічному й об’єктивному їх дослідженню” [190, с. 18]. Аналогічної думки дотримуються й І.М. Сорокотягін [160, с. 18], Г.І. Грамович [44, с. 23], П.П. Іщенко [65, с. 27-32], П.З. Пашюнас [130, с. 17-18], Є.Ф. Коновалов [76, с. 23], С.Ф. Скопенко, В.В. Єрьоменко, Т.В. Варфоломеєва, В.Г. Гончаренко [156, с. 7] та інші вчені.

Експерт за посадою, який бере участь в огляді місця події як спеціаліст, знаючи про те, що експертизу вилучених ним об'єктів буде проводити інший експерт, психологічно не зацікавлений у всебічній та ретельній фіксації таких об'єктів. Якщо спеціаліст під час участі в слідчій дії знає про те, що саме він буде проводити експертизу за даною справою, то він більш активно буде проводити пошукові дії, збирати більш якісний матеріал, працювати, як кажуть, “на себе”. В такому випадку спеціаліст фактично проводить підготовчий етап проведення експертизи та розуміє, що від якості зібраних об'єктів залежить якість і швидкість майбутнього дослідження.

Зважаючи на думки науковців і практиків, розглянута норма була вилучена при прийнятті чинного КПК Росії. Тому на сучасному етапі розвитку та вдосконалення кримінально-процесуального законодавства України не можна погодитись з думкою В.В. Коваленка, який стверджує, що “поєднання в одній особі функцій експерта і спеціаліста суперечить принципам поділу праці і негативно позначається на якості збирання і дослідження слідів і речових доказів у ході розкриття і розслідування злочинів. Реальне поліпшення справ у цій галузі можливе за умови організаційного і законодавчого розмежування функцій експерта і спеціаліста (зазначене розмежування не повинне поширюватися на судово-медичних експертів, враховуючи їхню нечисленність і специфічність діяльності як спеціаліста)”. На нашу думку, неправильність цього твердження обґрунтовано роботами багатьох вчених-криміналістів та не викликає сумніву.

На неефективності заборони проведення експертизи особою, яка раніше брала участь у справі як спеціаліст, в справах, пов'язаних з використанням вибухових пристроїв, наголошує М.А. Асташев [6, с. 13]. При розслідуванні справ, пов'язаних із розкраданням вантажів на залізничному транспорті, найбільш розповсюдженими є різного роду трасологічні експертизи (слідів злому, інструментів, замикаючих пристроїв (ЗПП і пломб). Питання, що вирішуються трасологічною експертизою, можуть мати як діагностичний, так і ідентифікаційний характер. Для повних і обґрунтованих відповідей на питання, особливо діагностичні, потрібні не тільки самі об'єкти, але й відомості про місце їх виявлення, положення в момент вилучення, навколишню обстановку,

розташування вагону в момент утворення слідів тощо. Найбільш повну інформацію про зазначені дані може надати тільки спеціаліст, залучений до проведення слідчої дії. Доцільніше буде залучати як спеціаліста саме особу, яка в майбутньому буде робити експертизу за вилученими об'єктами. Тому, на нашу думку, у справах, що потребують використання великої кількості спеціальних знань, в тому числі й при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті, необхідно як спеціаліста залучати осіб з належним рівнем спеціальних знань, які в подальшому виступали б експертами в цій справі.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті спеціальні знання використовуються на всіх етапах розслідування. Відповідно, на кожному з них вирішуються певні завдання. **У стадії порушення кримінальної справи** вирішуються питання щодо встановлення наявності або відсутності достатніх даних, що вказують на розкрадання вантажу. Ці дані можуть міститись у різних джерелах інформації. Спеціальні знання допомагають органу дізнання, слідчому, прокуророві, суду і судді отримувати найбільш повні дані, достатні для порушення кримінальної справи. З використанням спеціальних знань проводяться наступні заходи, відповідно до яких вирішуються такі питання:

1. При дослідженні документів на вантаж встановлюється правильність заповнення їх реквізитів; відповідність відомостей, зазначених в документах вантажу, що перевозять; наявність у них ознак повної або часткової підробки.

2. Під час опитування та допитів свідків і очевидців з'ясовуються: спосіб вчинення злочину, прикмети зовнішності злочинців для складання суб'єктивного портрету та його подальшого використання при встановленні особи та її розшуку.

3. При проведенні огляду місця події виявляються, вилучаються та фіксуються матеріальні джерела інформації, що можуть вказувати на наявність ознак злочину, місце викрадення та можливе знаходження вантажу, напрямок зникнення злочинців та інші обставини.

4. При проведенні оперативно-розшукових заходів, пов'язаних з оглядом території що прилягає, пошуком викраденого вантажу, негласним спостереженням з використанням технічних засобів у місцях

можливої появи злочинців тощо.

На подальшому етапі розслідування спеціальні знання необхідні для збирання доказової інформації, її оцінки та використання у доказуванні. На цьому етапі водночас із використанням спеціальних знань вирішуються завдання, що виникають при проведенні слідчих дій. Основними з них є допит, обшук, призначення та проведення судової експертизи.

При проведенні **допиту** спеціальні знання використовуються для:

- роз'яснення спеціальної термінології, що може вживатися з боку злочинців під час допиту, особливо в разі причетності до розкрадань працівників залізниці;

- з'ясування механізму вчинення злочину із застосуванням специфічних знарядь та способів вчинення злочину;

- з'ясування обставин у багатьох епізодах, які є складовою частиною схеми розкрадань, вчинених організованими злочинними групами, у складі яких є представники клієнтських організацій, робітники різних галузей залізничного транспорту, в тому числі й керівної ланки. Розслідування таких злочинів потребує спеціальних знань у багатьох галузях: бухгалтерії, технології виробництва продукції та транспортування вантажу тощо. Вивчення матеріалів 72 кримінальних справ про злочини, вчинені організованими групами, показало, що спеціальні знання використовувались при розслідуванні кожної. При цьому у 30 кримінальних справах використовувались п'ять і більше видів спеціальних знань, у 33-х – три або чотири види;

- отримання інформації від допитуваного з використанням деяких тактичних прийомів: пред'явлення доказів (об'єктів, вилучених з місця події, результатів проведених досліджень), демонстрації сучасних можливостей дослідження об'єктів;

- фіксації ходу і результатів слідчої дії з застосуванням відеокамери.

При проведенні **обшуку** спеціальні знання використовуються для:

- виявлення шуканого з застосуванням науково-технічних засобів (пошукові прилади, лампи ультрафіолетового та інфрачервоного освітлення тощо);

- збору інформації, що забезпечує доведення приналежності знайдених об'єктів викраденому вантажу чи конкретній особі;

- виявлення, фіксації та вилучення слідів, предметів і речовин, які надалі будуть об'єктами експертного дослідження;
- складання орієнтувань (пошукових таблиць) на об'єкти, що розшукуються;
- попередження та недопущення пошкоджень предметів, обстановки та слідів шляхом використання технічних засобів і вмінь та навичок їх застосування (відкриття дверей, сейфів);
- фіксації ходу і результатів слідчої дії з застосуванням фотоапарата та відеокамери.

При призначенні експертизи з використанням спеціальних знань вирішуються питання, що стосуються: визначення предмета дослідження; окреслення кола питань, які треба з'ясувати; підбору та отримання зразків для проведення порівняльного дослідження; необхідності призначення комплексної чи комісійної експертизи. Безпосередньо під час проведення експертизи експертом вирішуються конкретні завдання в залежності від виду експертизи (будуть розглянуті далі).

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті кожний суб'єкт використання спеціальних знань розв'язує певне коло завдань. Слідчий вирішує питання більш ефективної організації слідчих дій, виявлення, фіксації та вилучення доказів; спеціаліст допомагає слідчому при проведенні слідчих дій; експерт вирішує питання, поставлені перед експертизою; обізнані особи надають непроцесуальну допомогу при розслідуванні. Безумовно, такий перелік завдань, що вирішується кожним із суб'єктів використання спеціальних знань, є загальним. Далі в роботі детальніше будуть розглянуті всі питання, що вирішуються з використанням спеціальних знань в залежності від суб'єктів і завдань розслідування на кожному етапі.

Розділ 2

ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1. Використання спеціальних знань при виявленні ознак розкрадання та порушенні кримінальної справи

З розпадом СРСР на залізничному транспорті, як і в інших галузях економіки України, склалася критична ситуація. Галузь, надзвичайно потужна економічно, виявилася практично заблокованою бартерно-заліковими схемами. Грошові надходження припинилися через опір з боку розгалуженої системи фірм-посередників, що утворилася навколо залізниць. Відбулися спад обсягів вантажних перевезень більш ніж на 20% у період 1995-1999 рр. та відповідне зниження доходів від

перевезень вантажів – основного джерела надходжень коштів, що призвело до значного погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм економічного та соціального розвитку галузі. Зазначений стан залізничного транспорту знайшов оцінку у рішенні Ради національної безпеки і оборони України від 11 квітня 2000 р. та відповідному Указі Президента України [171].

У 2000 р., з початком стабілізації економіки України, фінансово-економічний стан залізниць покращився. Загальна сума нарахованих до бюджету платежів у 2000 р. була більшою на 72,4 млн. грн. (+8,5%) порівняно з аналогічним періодом 1999 р., а грошми було перераховано понад 900 млн. грн. (у 2,79 рази більше, ніж у 1999 р.). Окрім того, рівень бартерних розрахунків у цій сфері вже становив 13,7% проти 39,3 % у 1999 р. [129]. У 2001 р. коштів до державного бюджету направлено в 1,8 разів більше, ніж за вісім місяців 2000 р. До того ж, грошова частка надходжень до бюджету в 2,6 разів перевищила суму коштів минулого року, а балансовий прибуток виявився в 1,6 разів більшим за отриманий у 2000 р. Фінансово-економічні показники діяльності залізниць України у 2002 р. становили 7,91 млрд грн (на 34 % більше, ніж у 1999 р.), а загальногалузеві витрати від перевезень вантажів і пасажирів зменшились на 2 % проти запланованих на 2002 р. [54]. У 2003–2006 рр. ці тенденції збереглися, і на сьогодні економічні показники по всіх залізницях України продовжують зростати.

В умовах реформування всіх сфер життєдіяльності нашого суспільства боротьба зі злочинами, зокрема зі злочинами проти власності, визначається одним із головних напрямків діяльності правоохоронних органів [170]. Зважаючи на це, забезпечення надійного захисту від розкрадань вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, є актуальним завданням транспортної міліції України.

Характеризуючи криміногенну обстановку на залізничному транспорті у контексті дослідження та вирішення завдань розробки і здійснення ефективних заходів щодо розслідування розкрадань вантажів, необхідно враховувати ті специфічні умови функціонування підприємств транспорту, які серйозно ускладнюють діяльність органів внутрішніх справ у цьому напрямку.

Основними чинниками, що впливають на розслідування розкрадань

вантажів, є наступні:

– цілодобова робота більшості залізничних об'єктів, що здійснюють вантажні перевезення. Це створює сприятливі можливості для високої концентрації на цих об'єктах злочинців-гастролерів, шахраїв, бурлак, п'яниць, безпритульних неповнолітніх, осіб, що перебувають у розшуку, які схильні до вчинення злочинів на об'єктах залізниці;

– значна за своїми масштабами довжина залізничних магістралей, що ускладнює своєчасне виявлення розкрадань вантажів, а також ознак проникнення в потяги. Часто внаслідок маскування слідів злочину крадіжки виявляються тільки на базах вантажоодержувачів, через тривалий час після надходження до них вантажу від залізниці;

– скупчення величезної кількості матеріальних цінностей на об'єктах, до яких є відносно вільний доступ у осіб, у тому числі й тих, котрі не зв'язані з роботою транспорту, але становлять оперативний інтерес для органів внутрішніх справ;

– висока динамічність перевізного процесу, що дозволяє злочинцям після здійснення злочину протягом короткого терміну подолати великі відстані, що багато в чому ускладнює їх розшук, пошук засобів і знарядь злочину, свідків, очевидців;

– багаторазова передача вантажів у період їх переміщення від станції відправлення до станції призначення під відповідальність багатьох осіб. Це часто призводить до того, що "збірний" вантаж, який іде на адреси різних організацій, піддається багаторазовому вимушеному сортуванню на сортувальних станціях маршруту;

– значна розкиданість залізничних об'єктів, віддаленість багатьох з них від місць дислокації відповідного ОВС. Останнє негативно впливає на ступінь своєчасного реагування органів внутрішніх справ на інформацію про підготовку чи вчинення злочинів, виникнення суспільно-небезпечних ситуацій;

– концентрація великих людських потоків на порівняно малих територіях (приміщеннях), що дозволяє особам, які вчинили чи готують злочин, тимчасово ховатися на цих об'єктах, тому що найчастіше злочинців складно виявити при великому скупченні пасажирів;

– відсутність представника організації відправника вантажу при видачі транспортною організацією вантажу одержувачу, що дає

можливість приховування крадіжок (шляхом складання підроблених комерційних актів на нестачу, псування, розбиття ін., що нібито мали місце), виявлених надлишків і бездокументних вантажів.

Крім зазначених особливостей діяльності залізничного транспорту, істотний вплив на стан злочинності у сфері вантажних перевезень мають політичні й соціально-економічні перетворення, що відбуваються в Україні та інших країнах СНД. Це має вираження в зростанні кількісних параметрів злочинності, більшої організованості та витонченості способів вчинення злочинів.

До обставин, що спричиняють вчинення злочинів у сфері вантажних перевезень, також відносяться, на думку П.Я. Мінки, суб'єктивні чинники, пов'язані з недоліками у роботі працівників транспортної міліції. До них слід віднести: недоліки в організації вартової і патрульної служби, а також у розосередженні сил і засобів апаратів карного розшуку та відділів боротьби з розкраданнями вантажів; відсутність належної взаємодії між транспортними і територіальними органами внутрішніх справ; низький фаховий рівень окремих працівників транспортної міліції; слабка взаємодія з воєнізованою охороною, що забезпечує супровід та охорону вантажів; неналежний рівень заслонів на передавальних станціях [106, с. 108].

Перш ніж розглядати питання щодо виявлення ознак розкрадання та порушення кримінальної справи необхідно зосередити увагу на способах розкрадань вантажів, тому що обізнаність в цьому питанні дозволяє слідчому належним чином організувати розкриття та розслідування злочинів, а також на видах і формах спеціальних знань, які потрібно використовувати під час розслідування.

На вибір способу розкрадання вантажів впливають, у першу чергу, недоліки в роботі транспорту, до яких пристосовуються злочинці та використовують їх у своїх корисливих цілях. До таких недоліків належать: порушення правил перевезення вантажів; недосконалість запірних пристроїв вагонів і контейнерів; недосконалість ЗПП, що дозволяє без порушення їх цілісності проникати до вантажу; неправильне завантаження контейнерів (наприклад, з перекосом, внаслідок чого відкривається доступ до вантажу); перевезення вантажів у несправних вагонах, контейнерах, у вагонах, технічно не придатних для перевезення

певного виду вантажу; порушення правил перевезення автотранспортної, сільськогосподарської й іншої техніки; перевищення швидкості розпуску вагонів на сортувальних гірках, внаслідок чого утворюються несправності вагонів і стає можливим доступ до вантажу; стоянки вантажних потягів на роз'їздах, обгінних пунктах, у вхідних світлофорів станцій; неналежне забезпечення таємниці інформації, яка міститься у перевізних документах, що дозволяє виявляти вагони з цінним вантажем; порушення правил складання таких документів та їх роз'єднання від вантажу; відсутність огорожень пристроїв охорони сигналізації та інших технічних засобів охорони вантажів в парках станції; недоліки в організації і діяльності воєнізованої охорони та ін. [112, с. 394].

Способи розкрадань вантажів з рухомого складу окремі науковці класифікують за різними ознаками. Найбільш повну класифікацію, на наш погляд, наводить В.М. Юрин [197, с. 14]:

1. У залежності від джерел розкрадань розрізняють: викрадення з критих вагонів (35,5 %), з контейнерів (30,2 %), з піввагонів і платформ (22,4 %), з цистерн (6,5 %), з ізотермічних вагонів (4,9 %) та інших спеціальних вагонів (0,4 %). Як впливає з вивчення кримінальних справ за 1999–2004 рр., ці показники дещо змінились у бік збільшення розкрадань з піввагонів, платформ і цистерн.

2. В залежності від операції технологічного процесу перевезення вантажів вони поділяються на: розкрадання при завантаженні вантажу у вагон; при формуванні та відправленні складу; під час операцій, що проводяться під час прямування; під час прийому та розформування складу; в період розвантаження вантажу з вагону. В свою чергу, під час руху може здійснюватись розкрадання при комерційному огляді, технічному та іншому обслуговуванні вагонів; усуненні комерційного браку та інших несправностей; сортуванні вагонів; сортуванні відправок, що перевозяться в збірних вагонах; під час інших операцій.

3. За місцем вчинення злочину вони поділяються на: викрадення на станціях, роз'їздах, в обгінних пунктах, на перегонах. В останньому випадку вони поділяються на розкрадання з рухомого складу, під час стоянки рухомого складу у прохідного або вхідного світлофора та в інших місцях.

4. В залежності від впливу на рух складу вони поділяються на

розкрадання, пов'язані з зупинкою потягу й на ті, що не впливають на рух.

З великої різноманітності способів вчинення розкрадань вантажів С.І. Винокуров і Ю.Л. Каверин виділяють ті, що є найбільш характерними для слідчої практики [25, с. 20-30], поділяючи їх на п'ять груп:

1. Способи крадіжок вантажів з рухомого складу на станціях, що включають проникнення злочинців у:

- а) вагони чи контейнери, з яких зірвані запірні пристрої;
- б) криті вагони, шляхом зламу бокових та верхніх люків;
- в) комерційно несправні вагони, в яких відкриті (напіввідкриті) бокові та верхні люки й відсутні пломби та закрутки на дверях вагонів.

2. Способи розкрадань автотракторної, сільськогосподарської чи іншої техніки, що відбуваються шляхом:

- а) зняття пломб з дверцят кабіни чи кришки багажника;
- б) руйнування лобового та бокового скла кабіни;
- в) вільного доступу до окремих агрегатів, запасних частин, деталей та інструменту, що лежить відкрито.

3. Способи крадіжок вантажів з рухомого складу під час пересування по залізниці.

4. Способи крадіжок вантажів на стаціонарних об'єктах транспорту:

- а) з використанням вільного доступу до вантажу, що лежить відкрито, частіше при проведенні вантажних робіт;
- б) зі складських приміщень, шляхом зламу замків та інших запірних пристроїв;
- в) з контейнерів.

5. Способи замаскованих розкрадань вантажів на стаціонарних об'єктах транспорту матеріально відповідальними та посадовими особами, які заздалегідь утворюють невраховані матеріальні цінності.

Як відмічалось раніше, одна з особливостей вчинення розкрадань вантажів на залізниці полягає саме у вчиненні їх працівниками залізничного транспорту: прийомоздавачами, приймальниками потягів, завідуючими складами, комірниками, завідуючими вантажними дворами, вагарями, представниками організацій-замовників, слюсарями пунктів технічного огляду, оглядачами вагонів, складачами потягів, монтерами

колії, машиністами та помічниками машиністів локомотивів, працівниками служби руху – черговими по станції, сортувальними гірками, стрільцями воєнізованої охорони залізниці, вантажниками, крановиками тощо. До особливостей також відноситься вчинення розкрадань організованими злочинними групами за участю працівників залізниці. За статистичними даними Управління МВС України на транспорті, щорічно в середньому 70 % крадіжок вантажів вчинюється безпосередньо або за участю працівників залізниці.

Більш типові способи розкрадань вантажів саме працівниками залізничного транспорту виділяють В.Ф. Стеценко, І.О. Ярош [165, с. 18-23]:

1. Складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу нестачу та псування вантажу.
2. Складання підроблених комерційних актів на побитий вантаж та той, що протікає.
3. Складання декількох підроблених комерційних актів при масових перевезеннях зерна, овочів, фруктів.
4. Складання підроблених комерційних актів на вантаж, що надійшов на станцію призначення з попутним комерційним актом або актом загальної форми, складеним на шляху прямування.
5. Створення видимості нестачі вантажу.
6. Складання актів загальної форми на неіснуючу нестачу.
7. Фальсифікація позначок у накладних про нестачу вантажу в межах норм природних втрат.
8. Приховування надлишків вантажу, виявлених під час розвантаження.
9. Завищення або заниження ваги вантажу (тари) в супровідних документах.
10. Знищення супровідних документів або фальсифікація їхнього змісту.
11. Присвоєння невитребуваних і безгосподарних вантажів.
12. Фабрикування документів на одержання вантажу.

При розслідуванні розкрадань, вчинених працівниками залізничного транспорту, необхідні спеціальні знання, що стосуються функціонування залізничного транспорту, а саме: організації роботи залізничного

транспорту; найменування структурних підрозділів і служб залізниці та їх функціональних обов'язків; основних підприємств та організацій вантажовідправників і вантажоодержувачів; технологічного процесу роботи вантажного двору, товарної контори, процесу перевезення вантажу; видів документів, що заповнюються при одержанні, відправленні та видачі вантажу, а також тих, що супроводжують вантаж при пересуванні по залізниці. Перераховані спеціальні знання бажано мати кожному слідчому, який спеціалізується на розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. У випадках відсутності спеціальних знань, слідчому необхідно залучати до розслідування обізнаних осіб. Для отримання відповідної консультаційної допомоги можна залучати працівників служб залізниці, знайомих з технологічним процесом і правилами оформлення документів. Безумовно, ними не повинні бути особи, якимось чином причетні до розкрадання. Також необхідно залучати фахівця в галузі технічного дослідження документів як для надання консультативної допомоги, так і для участі в огляді документів.

На залізничному транспорті у середньому від 31 до 39 % крадіжок вантажів здійснюється організованими злочинними угрупованнями, від 68 до 71 % – у співучасті з працівниками залізничного транспорту. Так, протягом – 2002 р. на залізницях України виявлено 394 злочинних угруповання (більшість з них на Придніпровській (112) і Донецькій (106) залізницях). Усього за вчинення розкрадання вантажів у групах затримано 1110 осіб (більшість з них – на Придніпровській (233) і Донецькій (253) залізницях). Таким чином, на сьогоднішній день групі розкрадання вантажів становлять понад 65 % від загальної кількості розкрадань на залізницях України [54]. Дані аналізу групових злочинів на транспорті підтверджують, що тільки 35 % угруповань викривається після вчинення одного злочину, 15 % – після двох-трьох, 10 % – чотирьох-п'яти злочинів і 40 % – шести і більше злочинів. Що стосується часу існування, то 30 % груп існували протягом одного місяця, 20 % – до трьох місяців, 15 % – до шести, а інші 35 % – більше шести місяців [54]. Дані щодо розкрадань вантажів на залізничному транспорті підтверджуються загальною тенденцією зростання злочинів, вчинених організованими групами у сфері економіки [180, с. 10]. Сучасні

організовані злочинні групи озброєні новітніми досягненнями науково-технічного прогресу. Тому при розслідуванні вчинених ними злочинів слідчому необхідно в повному обсязі використовувати сучасні техніко-криміналістичні засоби та спеціальні знання.

Зосередимо увагу на способах вчинення злочинів, які на сучасному етапі частіше вчиняються у складі організованих злочинних груп за участю працівників залізничного транспорту та спричиняють найбільші матеріальні збитки економіці України.

Виявлення розкрадань, вчинених у результаті від'єднання перевізних документів від вантажів. Як показує аналіз кримінальних справ, 12 % розкрадань вантажів вчиняються вказаним способом. Крадіжки вчиняються на станціях під час формування вагонів вантажного потяга, сортування вантажів і складання перевізних документів. Розкрадачі з працівників станцій, що виконують ці операції (завідувачі товарних технічних контор, диспетчери, вагарі, оператори, чергові по станції та ін.), намітивши вагон з цінним вантажем, від'єднують супровідні документи (накладні, дорожню відомість тощо) від вантажу і викрадають частину вантажу з вагона. Далі вони відправляють цей вагон в одному напрямку, а документи – в іншому. Цей прийом застосовують звичайно з розрахунком на те, що місце роз'єднання вантажів з документами не буде встановлено і залізнична адміністрація після безрезультатного пошуку зниклого вантажу обмежиться задоволенням претензії вантажовласника на відшкодування вартості втраченого. Роз'єднання вантажу з документами розкрадачі звичайно пояснюють помилкою, недбалістю [26, с. 34].

При розслідуванні розкрадань вантажу, вчинених цим способом, необхідно встановити станцію, на якій були роз'єдані документи. Для цього аналізується інформація, що в них міститься. При вивченні документів на вантаж слідчому необхідні спеціальні знання, що стосуються правил їх заповнення та порядку проходження по станціях; обов'язків посадових осіб, які мають право перевозити документи, працювати з ними та вносити відповідні зміни в початковий зміст (штампи та позначки станцій прямування). Іноді злочинці з числа працівників залізниці навмисно перекручують зміст документа, змазують або нечітко ставлять відбитки штампів станцій чи підроблюють їх. У

такому випадку потрібні спеціальні знання в галузі технічного дослідження документів і почеркознавства.

Використовуючи ту обставину, що за Правилами перевезення вантажів порожні вагони відправляються без відповідних перевізних документів, розкрадачі іноді, з метою ускладнити розшук вантажу, причіпляють вагон, з якого викрадено вантаж, до потягу, до складу якого входять тільки порожні вагони.

Роз'єднання документів і вантажу, а також розкрадання останнього відбувається в ході операцій з вантажами, що перевозяться не вагонними, а дрібними партіями. Під час сортування дрібних партій розкрадачі відбирають і викрадають деякі з них ще до навантажування їх у вагон. Перевізні документи на викрадені вантажі вони нібито помилково поміщають до шафи сортування документів потягу, що не відповідає станції призначення цього вантажу, куди документи у подальшому й відправляються.

Прийоми виявлення розкрадань, вчинених шляхом переадресування вантажів. У цьому зв'язку актуальною є проблема боротьби із зловживаннями, пов'язаними з незаконною реалізацією бездокументних і незапитаних вантажів. Працівники станцій, які мають відношення до обробки перевізних документів (завідувачі товарних контор, заступники начальників станцій з вантажної роботи, оператори та ін.), домовляються з керівництвом комерційних структур, заготівниками та іншими особами і вчиняють розкрадання шляхом переадресування певної категорії вантажів з тих, що транспортуються, через дану станцію. З цією метою вилучаються й знищуються справжні перевізні документи (накладні, дорожні відомості тощо) і складаються нові, в яких, згідно з домовленістю між розкрадачами, змінюються найменування станцій призначення вантажу і вантажоодержувачів. Після прибуття вантажу на підставну станцію призначення злочинці одержують його, а далі збувають відповідно до призначення.

За результатами вивчення матеріалів кримінальних справ цей вид розкрадань складає близько 15 % від усього обсягу злочинних посягань на вантажі. Основними прийомами реалізації переадресування вантажів є інтелектуальна та матеріальна підробка справжніх документів. За результатами вивчення матеріалів кримінальних справ в 70 % випадків

злочинці використовують ксерокопії бланків справжніх документів. Зазначений вид матеріальної підробки виявляється під час огляду з залученням спеціаліста з технічного дослідження документів. Переадресовуючи вантажі з метою їх розкрадання, злочинці в примірниках, що призначені для обліку і звітності, проставляють дійсне найменування вантажоодержувача, а у квитанціях та корінцях дорожніх відомостей зазначають вигаданий номер вагона, у якому був вантаж, замість дійсного.

З іншого боку, у ст. 44 Статуту залізниць України передбачено, що залізниця може за заявою відправника чи одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж) [163]. У випадках переадресування вантажів оформлюються нові документи. Дані досліджень свідчать, що через порушення встановленого порядку оформлення переадресації шляхом різних маніпуляцій з перевізними документами, у тому числі навмисного переадресування, вантажі накопичуються на окремих, заздалегідь визначених станціях, простоюють там певний час, а потім за змовою з клієнтами реалізуються. У багатьох випадках оцінку такого вантажу здійснюють працівники залізниць, навмисно занижуючи ціни. Далі вони реалізують товар комерційним структурам, що очолюються їх родичами та друзями, а різницю вартості товару одержують готівкою. Через недостатній рівень контролю за такими вантажами відносно них відсутня повна інформація в сконцентрованому вигляді. Окремі розрізнені відомості накопичуються в різних відділах і службах вантажної і комерційної роботи, у фінансовому та інших відділах. Багато інформації щодо бездокументних і незапитаних вантажів можна одержати на складі їх реалізації. Для встановлення справжньої вартості вантажу слідчому потрібно призначати товарознавчу експертизу. Перед її призначенням необхідно за участю спеціаліста-товарознавця оглянути документи, що відображають попередню оцінку вартості вантажу. Для отримання повної інформації про бездокументні вантажі слідчому потрібні спеціальні знання, що стосуються роботи різних відділів і служб залізниці.

З метою встановлення факту повної реєстрації й обліку всіх вантажів і документів, що надійшли на склад за певний час, доцільно зіставити дані книги обліку вантажів, що надійшли для реалізації, з документами,

згідно з якими вантажі були передані на склад, і вантажів, що знаходяться як на складі, так і в товарній конторі станції, а також із даними книги передачі документів з товарної контори на склад. Крім того, шляхом зіставлення даних книги обліку вантажів, що надійшли для реалізації, з копіями звітів про реалізовані вантажі встановлюється залишок нереалізованих вантажів. При цьому звертається увага на відправлення, що залишились непозначеними в книзі обліку вантажів. Доцільно також зіставити ці дані з відомістю наявності документів, а також з актами оцінки незапитаного і бездокументного вантажу та документами на реалізований вантаж, ще не проведений складами за звітами реалізованих вантажів, які не відіслані у службу бухгалтерського обліку та фінансів. Така перевірка дає можливість виявити ступінь повноти пред'явлених документів на вантажі, що повинні зберігатися на складі. Далі шляхом зіставлення перевіреної відомості наявності документів з відомістю фактичної наявності слід установити ступінь повноти наявності вантажів, що підлягають реалізації. Зазначені дії можливо виконати тільки використовуючи спеціальні знання процесу документообігу на об'єктах залізничного транспорту.

Ознаки розкрадання можна також установити за даними розрахункових операцій щодо зазначених вантажів. Для цього доцільно вартість вантажів (за актами оцінки) зіставити з сумами, відображеними у платіжних, розрахункових і касових документах, виписках з рахунків установ банку, у реєстрах бухгалтерського обліку. Плануючи пошукові заходи, необхідно враховувати, що іноді оплату вантажу здійснює не та організація, що придбала вантаж. При цьому з'ясовуються дані щодо комерційних структур, керівників залізниць, роду діяльності їх родичів, встановлюється, чи не збувалися через ці організації цінні речі тощо. Водночас слід перевіряти, в яких організаціях працюють родичі та знайомі керівників, пов'язаних із вантажоперевезеннями. Як свідчить практика, частіше реалізація йде через такі комерційні установи. При виконанні зазначених дій слідчому необхідні спеціальні бухгалтерські знання. Вони використовуються у формі залучення консультаційної допомоги обізнаних осіб: бухгалтерів, службовців банківських установ, менеджерів комерційних структур.

Викрадання високоліквідних вантажів (пально-мастильних

матеріалів, феросплавів, металопрокату) шляхом маніпулювання супроводжувальними документами та з використанням недоліків технологічного процесу підприємств.

Однією з актуальних і малодосліджених проблем боротьби зі злочинністю в сфері вантажних перевезень є розкриття та розслідування викрадань пально-мастильних матеріалів, вчинених з використанням технологій навантаження, наливу і подальшого транспортування залізничним транспортом. Результати боротьби з розкраданнями вантажів за останні роки показують, що вони, у порівнянні з минулим десятиліттям, значно зросли і характеризуються більш витонченими способами здійснення.

Такі злочини вчиняються, як правило, організованими злочинними групами, до складу яких входять працівники клієнтських організацій і залізничних станцій з однієї зміни з їх навантаження та транспортування залізничним транспортом, а також посадові особи станції та керівний склад клієнтських організацій, що здійснюють організаційно-розпорядницькі та контрольні функції в процесі відвантаження і перевезення пально-мастильних матеріалів. На підприємствах співучасниками злочинної групи розробляється виробнича технологія, заснована на недосконалому технології наливу та системи обліку, у результаті чого з'являється можливість перетворення пально-мастильних матеріалів у невраховані. Після цього вони, під прикриттям підроблених документів, вивозяться з заводу та відправляються зі станції для збуту під видом законного перевезення вантажу. Власник майна, що викрадається, чи уповноважені ним особи, на яких покладено обов'язок його охорони, не мають інформації про такі викрадання, тому вони неспроможні відшукати які-небудь їхні сліди. Більш того, особи, що здійснюють функції контролю за повнотою обліку навантаження, часто самі є співучасниками викрадання, тому якщо навіть і з'являється інформація про викрадання, то вона швидко гаситься.

Вивчення матеріалів кримінальних справ про викрадання неврахованих пально-мастильних матеріалів з використанням злочинцями виробничих технологій заводів і станцій показує, що такі викрадання можливі практично на всіх станціях залізниць України. Аналіз викрадання вантажів пально-мастильних матеріалів дозволив

встановити, що стадія навантаження є тим вузловим місцем, де зароджуються викрадення шляхом створення неврахованих надлишків під час їх навантаження у цистерни та вагони. Як результат особливостей і недосконалості технології навантаження та системи його обліку на станціях після навантаження в вагони з'являються вагони без документального оформлення та слідів їх подачі під завантаження. Далі невраховані вагони, під видом законного перевезення, відправляються зі станції для збуту. На зазначені вагони іноді оформлюються фіктивні перевізні документи співучасниками групи з числа працівників залізничного транспорту, які після розвантаження вагонів знищуються.

Однією з найгостріших проблем останніх років на залізницях держави є збереження феросплавів, металопрокату та металобрухту у відкритому рухомому складі під час транспортування залізницями держави. Особливістю цих викрадань є те, що вони вчиняються не тільки під час технологічних стоянок, але і під час руху потягів. Злочинці на станції таємно сідають у піввагон з металевими трубами, різного роду заготовками з металу, брухтом кольорових металів тощо та під час руху скидають вантаж з вагону. В цей час декілька їх співучасників на вантажівці їдуть за шляхом прямування потягу та збирають викрадений вантаж. У цьому випадку місце події являє собою значну ділянку місцевості.

Відомо багато випадків, коли викрадення вантажу відбувається під час стоянок на входних світлофорах станцій або під час руху з невеликою швидкістю на затяжних підйомах. Викраденню при цьому підлягають практично всі види вантажу, частіше сипучі – вугілля, зерно, цемент, шляхом розкриття нижніх розвантажувальних люків. Такі викрадення призводять до значних матеріальних збитків державі та створюють загрозу життю пасажирів і залізничників. Ще однією особливістю перевезень металу на відкритому рухомому складі, є недосконалість навантажувально-розвантажувальних робіт та обліку відвантаженого вантажу. Фактичну вагу вантажу металу, що відвантажуються на відкритому рухомому складі можна встановити тільки за наявності вагонних ваг на станції відправлення. Але такі ваги є не на кожній станції. Крім того, наявність ваг на підприємстві клієнтської організації не гарантує відповідність фактичної ваги вазі, вказаній у перевізних

документах, через неякісне технічне обслуговування ваг. Через відсутність вагонних ваг на підприємствах клієнтських організацій та залізничних станціях маса вантажу визначається по тарі вагона, після чого складаються супровідні документи, в яких вага вантажу заздалегідь вказана невірно.

Всі вищенаведені обставини зі встановленням фактичної маси вантажу дають змогу злочинцям вчиняти викрадання металів з відкритого рухомого складу шляхом вивантаження з використанням кранів або ручним способом без складання актів загальної форми та комерційних актів на нестачу вантажів.

При розслідуванні розкрадань високоліквідних вантажів (нафти, бензину, мастила, вугілля, феросплавів, металопрокату, металобрухту тощо), вчинених організованими злочинними угрупованнями, необхідні спеціальні знання, що стосуються технологічного процесу підприємств, на яких виробляється вантаж, а також механізму збуту виробленої продукції, відносин з підприємствами-посередниками у збуті продукції, якщо такі є. Також необхідні знання організації роботи залізничного транспорту; найменувань структурних підрозділів і служб залізниці, функціональних обов'язків кожної з осіб, які мають відношення до оформлення документів або несуть відповідальність за збереження вантажу. Серед обізнаних осіб, яких необхідно залучати до розслідування для надання відповідної консультаційної допомоги, можуть бути залучені працівників підприємств-виробників і залізниці, знайомі з правилами оформлення документів і технологічним процесом прийому вантажу до перевезення. Безумовно, ними не повинні бути особи, якимось чином причетні до розкрадання. Також необхідно залучати фахівця в галузі технічного дослідження документів, як для надання консультативної допомоги, так і для участі в огляді документів.

Підставами для порушення кримінальної справи кримінально-процесуальний закон визначає наявність достатніх даних, які вказують на ознаки злочину (ст. 94 КПК України). Приводами до порушення кримінальної справи з перерахованих в ст. 94 КПК України при розслідуванні розкрадань вантажів частіше бувають заяви або повідомлення підприємств, установ, організацій, а саме адміністрації залізниці, за фактами виявлення незбереження вантажів або результатами

ревізій чи відомчих розслідувань; посадових осіб – відправників чи одержувачів вантажів, начальників станцій, працівників воєнізованої охорони (87 %), а також безпосереднє виявлення співробітниками міліції: нарядами патрульно-постової служби, оперуповноваженими або слідчими – ознак злочину (10 %). Рідше приводами до порушення кримінальної справи стають заяви та повідомлення окремих громадян, представників громадськості, факти, опубліковані в засобах масової інформації (3 %).

У будь-якому разі, при отриманні інформації, що вказує на ознаки розкрадання, остання повинна бути ретельно перевірена шляхом вивчення та дослідження отриманих матеріалів і, в разі необхідності, збирання додаткових. Необхідно зазначити, що специфіка роботи залізничного транспорту полягає в тому, що сліди незбереження вантажів, в тому числі пов'язаних з розкраданням, залишаються в офіційних документах. Тому слідчому, який не знайомий з особливостями технологічного процесу, обліком та документальним оформленням певних операцій з вантажем, видами перевізних та інших документів, виявити і розслідувати злочин буде дуже важко.

Працівники залізничного транспорту, як правило, повідомляють органи внутрішніх справ, коли надходить вагон з комерційним браком: відкритими люками на даху вагона, проломами в стінах, відсутністю ЗПП, закруток та пломб тощо. Після виявлення комерційного браку працівники залізничного транспорту складають акт загальної форми для засвідчення обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу. В актах містяться дані про пошкодження дверей, стін, підлоги, даху, люків, замикаючих пристроїв, відсутність ЗПП, невідповідність відтисків на них і записів у супровідних документах. При вивченні акта загальної форми встановлюється місце та час виявлення порушень правил перевезення або виявлених несправностей, їхній характер, а також прізвища осіб, які виявили комерційний брак.

У більшості випадків матеріали, що складають повідомлення про незбереження вантажів, надходять після комісійної видачі вантажу, результатом перебігу якої є складений комерційний акт. Комерційні акти складаються: на місцях загального користування – у день вивантаження або в день видачі вантажу одержувачу; при вивантаженні на місцях не

загального користування – у день здачі вантажу одержувачу [62]. В цьому разі перевірка повинна здійснюватись до вивантаження, в процесі вивантаження чи відразу ж після нього. У разі неможливості скласти комерційні акти в указані терміни, вони складаються у всіх випадках не пізніше наступної доби. За даними МВС України, на транспорті протягом 2003 р. було складено 5595 комерційних актів, 2004 р. – 5645. З них на розгляд транспортної міліції поступило 909 та 918 комерційних актів відповідно. Дані, що містяться у комерційних актах, ретельно перевіряються. При виявленні ознак розкрадання вантажів порушується кримінальна справа. У 2003 р. за розглянутими комерційними актами було порушено 199 кримінальних справ, у 2004 р. – 159.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин:

- невідповідності найменування, маси і кількості місць наявного вантажу даним, зазначеним у перевізних документах;
- виявлення вантажу без документів або документів без вантажу;
- псування, пошкодження вантажу;
- повернення залізниці викраденого вантажу.

Дані в комерційному акті зазначаються на підставі перевізних документів та виявлених обставин. Працівники залізниці повинні скласти комерційний акт при виявленні зазначених обставин або коли на наявність хоча б однієї з них вкаже відправник або одержувач вантажу.

Комерційні акти складаються у трьох примірниках на бланках установленної форми і заповнюються на друкарській машинці або чорнилами чітко, без будь-яких виправлень. На кожному акті проставляється штампель станції. Другий примірник акта видається одержувачу на його вимогу. Якщо комерційний акт складається на станції відправлення або на попутній станції, то другий примірник акта додається до перевізних документів. Про складений комерційний акт робиться відмітка на зворотному боці накладної і дорожньої відомостях.

У комерційному акті детально описуються кількість вантажу, що залишився в наявності, стан вантажу і обставини, за яких виявлена небережність, а також обставини, які могли бути причиною її виникнення. Ніякі припущення та висновки щодо причини небережності або вини відправника та залізниці до акта не вносяться. Окремо в акті вказуються відомості про ЗПП (найменування станції,

дороги, контрольні знаки, номер). У комерційному акті повинні бути вказані дані, що містяться у залізничній накладній:

а) яким способом була визначена маса вантажу – за стандартом, трафаретом, обміром, умовно, а якщо шляхом зважування, то повинно бути вказано, на яких вагах – вагонних, товарних, електронних тощо;

б) ким була визначена вага вантажу на станції відправлення – відправником чи залізницею;

в) ким було завантажено вантаж у вагон – залізницею, відправником, портом чи пристанню.

Виходячи з даних перевізних документів і тих, що залишилися в наявності після перевірки вантажу, в комерційному акті відображується залізнична марка, кількість місць, вид упаковки, загальна вага вантажу, вага одного місця при стандартній упаковці. З урахуванням залишеного в результаті перевірки вантажу зазначаються відомості щодо пошкодженого вантажу. Детально зазначають результати перевірки кількості вантажу і тари, їхній стан, кріплення вантажу, комерційну та технічну справність вагону та інші обставини, що дозволяють встановити причину несправності. Комерційний акт підписує начальник станції (його заступник), начальник вантажного району (завідувач вантажного двору, складу, контейнерного відділу, контейнерного майданчика, сортувальної платформи, старший прийомоздавач) і прийомоздавач станції, а також одержувач, якщо він брав участь у перевірці. Особи, які склали чи підписали акти – комерційний та загальної форми з даними, що не відповідають дійсності, несуть встановлену законодавством відповідальність [62]. При вирішенні питання про порушення кримінальної справи необхідно перевірити чи були підстави для складання комерційного акта. На практиці трапляються випадки складання фіктивних актів з метою маскування вже вчиненого розкрадання або такого, що готується.

Означені вище відомості повинен знати будь-який слідчий, який спеціалізується на розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Ці знання мають неюридичний характер і складають частину його спеціальних знань, необхідних для прийняття аргументованого рішення щодо порушення кримінальної справи. Однак всі дані, що містяться в акті загальної форми та комерційному акті щодо

незбереження вантажу, треба перевірити. Нестача вантажу ще не вказує на його розкрадання. Про це свідчить наступний приклад з практичної діяльності одного з авторів. Під час перевірки кількості бензину в цистерні на станції розвантаження виявили нестачу трьох тонн. Після складання комерційного акту працівники залізниці визвали співробітників міліції. При огляді корпусу цистерни, запірних пристроїв, ЗПП пошкоджень або слідів зламу виявлено не було. Але огляд універсального зливного пристрою в нижній частині цистерни виявив незначну крапельну течу бензину. До огляду залучили спеціаліста-фізика, який замірив кількість крапель, що витікають за певний відрізок часу, та обчислив загальну вагу вантажу, що витік. До того ж, він пояснив можливість збільшення течі в результаті динамічних навантажень на цистерну під час руху. До отриманої ваги вантажу були додані розрахунки втрати бензину в межах норм природних витрат. Загальна сума складала близько трьох тонн. Оцінивши результати проведених дій, слідчий відмовив у порушенні кримінальної справи.

Серед перевірочних слідчих дій до порушення кримінальної справи можна використовувати тільки дві – слідчий огляд (ст. 190 КПК України [87]) та накладення арешту на кореспонденцію і зняття інформації з каналів зв'язку (ст. 187 КПК України [87]). Іншими перевірочними діями можуть бути такі: отримання пояснень осіб, які виявили несправність вагонів або нестачу вантажу (приймальників вагонів, прийомоздавачів, працівників воєнізованої охорони та інших осіб); ознайомлення з актом загальної форми та комерційним актом, документами на вантаж (накладною, дорожньою відомістю, вагонним і натурним листами); книгами (прийому вантажу до відправлення, пломбування вагонів і контейнерів, прибуття вантажів, розвантаження вагонів, реєстрації комерційних несправностей). Специфіка складання залізничних документів полягає у спеціальній термінології, що при цьому використовується. Без знання термінів, які вживаються на залізничному транспорті, неможливо досконало дослідити характеристики кожного документа, повний обсяг інформації, яка може мати велике значення для порушення кримінальної справи та розслідування злочину взагалі.

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею

на користь третьої сторони – одержувача [131]. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної плати за провіз вантажу та інших платежів за перевезення. Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення з прийому вантажу від відправника до видачі одержувачу. Квитанція про приймання вантажу до перевезення видається відправнику. Накладна заповнюється на друкарській машинці або іншим друкованим способом. У ній вказується вид вантажу, кількість місць, характер упаковки, вага, спосіб визначення ваги, умови перевезення вантажу, найменування й адреса відправника та одержувача, станції відправлення та призначення, час прийняття станцією вантажу до перевезення, дані про кількість пломб та ЗПП. У накладній можуть бути відбитки штампів станцій на шляху прямування та позначки про складання супровідних комерційних актів. Порівнюючи вагу та кількість місць вантажу у вагоні з записами в накладній, можна визначити вид і кількість викраденого вантажу.

Дорожня відомість складається на підставі накладної та разом з нею супроводжує вантаж до станції призначення. Під час руху потягу на зворотній стороні дорожньої відомості проставляються відбитки штампів з позначками дати переїзду з однієї дороги на іншу, пункту й дати проведення перевантаження чи сортування вантажу. З інформації, що міститься в дорожній відомості, можна встановити маршрут і час транспортування вантажу, працівників залізниці, які мали доступ до вантажу у ході його обробки.

Вагонний лист складається окремо на кожний завантажений вагон і є, по суті, описом вантажу. Він перескладається за умови сортування вантажу у вагоні, часткового вивантаження або завантаження вагона. Із змісту вагонного листа можна встановити номер вагона, номери контейнерів на платформі, відомості про пломби чи ЗПП, кількість і найменування вантажу, час завантаження і розвантаження, найменування станції відправлення, сортування і призначення, відомості про перевантаження вантажу в інший вагон, номери накладних, що супроводжують вантаж, прізвища осіб, які оформлювали завантаження та розвантаження.

Натурний лист складається на станції формування, прямує до станції

сортування чи призначення й являє собою схему рухомого складу. В ньому зазначаються номери вагонів, їх характеристики, розташування в складі потягу. До натурального листа з кожного вагонного листа відповідним шифром вносяться всі зміни складу потягу під час прямування. Шляхом вивчення змісту натурального листа можна встановити номери вагонів і порядок їх розташування, вагу вантажу, пункти призначення для кожного вагону, відомості про супроводження вагонів охороною, а також знаходження вагону у вантажному парку під час вчинення розкрадання [112, с. 399-400].

Ретельне вивчення перевізних документів дозволяє визначити фактичну наявність вантажу, що перевозиться з зазначеними відомостями в накладних і вагонному листі, для встановлення кількості, найменування та ознак вантажу, якого не вистачає, або виявити наявність вантажу, що перевозиться без документів. Для того, щоб визначити, які саме документи потрібно оглянути, слідчому необхідно знати, де вони зберігаються, тобто мати спеціальні знання щодо процедури оформлення й зберігання документів та копій, діяльності органів та посадових осіб, які відповідають за їх оформлення та збереження.

Документи вивчаються безпосередньо слідчим під час проведення слідчого огляду або оперуповноваженими відділень БЗПВ за дорученням слідчого. При огляді документів треба звертати увагу не тільки на відповідність реквізитів кожного з них існуючим, а і на можливі подробиці первісного змісту. Для цього до участі в слідчому огляді необхідно залучати спеціаліста в галузі технічного дослідження документів і почеркознавства.

Якщо під час вивчення документів і комерційного огляду вантажу виявлено його недостачу, то цей факт може свідчити про розкрадання. Але не завжди незбереження вантажу відбувається в результаті розкрадання. Взагалі, до видів незбереження вантажу на залізниці відносяться ті, що були допущені під час перевезення або зберігання на стаціонарних складах чи місцях загального користування: а) розкрадання вантажів; б) недостачі місць; в) недостачі маси вантажу; г) втрати, псування чи пошкодження вантажу [62]. І, навпаки, іноді розкрадання не пов'язане з виникненням недостачі вантажу. Ця ситуація може скластися, наприклад, при підробленні документів чи при розкраданні попередньо

завантаженої у вагон продукції, що не була піддана обліку.

Як ознаки, що вказують на розкрадання, розглядаються недостачі вантажу, встановлені в порівнянні з перевізними документами та виявленими при:

а) зриванні пломб і ЗПП, слідах їх пошкодження та підробки;

б) проломах стін, підлоги, стелі вагона чи контейнера, решіток вентиляційного люка, люкових решіток у критих вагонах, крізь які могло бути вчинено крадіжку;

в) слідах насильницького пошкодження та розкритті тари вантажних місць;

г) проломах стін, підлоги, стелі, через які могло бути вчинено розкрадання, розкритті замків або зриванні пломб складських приміщень;

д) ознаках розкрадання вантажу, що перевозиться на відкритому складі – порушення тари, запобіжного маркування тощо, в тому числі при крадіжках деталей автомобілів, тракторів і сільськогосподарських машин.

При виявленні комерційного браку вагону, в тому числі з ознаками викрадення вантажу, співробітники залізниці повинні припинити всі дії з вантажем і терміново сповістити органи внутрішніх справ. Але на практиці це робиться не завжди.

Серед науковців існує думка, що у справах про розкрадання вантажів слідчий огляд, як правило, проводиться двічі: первинний огляд – в парку станції, безпосередньо після виявлення крадіжки та повторний огляд, який проводиться на вантажному дворі [165, с. 5-6; 115, с. 48]. Насправді, слідчий огляд безпосередньо після виявлення крадіжки не проводиться. Як правило, співробітниками залізниці складається при цьому акт загальної форми, який передається разом з іншими супровідними документами на наступну станцію. Вагон зі слідами викрадення та актом загальної форми, яких на шляху прямування може бути складено декілька, в залежності від змін стану вагону та вантажу, прямує до станції призначення. Лише після цього відбувається комерційний огляд вагона зі складанням комерційного акта та проводиться слідчий огляд співробітниками міліції.

На наш погляд, це становище є неприпустимим. При виявленні ознак розкрадання слідчий огляд повинен проводитись негайно. Але на практиці це зробити дійсно дуже важко, особливо якщо ознаки

викрадення вантажу виявлені на невеликих станціях. Там знаходяться лише патрульно-постові наряди міліції, і, як правило, терміново зібрати слідчо-оперативну групу дуже важко. У цьому випадку треба сповіщати про виявлені ознаки розкрадання ОВС найближчої по ходу прямування потяга великої станції з метою термінової організації слідчо-оперативної групи для проведення слідчого огляду вагона. Після прибуття на станцію потяга, в залежності від розмірів викраденого вантажу та об'єму передбачуваних робіт, необхідно або проводити огляд вагона в складі потяга (в разі невеликих розкрадань), або, після зовнішнього огляду в складі потяга, вагон необхідно відчіпляти та проводити огляд на вантажному майданчику (у разі значних матеріальних збитків). Краще, безумовно, проводити огляд вагона в складі потяга, але це може призвести до порушення графіку руху. Тому важлива чітка організація підготовки та проведення цієї слідчої дії з боку слідчо-оперативної групи, із залученням широкого кола спеціалістів.

Після прибуття потяга на станцію трапляються різні ситуації:

а) співробітники залізниці виявляють ознаки розкрадання, проводять комісійний огляд вантажу, встановлюють нестачу, складають комерційний акт і тільки потім сповіщають органи внутрішніх справ. Огляд місця події проводиться вже після комерційного огляду, коли значна кількість слідів пошкоджена або втрачена (у 70 % випадків, за результатами вивчення кримінальних справ);

б) при виявленні ознак розкрадання співробітники залізниці сповіщають органи транспортної міліції, але на місце події виїжджає не слідчо-оперативна група, а окремий працівник, як правило, оперуповноважений, який обслуговує відповідну дільницю залізниці. Він бере участь у комерційному огляді вантажу, самостійно організовує і проводить огляд місця події. Результати такого огляду не можуть бути задовільними з багатьох причин, головними з яких є великий обсяг роботи та складність дій, що проводяться під час виявлення, вилучення і фіксації слідів злочину; відсутність у оперуповноваженого необхідних техніко-криміналістичних засобів і спеціальних знань;

в) огляд місця події передує комісійній перевірці вантажу або проводиться паралельно з нею, з узгодженням всіх дій, що проводяться з вантажем, із слідчим. Ця ситуація є найбільш сприятливою для

подальшого розслідування.

Огляд місця події має проводити слідчо-оперативна група. З огляду на специфіку розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті необхідно створювати таку слідчо-оперативну групу, яка б спеціалізувалася тільки на розслідуванні цієї категорії злочинів. В ЛУ внутрішніх справ на залізницях України такі групи існують. Але через те, що слідчий огляд в багатьох випадках відноситься до початкових невідкладних слідчих дій, на його проведення часто виїжджають не постійні спеціалізовані групи, а тимчасово сформовані в ЛВВС. Таке становище іноді призводить до низької результативності оглядів місця подій.

Участь спеціаліста-криміналіста, в якості якого на практиці майже завжди запрошуються працівники НДЕКЦ, вкрай необхідна. Також, зважаючи на складність розслідування злочинів даної категорії, бажано залучати як спеціаліста найбільш досвідчених криміналістів, які б мали відповідний досвід та знали специфіку роботи з виявлення, вилучення та фіксації доказової інформації при проведенні слідчих дій, пов'язаних з розкраданням вантажів. На практиці, на жаль, співробітники НДЕКЦ іноді взагалі не залучаються до проведення слідчих дій. Так, за даними Лінійного управління на Придніпровській залізниці МВС України на транспорті, в 2002 р. з 211 розкрадань вантажів із рухомого складу за участю експертів НДЕКЦ розкрито всього 114 злочинів, у 2003 р. з 260 – 83, у 2004 р. з 262 – 59, а у 2005 р. з 365 – 74. Тобто спостерігається поступове зменшення розкриття розкрадань вантажів за участю співробітників НДЕКЦ.

Як спеціалісти можуть залучатись і представники інших професій, а також спеціалісти різних служб залізниці: чергові по станції, прийомоздавачі вантажів, оглядачі вагонів, механіки залізничної колії, оператори сортувальних гірок, електромеханіки дистанцій сигналізації та зв'язку, комерційні ревізори, товарознавці, інженери-технологи та ін. При залученні спеціалістів слідчому необхідно дотримуватись, по-перше, вимог закону (ст. 128¹ КПК України [87]); і, по-друге, небажано залучати працівників залізниці, які першими виявили ознаки розкрадання та сповістили ОВС. У випадках, коли є ознаки, що вказують на збіг місця події з місцем вчинення злочину, як спеціаліста можна залучити кінолога

з собакою, який за дорученням слідчого або оперуповноваженого бере участь у розшуку і затриманні злочинця, виявленні викраденого вантажу, знарядь вчинення злочину та інших речових доказів.

Одним із головних напрямків діяльності слідчо-оперативної групи є підтримання тісної взаємодії її учасників. При співпраці слідчого та спеціаліста у складі слідчо-оперативної групи треба враховувати наступні організаційні моменти. Слідчий є керівником групи й організатором усіх дій, що проводяться. Він не повинен втручатися у дії спеціаліста, що стосуються виявлення та вилучення слідів злочину. При цьому, поряд з іншими, треба дотримуватися одного з принципів взаємодії – оперативного обміну між слідчим, спеціалістом і оперативним співробітником інформацією, отриманою кожним із них. Обмін інформацією повинен бути взаємним: при отриманні слідчим (наприклад, з негласних джерел від оперуповноважених) певної інформації щодо особи злочинця, місця розкрадання він окреслює перед спеціалістом можливі місця знаходження слідів, визначає послідовність огляду тощо. Взаємоінформованість необхідна для коригування й узгодження подальших дій як у межах самого огляду місця події, так і для планування подальших слідчих дій і оперативно-розшукових заходів [119].

Іншим принципом функціонування слідчо-оперативної групи є чіткий розподіл функціональних обов'язків слідчого, оперуповноваженого і спеціаліста-криміналіста. Не зупиняючись на всьому обсязі роботи, яку потрібно виконати слідчому й оперуповноваженому, окреслимо основні дії спеціаліста-криміналіста під час огляду місця події при розслідуванні розкрадань вантажів з вагонів.

Дії спеціаліста-криміналіста починаються на підготовчій стадії огляду місця події. При отриманні повідомлення про залучення до складу слідчо-оперативної групи, спеціаліст-криміналіст до виїзду на місце події, на запрошення слідчого, бере участь в обговоренні отриманої інформації, послідовності дій під час огляду місця події, висловлює свої думки щодо залучення інших спеціалістів і застосування технічних засобів. Після цього спеціаліст-криміналіст перевіряє готовність необхідних техніко-криміналістичних засобів. На жаль, треба погодитися з точкою зору О.О. Садченка щодо недостатнього забезпечення на

сучасному етапі правоохоронних органів технічними засобами виявлення, фіксації та дослідження доказів [148, с. 14].

Для проведення якісного огляду місця події спеціалісту-криміналісту потрібні, перш за все, засоби виявлення криміналістичних об'єктів – різноманітні освітлювальні прилади, лупи різного збільшення з підсвіченням, ультрафіолетовий освітлювач; засоби виявлення, фіксації та вилучення слідів: рук – дактилоскопічні порошки, дактилоплівка, липка стрічка “скотч”, магнітний та флейцовий пензлі, йодна трубка; знарядь зламу, ніг, транспортних засобів – гіпс, пластилін, полімерні маси (паста “К”, СКТН, “Сіеласт”); прилади для проведення вимірювання – лінійки, штангенциркуль, рулетка; засоби фото- та відеофіксації – фотоапарат з лампою-спалахом, набором змінних об'єктивів і подовжувальних кілець та світлофільтрів, відеокамера; комплекти приладів для роботи з мікрослідами, в тому числі біологічного походження, – пробірки, скальпель, пінцет, марля тощо; пакувальні матеріали – поліетиленові пакети, коробки, конверти, скляні банки, колби, нитки, клей. Техніко-криміналістичні засоби можуть складати зміст уніфікованої валізи криміналіста або знаходитись окремо [186, с. 201]. Спеціалісту-криміналісту бажано, за наявності у підрозділах внутрішніх справ пересувної криміналістичної лабораторії, мати засоби попереднього дослідження криміналістичних об'єктів: мікроскоп (типу МБС-10), електронно-оптичний перетворювач, набори для експрес-аналізу хімічних речовин тощо.

Перед виїздом на місце події кожен спеціаліст повинен перевірити наявність необхідних йому для роботи техніко-криміналістичних засобів. Не можна погодитися з пропозицією В.В. Коваленка щодо використання у практичній діяльності ОВС так званих “мобільних комплексів науково-технічних засобів для слідчо-оперативної групи”, які б знаходились у чергових частинах і були б універсальними для будь-яких спеціалістів, залучених до огляду місця події [74, с. 11]. Тому що, в залежності від різновиду злочину та виду спеціальних знань, що використовуються, для проведення огляду місця події може бути залучено широке коло спеціалістів – криміналіст, судовий медик, хімік, біолог, фізик, автотехнік, товаровознавець тощо. Для кожного з них існують свої комплекти науково-технічних засобів. Знаходження всіх їх у черговій

частині, а також підтримка в робочому стані є недоцільним та економічно не вигідним.

Дії спеціаліста-криміналіста на місці події мають свої особливості в залежності від видів вагонів, що використовуються для перевезення вантажів на залізничному транспорті. Для перевезення вантажів сьогодні використовується різний вид рухомого складу (криті вагони, піввагони, платформи, цистерни, ізотермічні та спеціальні вагони) [173, с. 3-5; 182, с. 65-78; 162, с. 75-90; 112, с. 397-398]. Крім знання видів вагонів, що використовуються для перевезення вантажів, слідчому та спеціалісту-криміналісту необхідно мати спеціальні знання, які визначають правила перевезення певних видів вантажу [132; 133; 134; 135].

З метою контролю за збереженням вантажів після завантаження криті вагони (у тому числі ізотермічні), цистерни та контейнери пломбуються свинцевими пломбами або ЗПП залізниці, якщо завантаження здійснене залізницею, чи відправника вантажу, якщо завантаження здійснене ним [136]. Корпус пломби являє собою невеликий циліндр з наскрізними боковими отворами для проволоки чи линви, на якій закріплюється пломба при навішуванні [152, с. 206]. Розміри та форма корпусу пломб стандартизовані.

Але на сучасному етапі металеві пломби поступово замінюються ЗПП, які призначені для одночасного запирання та пломбування вагонів (контейнерів) і належать до групи охоронних технічних засобів одноразового використання. Накладені на вагони та контейнери ЗПП і пломби за своєю конструкцією повинні унеможливити зняття їх із вагона (контейнера) без порушення цільності [136]. Справний ЗПП чи пломба (при справному вагоні) можуть свідчити про те, що у запломбований вагон доступу не було і вантаж в ньому доставлено в тій кількості, в якій він був на станції, де були навішені ЗПП чи пломба.

ЗПП і пломби накладаються [136]:

- на критому вагоні (універсальному) – на накладках дверей з кожного боку по одному ЗПП або одній пломбі;
- на критому вагоні для перевезення легкових автомобілів – по одному (одній) з двох боків вагона на запірних пристроях торцевих дверей;
- на рефрижераторному вагоні заводу “Дессау” і автономному

рефрижераторному вагоні – по одному (одній) з кожного боку вагона на дверях, обладнаних натискною плитою і важелем запірною пристрою;

– на рефрижераторному вагоні Брянського машинобудівного заводу – по одному (одній) з кожного боку вагона на дверях, обладнаних нижніми вушками для пломбування;

– на цистерні – по одному (одній) на кришці верхнього завантажувального люка, за винятком випадків, коли особливий порядок пломбування передбачено правилами перевезення окремих видів вантажів;

– на вагоні-хопері для зерна – сім: три на штурвалі і по одному (одній) – на кришці кожного завантажувального люка;

– на контейнери всіх типів – по одному (одній) на рукоятку, розташовану зліва на правій половині дверей.

Якщо вагон у верхній частині дверей обладнано додатковими пристроями для пломбування, ЗПП накладаються лише на основні пристрої для пломбування, а на додаткові встановлюється закрутка; якщо такий вагон пломбується свинцевими пломбами, то вони накладаються і на додаткові пристрої. ЗПП чи навісною пломбою скріплюється замикаючий пристрій на дверях вагона. Закрутками повинні бути охоплені дверна накладка та вушко стійки вагона у такий спосіб, щоб його не можна було зняти без інструмента. Пломбу затискають лещатами для пломбування. Категорично забороняється відправлення зі станцій завантаження вагонів і контейнерів з нечіткими відбитками встановлених знаків на пломбах, а також з неправильно навішаними пломбами [136].

Як відомо, огляд місця події при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті поділяється на загальний і детальний, а при огляді вагонів і контейнерів детальний огляд складається з зовнішнього та внутрішнього [7, с. 5]. При загальному огляді слідчий та спеціаліст-криміналіст разом визначають межі огляду. Якщо є підозріння, що крадіжку вчинено безпосередньо на місці зупинки вагона, то проводиться огляд останнього разом з оточуючою місцевістю ексцентричним способом. Межі огляду встановлює експерт-криміналіст шляхом виявлення та оцінки слідів. Також при загальному огляді встановлюються номер і місце знаходження вагона (номер колії, станції, роз'їзду), тип, кількість осей, вантажопідйомність, наявність гальмової

площадки, номери сусідніх вагонів. При загальному огляді вагона спеціаліст-криміналіст фіксує місце події, проводячи орієнтуючу і оглядову зйомку. Орієнтуюча зйомка проводиться панорамним методом. При цьому треба використовувати: по-перше, метод лінійної панорами для виключення викривлення зображення вагонів у складі потяга, по-друге, метод кругової панорами з кутом обсягу зображення не менш як 180° для отримання більшої інформативності зображення місця події. Під час орієнтуючої фотозйомки фіксується місце розташування вагона в складі потяга, місце вагона відносно двох нерухомих орієнтирів, номери вагонів, між якими розташований вагон, що оглядається. При оглядовій зйомці фіксації підлягає номер вагона, трафаретні позначки, надписи, розмітка та наклейки на стінах і дверях.

Найбільш розповсюджений спосіб проникнення злочинців до вантажу – пропилювання чи прорубування стін і стелі вагона. При цьому утворюються об'ємні сліди тиснення чи розпилу. Сліди тиснення утворюються в результаті удару чи віджимання. При ударі кожна точка контактної поверхні слідоутворюючого об'єкта рухається перпендикулярно до слідосприймаючого, входить у нього, внаслідок чого відображає свою конфігурацію [149, с. 284]. Сліди тиснення завжди об'ємні. Вони можуть бути як статичними, так і динамічними, в залежності від напрямку руху слідоутворюючого об'єкта: прямолінійного, прямолінійно-поступального, зворотно-поступального, обертально-поступального [149, с. 127-130]. Злочинці проникають до вантажу також шляхом зламу дверей, кришок бокових та верхніх люків, заслінок відсипного люку, пічних розділок вагона. При взаємодії знарядь зламу з поверхнею утворюються, як правило, сліди тиснення і ковзання. При утворенні сліду ковзання робоча поверхня знаряддя пересувається слідосприймаючою поверхнею та утворює слід у результаті зрізання частини предмету або зрушення матеріалу в кінець сліду. В сліді ковзання ріжуча кромка слідоутворюючого предмету відбивається у вигляді валиків і борозенок, відстань між якими залежить від взаємоположення знаряддя та слідосприймаючого предмета [149, с. 286]. За характером та локалізацією слідів можна визначити спосіб проникнення, вид знаряддя злочину, з якого боку зламувалась перешкода, якими навичками чи фізичними даними володіє злочинець

тощо. Знаряддями зламу можуть бути різноманітні прилади та інструменти: лопати, фомки, пили, дрелі, сокири, ножиці по металу, стамески, кусачки (у тому числі спеціальні залізничні) тощо.

При зовнішньому детальному огляді спочатку оглядаються стінки, стеля та підлога вагона, встановлюється наявність або відсутність проламу в їхній обшивці, точно фіксуються місце розташування, форма та розміри виявленого проламу, на якій висоті від підлоги вагона та ґрунту він знаходиться, старанно досліджується характер країв проламу з метою виявлення слідів розрубу, надрубку, свердлення, ковзання, розпилу та різання, залишених знаряддями й інструментами зламу [4, с. 301]. Іноді злочинець при проникненні у вагон пошкоджує одяг та речі, залишаючи сліди рук, плями крові, шматки та нитки тканини, мікрочастки нашарувань сторонніх речовин. Сліди зламу описуються в протоколі огляду, фотографуються, вилучаються в натурі, або з них виготовляються зліпки за допомогою ліпних мас. Звертається увага на пофарбовані стінки вагона, де можуть бути виявлені сліди рук, а на гальмових площадках і даху вагона – поверхневі сліди взуття. Далі оглядаються замикаючі пристрої. Звертається увага на наявність або відсутність ушкоджень на дверній накладці і вушку стійки, обшивці дверей, наявність слідів їх відкриття без порушення ЗПП. Уважно оглядається передній край дверей і обв'язування дверного прорізу, нижня опорна рейка, нижній трикутник, кронштейн дверної рейки і притискної планки, на яких можуть бути об'ємні сліди відтиснення і сліди ковзання у виді поперечних трас, сліди рук, плями крові, волокон тканини, сліди нашарування сторонніх речовин. При подальшому зовнішньому огляді вагона встановлюється, наскільки щільно закрита заслінка відсипного люка, ставні бічних і кришки стельових завантажувальних люків, пічних розділів, перевіряється, чи не розкриті вони. Досліджується, описується та фотографується стан і положення деталей розкритих або ушкоджених люків, стан вагона під розкритим люком з метою виявлення на них слідів ковзання, відшарування та забруднення, а також слідів рук, плям крові і ниток тканини, що можуть бути залишені злочинцем внаслідок ушкодження тіла та одягу.

Внутрішнім оглядом критого вагона слідчим, разом із спеціалістом-криміналістом, встановлюється повнота завантаження вантажу, порядок

розташування вантажних місць у дверному просторі, на лівій і правій сторонах вагона, наявність або відсутність вільного простору, конфігурація та розміри, кількість аналогічних вантажних місць, що можуть вміститися у вільному просторі. Водночас виявляються пошкодження стін, дверей, стелі та підлоги, фіксується місце їх розташування, форма і розміри. Спеціаліст ретельно досліджує краї ушкоджень з метою виявлення слідів знарядь злочину й інструментів. Виявляються, фіксуються та вилучаються відщепи, стружка, сліди нашарування різноманітних сторонніх речовин, сліди рук, волокна тканин. Перевіряється справність внутрішніх пристроїв дверей, стан і положення кришок люків із внутрішньої сторони, наявність або відсутність на них іржі, забруднення, слідів злочину та їх маскування. При цьому враховуються результати зовнішнього огляду для визначення можливого інсценування крадіжки вантажу. На такі ознаки можуть вказувати сліди відкриття запірних пристроїв зсередини вагона, невинуваті безладдя у вагоні, пошкодження тари, зламані предмети, що не мають відношення до вантажу. При внутрішньому огляді вагону особливу увагу спеціаліст-криміналіст повинен звертати на предмети, що пересувались, зламані ящики, розірвані коробки. Під ними чи на них можуть бути виявлені сліди рук та взуття, загублені злочинцем речі, різноманітні мікрочастки та мікроречовини. Також звертається увага на знаряддя злочину та інструменти, залишені злочинцем, а також на ті речовини з обстановки вагона, що могли залишитись на руках і одязі злочинця. Для виявлення замаскованих ззовні проломів оглядаються стіни, стеля та підлога зсередини, для чого необхідно перенести вантаж [124, с. 72-74].

Крім обстеження безпосередньо вагона, оглядається вантаж. В залежності від способу пакування вантажу та виду тари, перевіряється її надійність та цілісність. При огляді картонних, фанерних та дерев'яних ящиків спеціаліст-криміналіст звертає увагу на сліди їх пошкодження: розірвані контрольні стрічки; розрізи, розруби, випиляні частини з різних боків і відповідні сліди знарядь зламу, що їх утворили. Уважно обстежуються сліди маскування – перебиті цвяхи, розрізані та склеєні липкою стрічкою чи ярликом картонні ящики, зламані та підперті з внутрішнього боку або забиті цвяхами іншого розміру дошки. При

виявленні такої тари її, якщо це можливо, вилучають повністю. При огляді поліетиленових упаковок звертають увагу на розрізи, розриви у місцях фабричного склеювання, наявність подальшого заклеюванням з боку злочинців стрічкою “скотч”. У таких місцях залишаються сліди рук, рукавичок, ріжучого інструмента, різновид якого, з певною долею вірогідності, можна визначити під час детального огляду (ніж, лезо для гоління, сокира тощо). Оглядаючи ємності для рідких речовин (поліетиленові та металеві каністри, бочки), приділяють увагу цілісності кришок чи пробок, контрольних пломб, якщо такі є. Виявляються пробиті чи просвердлені отвори, що можуть бути заліплені пластиліном або іншим герметичним матеріалом. При огляді вантажу, що упакований у м’яку тару, виявляються розрізи та заплати в упаковці. Вилучаються мішки (або їх частини) з заплатами, на яких шви зашиті нитками різного виду чи кольору або не заводським швом. Всі виявлені предмети фотографуються та знімаються на відеокамеру вимірювальним методом і вилучаються окремо один від одного.

При огляді вантажу може бути залучено спеціаліста-товарознавця, який надає допомогу слідчому у встановленні найменування та призначення об’єктів, сорту, роздрібною ціни, загальних й індивідуальних ознак товару, сфери можливого використання та ін.

При зовнішньому огляді ізотермічного вагона спеціаліст-криміналіст звертає увагу на цілісність: ЗПП, пломб, закруток, зовнішніх замикаючих пристроїв і дверей, бічних і торцевих стінок, сходів і поручнів, підлоги та даху, автономного холодогенератора, льодозавантажних і вентиляційних люків. Огляд пломб, закруток, зовнішніх замикаючих пристроїв і дверей, бічних і торцевих стінок, підлоги і даху проводиться за тими самими правилами, що й огляд звичайного критого вагона. При цьому особлива увага звертається на виявлення порушень підлоги і ґрат, що іноді розкриваються злочинцями для здійснення крадіжки. На забрудненій поверхні бічних сходів і поручнів можуть залишитися сліди пальців рук [124, с. 69-75].

При огляді автономного холодогенератора у вагонах з машинним охолодженням встановлюється наявність або відсутність болтів, що кріплять холодогенератор до кузова вагона, іржі, забруднення свіжих подряпин у місцях кріплення. Відсутність деяких болтів і наявність

свіжих подряпин може свідчити про те, що злочинці знімали холодогенератор і через отвір, що утворився, зробили крадіжку вантажу.

Зовнішнім оглядом вагона-льодовика з'ясовується також, наскільки щільно закриті герметичні кришки льодозавантажних і вентиляційних люків, перевіряється їх справність, встановлюється наявність або відсутність ушкоджень ґрат. Ретельно досліджується й описується стан і положення кришок, ґрат та інших деталей розкритих льодозавантажного та вентиляційного люків.

При внутрішньому огляді ізотермічного вагона перевіряється забезпечення герметичності вагона, наповненість кишень льодом у відсотках щодо їх ємності, справність сифонних труб, чашок підлогових ґрат і циркулюючих щитів, встановлюється температура всередині вагона. Ретельно оглядаються внутрішні дверні запори, решітки льодових кишень, ґрати льодозавантажних і вентиляційних люків з метою визначення способу злочину (проломлення, випилювання тощо), виявлення слідів тиску, різання, ковзання, залишених знаряддями й інструментами злочину, пофарбованих слідів рук, крові, волокон тканини, нашарувань різних речовин. Зламани ґрати фотографуються, описуються, упаковуються і вилучаються для подальшого направлення на криміналістичне дослідження.

У подальшому проводиться внутрішній огляд ізотермічного вагона, а також виявлених у вагоні знарядь злочину, слідів і речовин, аналогічний огляду критого вантажного вагона. При цьому вантажні місця з ушкодженою тарою, їх розташування у вагоні відображаються на схемі, фотографуються спеціалістом-криміналістом з застосуванням лампи-спалаху.

Ізотермічні вагони мають складну конструктивну будову. З цим пов'язані різноманітні способи проникнення злочинців до вантажу. Тому для швидкого та якісного огляду можливе залучення як спеціалістів інженерів і техніків, що обслуговують рефрижераторні вагони для надання консультаційної допомоги слідчому та спеціалісту-криміналісту.

Оглядом піввагонів і платформ встановлюються їх тип, номери, місце розташування в складі потяга, стан бортів, стійок, дверей, замикаючих пристроїв, поверхні підлоги, розвантажувальних люків, їх кришок та ін. Усі виявлені ушкодження ретельно оглядаються

спеціалістом-криміналістом з метою виявлення слідів знарядь злочину. Поверхня підлоги піввагона чи платформи оглядається на предмет виявлення поверхневих слідів взуття, залишених злочинцем знарядь злочину і різних предметів.

При огляді сипучих і кускових вантажів, що перевозяться на відкритому рухомому складі, звертається увага на наявність на поверхні вантажу поглиблень і лійок. Їх форма характеризує спосіб крадіжки сипучих вантажів, а обсяг поглиблень дозволяє визначити кількість і вагу викраденого вантажу. Для приблизної оцінки кількості викраденого вантажу слідчий може залучити до огляду прийомоздавачів вантажу та представників вантажовідправників.

Огляд автотранспортної і сільськогосподарської техніки доцільно проводити за участю вантажоодержувачів, які, як правило, мають спеціальні технічні знання в залежності від виду техніки, що перевозиться. Вони допомагають слідчому встановити: найменування та марку техніки на платформі чи в піввагоні, які частини агрегатів викрадено чи пошкоджено, кількість та комплектність ящиків із запасними частинами. При цьому з'ясовується, чи можна вилучити частини та деталі транспортного засобу (агрегату) без порушення цілісності пломб і пакування. Всі пошкодження на облицюванні кузова, дверей, скла кабіни, багажника ретельно оглядаються та фіксуються.

Вивчаючи різного роду пошкодження на перевезеній автотранспортній і сільськогосподарській техніці й аналізуючи механізм утворення слідів, іноді можна припустити, що злочинець при здійсненні крадіжки міг заподіяти собі поранення чи порвати одяг. У цих випадках під час огляду необхідно шукати сліди крові, волосся, волокна та частки тканини одягу для подальшого використання у ході розшуку та у встановленні злочинця. Оглядаючи та фіксуючи сліди злочину багажника чи кузова автомобіля, необхідно вилучати зразки фарби для можливого подальшого порівняльного дослідження з частками фарби, виявленими на знаряддях злочину, вилучених у підозрюваного. З метою визначення кількості й найменування відсутніх інструментів, деталей і вузлів транспортного засобу чи агрегату необхідно зіставити їх фактичну наявність із даними, що містяться в паспорті агрегату і перевізних документах.

У процесі огляду цистерни встановлюється її тип і номер, досліджуються зовнішня частина казана, сходи, верхній настил, люк, його ковпак, ЗПП, кришка запобіжного клапана, деталі зливального приладу. На казані цистерни, у випадку крадіжки наливних вантажів через просвердлений, а потім забитий отвір, можна знайти сліди течі наливного вантажу і пробки, що можуть бути замазані фарбою або нафтопродуктами під колір цистерни. При цьому слід мати на увазі, що спирт залишає видимі патьоки з різким специфічним запахом, бензин – темні сухі смуги, гас – маслянисті патьоки, нафта та мазут – темні смуги, звичайно покриті шаром пилу [173, с. 22]. Оглядом люка цистерни встановлюється і фіксується стан кришки його ковпака, пломбувальних вушок, ЗПП, болтів і гайок, що кріплять ковпак до горловини цистерни.

Після зовнішнього огляду визначається висота наливу вантажу в цистерні калібрувальним способом, а у випадках необхідності проводиться внутрішній огляд цистерни. При цьому вилучаються зразки наливного вантажу та герметично упаковуються для наступного використання за порівняльним зразком у хімічному дослідженні. Для виміру висоти наливу як спеціалісти залучаються працівники товарної контори станції або прийомоздавачі вантажу. Вимірювання проводиться за допомогою спеціального вимірювального приладу – метрштока. Під час заміру метршток опускають в люк до нижньої точки котла. Заміри проводять у двох протилежних точках люка. Результатом замірювань є середнє арифметичне значення. За висотою наливу за допомогою калібрувальних таблиць, в залежності від типу цистерни, встановлюють об'єм рідини. Для визначення ваги вантажу необхідно значення його об'єму помножити на густину, яка залежить від температури (її вимірюють за допомогою денсиметра). Густина рідини залежить від температури. Від завантаження вантажу до його розвантаження проходить значний проміжок часу, вантаж проходить значні відстані, внаслідок чого можливі зміни температури зовнішнього середовища. Тому одночасно з густиною вимірюють температуру, застосовуючи термометр. Остаточний результат обчислення ваги вантажу коригують з урахуванням температурних поправок, що визначаються за таблицями. При підвищенні температури вантажу поправку віднімають, при зниженні – додають.

Огляд контейнерів проводиться одночасно з оглядом платформ (піввагонів). На підлозі платформи, піввагона відшукуються сліди ніг, тріски, обпилювання, знаряддя злочину, частини вантажу і його упаковки, предмети, що належать злочинцю, зірвані пломби та ЗПП, бирки з маркіруванням відправника, зрубані закручення, а також сліди знарядь злочину. Встановлюються та фіксуються кількість і номери контейнерів з ознаками крадіжки вантажу на платформі (піввагоні), їх тип і матеріал, місцезнаходження відносно інших контейнерів. До огляду контейнера залучається спеціаліст-криміналіст. Про його значну роль у огляді контейнера під час розслідування розкрадань вантажів при контейнерних перевезеннях залізничним транспортом зазначав Г.А. Кушнір [91, с. 19].

Визначивши вид контейнера (універсальний чи спеціальний), матеріал, з якого він виготовлений (металевий, дерев'яний, комбінований), слідчий разом зі спеціалістом оглядають і фіксують наявні на ньому трафаретні написи і знаки. Подальший огляд контейнера проводиться в залежності від ознак, що вказують на спосіб проникнення до вантажу. У випадку відсутності зовнішніх ушкоджень кузова контейнера огляд починається з перевірки наявності та справності пломб і ЗПП, замикаючих пристроїв. Встановлюється правильність пломбування та навішування ЗПП, цілісність пломбувального дроту, зміст відбитка на поверхні пломб та ЗПП, його відповідність даним, зазначеним у накладній, положення ручки замка, наявність бирки з маркіруванням відправника, її зміст. Ретельно оглядаються двері контейнера, вісі дверних петель, гнізда та штирі дверних запорів, каркас контейнера, тягові пояси та піднімальні кільця. При цьому необхідно враховувати, що іноді злочинці з числа осіб, що мають безпосереднє відношення до навантаження контейнерів, навмисно порушують правила їх підйому та пересування (піднімають за одне кільце, пересувають за допомогою лому), після чого утворюється перекис каркасу контейнера, можуть зламатися опалубки кузова чи обірватися тягові пояси. При перекосах між дахом (підлогою) і дверима утвориться зазор, через який можна викрасти вантаж, не порушуючи ЗПП або пломби, а іноді в таких випадках стрижні дверного запору виходять зі своїх гнізд, що дозволяє злочинцям відкривати та закривати двері, не ушкоджуючи пломбу.

Тому при огляді контейнера необхідно з'ясувати щільність закриття

його дверей, можливість вилучення вантажу через дверний проріз без ушкодження пломби чи ЗПП [112, с. 407]. Якщо штирі віджималися за допомогою важеля, то в цих місцях утворюються сліди від знаряддя злому. Уважно оглядаються дверні петлі, тому що іноді злочинці розрубують осі дверних петель з наступною заміною заздалегідь виготовленими осями з різьбленням і гайками. У випадку виявлення в стінках і даху контейнера ушкоджень у вигляді проламів останні ретельно оглядаються, фіксується їх розташування, форма, розміри, сліди від знарядь злому, встановлюється можливість витягу вантажу з контейнера.

Внутрішнім оглядом контейнера встановлюється: чи завантажений він до повної місткості чи ні; обсяг вільного простору; який вантаж у контейнері, як він упакований, його найменування, кількість, вага; чи маються ушкоджені вантажні місця, де вони розташовані; чи маються в контейнері супровідні документи (специфікація, опис), його найменування, кількість і відмітні ознаки, чи є наявною нестача вантажу; чи не вкладені в контейнер предмети, що заміняють викрадений вантаж; чи немає розкиданого чи розсипаного вантажу. Уважно оглядаються вантажні місця з порушеною тарою. Усі порушення упакування вантажних місць фіксуються в протоколі та фотографуються. На підлозі контейнера і вантажних місць відшукуються знаряддя злому, сліди ніг, рук, відщепи, тріски, обпилювання, плями крові, частки сторонніх речовин, залишених злочинцями. Виявлені сліди, предмети і речовини фіксуються та вилучаються.

При встановленні нестачі вантажу в контейнері вилучаються зразки викраденого вантажу, якщо ж цього зробити не можна, то вживаються заходи щодо виявлення його ознак. Всі виявлені та вилучені сліди описуються у протоколі, фотографуються спеціалістом та відображуються в схемі.

Огляд ділянки залізничної станції проводиться у випадках, коли крадіжка виявлена під час завантаження, сортування та вивантаження вантажу або під час стоянки потяга в парках станції. Перед таким оглядом визначається назва станції, номер найменування вантажного парку, вантажного двору, контейнерного пункту, сортувальної площадки, номер залізничних колій. У процесі огляду прилягаючої території необхідно прагнути до виявлення зірваних пломб, закруток, залишків

ЗПП, викраденого вантажу, його упаковки або її частин, знарядь злочину та предметів, що належать злочинцю, уламків дошок, трісок і обпилювань, слідів ніг, транспортних засобів, падіння і волочіння вантажу. Визначається, чи відносяться виявлені сліди до розслідуваної події, і точно фіксується в протоколі місцезнаходження вагона, що оглядається відносно інших нерухомих орієнтирів виявлених предметів і слідів, проводиться фотографування з застосуванням масштабної зйомки, здійснюється докладний опис їхньої форми, розмірів і характерних ознак. Ретельно оглядаються виявлені залишки вантажу, його упаковки, уламки дошок, друзки і стружки від ушкодженого вагона, контейнера, зірвані пломби, ЗПП і закрутки з метою виявлення слідів ніг, рук, знарядь злочину, плям крові, волокон тканини і нашарувань сторонніх речовин.

У незадовільному стані сьогодні перебуває організація виявлення та вилучення слідів пальців рук під час оглядів місця події. За даними Управління МВС України на Придніпровській залізниці, у 2002 р. з 1035 проведених оглядів місця події сліди пальців рук вилучались у 72-х випадках, у 2003 р. з 944 – всього в 15-и, у 2005 р. з 665 – у 24-х випадках. Таке положення не відповідає сучасним вимогам у сфері боротьби зі злочинністю.

Зазначене становище пояснюється, з одного боку, специфікою вчинення крадіжок на об'єктах залізничного транспорту, коли сліди рук виявляються нечіткими через особливості слідосприймаючої поверхні або взагалі не залишається слідів з огляду на використання рукавичок при розкраданнях специфічних вантажів – виробів з металу, феросплавів, вугілля, зерна, нафтопродуктів. З іншого боку, на сьогодні немає чіткої науково обґрунтованої методики виявлення, фіксації та вилучення слідів пальців рук при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті.

До складу слідчо-оперативної групи потрібно залучати спеціаліста-криміналіста (дактилоскопіста). Він безпосередньо займається виявленням, фіксацією та вилученням слідів пальців рук, використовуючи свої спеціальні знання та необхідні техніко-криміналістичні засоби.

Локалізація слідів пальців рук залежить від способу проникнення злочинця до вагона. У критому вагоні при проникненні шляхом проламу

стіл, стелі та підлоги вагона сліди рук можуть бути залишені на краях проламу, через який злочинець проник до вагона. Іноді злочинці, проламуючи стіни, пошкоджують руки та на краях проламу крім потожирових слідів можуть знаходити такі, що утворені нашаруванням крові. При виявленні слідів проникнення через пошкоджені двері пофарбовані та безбарвні сліди рук можуть бути виявлені на дверній накладці і вушку стійки, передньому краї й обшивці дверей та обв'язуванні дверного прорізу, на нижній опорній рейці, нижньому трикутнику, кронштейні дверної рейки й притискній планці. При пошкодженні ЗПП на зовнішній стороні його циліндричної поверхні та плащі можуть залишатися потожирові сліди пальців рук. Під час внутрішнього огляду критого вагона, при виявленні пошкодження стін, дверей, стелі та підлоги, спеціаліст ретельно досліджує краї ушкоджень з метою виявлення слідів знарядь злому й інструментів, а також слідів рук. У процесі огляду вантажних місць особливо уважно повинні бути досліджені всі предмети, а особливо ті, що пересувались: зламані ящики, розпечатані коробки тощо, поверхня яких, за своїми властивостями, спроможна сприймати та зберігати сліди.

При огляді піввагонів і платформ сліди рук можуть знаходитись на верхніх частинах металевих бокових стінок при їх обхваті злочинцем під час проникнення до вантажу, у піввагонах – частіше над сходами. Крадіжки з ізотермічних вагонів вчиняються шляхом розпилу металевої решітки вентиляційного люка, льодових кишень чи решітки підлоги, тому сліди рук треба шукати навколо них.

При крадіжках запчастин автомобілів і сільськогосподарської техніки на дверцях, кришках багажників, склі кабіни та приладів, перемикачах світла, протисонячному козиру, ящиках з запчастинами, різних частинах техніки та біля них виявляються сліди пальців рук. Іноді злочинці, щоб проникнути у кабіни, розбивають скло, на шматках якого можливі слабовидимі (потожирові) та видимі (при пораненні рук – кров'яні) сліди пальців рук. Також сліди залишаються в салоні автомобіля чи іншої техніки.

При розкраданні з цистерн на предмет виявлення слідів рук оглядаються: вся бокова поверхня, особливо в районі зливного пристрою, просвердлених та забитих саморобними пробками отворах (якщо такі

виявлені), деталі зливного пристрою, бокові сходини, верхня площадка котла, кришка ковпака, пломбувальні вушки, ЗПП. При виявленні відкритих верхніх люків цистерн, через які проник злочинець, сліди правої та лівої руки залишаються на краях люка, як правило, з діаметрально протилежних боків, а на кришці люку – з боку, протилежному шарнірним петлям. Крім потожирових слідів, можливо утворення слідів нашарування мастильної речовини, гудрону, нафти, мазуту, слідів відшарування цих речовин на залитих дільницях цистерни.

Незалежно від виду вагона та способу проникнення, сліди рук можуть бути залишені на речах, загублених злочинцем, в тому числі знаряддях зламу й інструментах, а також на залишках зламаної обшивки вагона, розірваних і викинутих частинах тари й упаковки. При виявленні викраденого та схованого вантажу також треба шукати сліди рук [127, с. 153-154].

При виявленні слідів рук використовуються фізичні методи: порошковий та виявлення слідів кіптявою, та фізико-хімічний – обкурювання парамамі йоду. При цьому треба використовувати загальні рекомендації в залежності від виду слідів, давнини утворення та поверхні, на якій вони розташовані. Наприклад, на негладкому дереві, яким є обшивка вагона, пензель краще не використовувати, тому що кожний його дотик стирає частки слідоутворюючої речовини на найвищих місцях поверхні зі слідами рук. У таких випадках краще наносити порошок за допомогою груші чи пульверизатора [50, с. 52]. На металевих поверхнях, якими є бокові стіни піввагонів, платформ та ізотермічних вагонів, запірно-пломбувальних пристроях найкраще використовувати порошок білого кольору, суміші порошоків або кіптяву [50, с. 54-55].

Вилучаються сліди, по змозі, з предметом або на дактилоплівку. Але в більшості випадків це зробити неможливо. У такому разі є обов'язковою фотографічна фіксація слідів. Для цього використовуються як фотокамери з фотоплівкою, так і цифрові апарати. В отриманні зображення безпосередньо після зйомки та його оцінці на предмет придатності для ідентифікації має перевагу цифрова фіксація. Але, на жаль, цифрова фотозйомка недостатньо законодавчо регламентована та викликає багато сумнівів під час судового розгляду кримінальних справ.

Фотографічній фіксації також підлягають сліди рук, забарвлені кров'ю, та об'ємні сліди, які вилучаються з використанням пасти "К". Також треба пам'ятати, що сліди рук є носіями не тільки дактилоскопічної, а й біологічної інформації [52, с. 14]. Тому за умови неможливості використання вилучених слідів для дактилоскопічного дослідження можна провести медико-біологічну експертизу з метою визначення групи крові [52, с. 177].

На сучасному етапі розвитку криміналістики все частіше використовуються сліди запаху людини. Тому спеціальні знання в галузі одорології необхідні при розкритті та розслідуванні кожного виду злочину. При огляді місця події під час розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті для якісного виявлення такого роду слідів може бути залучений спеціаліст-криміналіст, оснащений спеціально призначеною валізою одоролога ("ВО-1"). Усі об'єкти, до яких торкалась людина, несуть на собі одорологічну інформацію. До таких предметів можна віднести ті, що контактували зі злочинцем: знаряддя зламу, предмети обстановки місця події, вантаж, частини одягу та взуття злочинця, його особисті речі (рукавички, носова хустка, капелюх), сліди людини біологічного походження (частини шкіри, волосся, слина, піт). Треба пам'ятати, що слід – джерело запаху може нести кілька видів інформації: одорологічну, ідентифікаційну та видову [149, с. 250]. При фіксації запахової інформації віддається першочергове значення. Тому при виявленні, наприклад, слабковидимого сліду пальця руки спочатку треба намагатись вилучити запахову інформацію, а потім – слід з відображенням папілярного візерунка. Запахові сліди вилучаються за загальними правилами [149, с. 252-258; 99, с. 129-136].

Після огляду всі виявлені предмети пакуються та вилучаються спеціалістом.

Вилученню підлягають:

- частини обшивки вагона зі слідами злочину;
- сліди знарядь злочину, вилучені з використанням технічних засобів (зліпки);
- знаряддя злочину, предмети та інструменти, залишені злочинцем;
- мікрооб'єкти, мікроречовини, дрібне волокно деревини та тканини, частки нашарування сторонніх речовин, які поміщаються в

скляні пробірки чи опечатуються в конвертах;

- дактилоплівки зі слідами пальців рук;
- дактилоплівки, вологий фотопапір чи оброблена наждаком листова гума з вилученими поверхневими слідами взуття;
- зліпки об'ємних слідів взуття;
- зразки, ярлики, етикетки товару для його подальшого розшуку, впізнання та можливого використання як зразки для проведення хімічної чи товарознавчої експертизи;
- запахові сліди.

Вилучені предмети пакуються в конверти або поліетиленові пакети окремо за загальними правилами [124, с. 75].

Про результати огляду слідчий складає протокол (ст. 190 КПК України) з додержанням вимог ст. 85, 195 КПК України, що є основним способом фіксації ходу та результатів цієї слідчої дії. Протокол повинен бути точним, послідовним, повним, об'єктивним, цілеспрямованим і складеним з додержанням вимог закону. Він складається безпосередньо слідчим. Хоча існує думка, що слідчий або інша посадова особа, що проводить слідчу дію, має право доручити спеціалісту, помічнику слідчого, секретарю або іншій підготовленій особі заповнити бланк протоколу слідчої дії та виготовити додатки до нього [11, с. 102]. На наш погляд, таке доручення є можливим, але недоцільним. Слідчий повинен нести особисту відповідальність за зміст протоколу. При передорученні складання протоколу іншій особі на слідчого покладається ще й обов'язок додаткової перевірки змісту та правильності такого документа. До того ж, залучення до проведення слідчої дії додаткових учасників не бажано.

Для того, щоб повно і точно описати обстановку місця події, слідчому потрібно володіти спеціальними знаннями, що стосуються: назви, будови та розташування залізничних колій; видів вагонів, що знаходяться в експлуатації на залізниці, та їх призначення; правильних назв частин вагонів. При складанні описової та заключної частин протоколу огляду, в яких фіксуються засоби, способи і методи виявлення, фіксації та вилучення слідів, використовується спеціальна термінологія, якою більшою мірою володіє залучений до огляду спеціаліст-криміналіст. Допомога спеціаліста, як правильно відмічає І.М. Бацько,

“дозволяє правильно віддзеркалити в протоколі виявлені дані, адекватно описати об’єкти, що містять доказову інформацію, і скласти ясну картину проведеної слідчої дії” [11, с. 102]. Спеціаліст допомагає слідчому під час опису:

- місця та характеру пошкодження вагона, його розміру, розташування відносно землі, стелі, підлоги або країв вагону;

- місця виявлення слідів, їхнього розміру, розташування, взаєморозташування, стану поверхні, виду слідів за прийнятою класифікацією;

- ЗПП чи пломб, їхнього фізичного стану, форми, матеріалу, маркувальних позначок, характеру пошкоджень, маскуванню при їх порушенні;

- стану вантажу – його найменування, призначення, форми, розміру, кольору, матеріалу виготовлення;

- виявлених негативних обставин – наявності чи відсутності слідів, що повинні, або не повинні знаходитись у певному місці (снігу або води за відсутності опадів на дільниці шляху, відсутність трісок у місці пролому тощо);

- техніко-криміналістичних засобів і матеріалів, що застосовувалися під час виявлення, фіксації та вилучення об’єктів.

У заключній частині протоколу спеціаліст допомагає слідчому перерахувати всі вилучені при огляді об’єкти, зліпки, дактилоплівки тощо та зазначити спосіб їх упаковки.

Крім комісійної перевірки вантажу, огляду та вивчення перевізних документів на вантаж, інших облікових документів, на яких ми зупинились вище, проводяться наступні дії: опитуються приймальники потягів, прийомоздавачі, працівники воєнізованої охорони, вантажники та інші особи; призначається попереднє дослідження об’єктів, зокрема ЗПП, вилучаються необхідні документи та призначається відомча експертиза. У випадках отримання заяв та повідомлень громадян про вчинення злочину опитуються заявники. В залежності від кола та професії осіб, які підлягають опитуванню, можлива постановка широкого кола питань, перелік яких достатньо описаний науковцями [165, с. 14-16; 115, с. 71-73]. При опитування працівників залізниці слідчий або оперуповноважений повинен володіти спеціальною термінологією, що

використовується на залізничному транспорті. Спеціальні терміни зазначені в багатьох відомчих наказах Міністерства транспорту України, зокрема в “Правилах технічної експлуатації залізниць України” [111].

Однією з перевірочних дій для встановлення ознак розкрадання є призначення та проведення відомчої експертизи. Вона призначається начальником станції розвантаження або іншим представником залізниці на вимогу слідчого для встановлення розміру та причини нестачі чи пошкодження вантажу та суми збитків. При цьому залучаються відповідні фахівці – експерти-товарознавці, представники інспекцій з якості товару, санітарно-епідеміологічного нагляду та інших організацій. У проведенні експертизи можуть приймати участь представники залізниці та одержувача вантажу. Експертиза вирішує наступні питання: ступінь пошкодження вантажу, наскільки знизилась його вартість, з яких причин виникло пошкодження вантажу, відповідність тари стандарту чи умовам зберігання вантажу при перевезенні, причини витікання рідких речовин, можливі конструктивні недоліки тари. Якщо експерт частково або повністю не може відповісти на поставлені питання, він повинен зазначити, з яких саме причин. У випадку незгоди з висновком експерта представник залізниці може призначити повторну експертизу, одноособову чи комісійну.

2.2. Використання спеціальних знань при встановленні місця викрадення та знаходження вантажу

Після проведення перевірочних дій, які підтверджують вчинення розкрадання вантажу, слідчий порушує кримінальну справу. Одним із наступних головних завдань є встановлення місця вчинення злочину. В більшості випадків при розслідуванні розкрадань вантажів на залізниці воно не збігається з місцем виявлення слідів, тобто місцем події. За даними дослідження С.І. Винокурова і Ю.Л. Каверина, яке мало місце у 80-і рр., таке становище спостерігалось у 63 % випадків [25, с. 9]. За результатами нашого дослідження, проведеного шляхом вивчення

кримінальних справ за останні десять років, цей показник збільшився і складає 82 %. Це пов'язане зі збільшенням крадіжок, вчинених під час руху потяга.

Початковий етап розслідування взагалі, а розкрадань вантажів зокрема, характеризується обмеженою кількістю інформації, що постійно змінюється. Відповідно змінюються завдання та характер діяльності слідчого у напрямку розслідування злочину. Головне завдання початкового етапу розслідування – виявлення необхідної доказової й тактичної інформації та її носіїв [80, с. 351]. На підставі інформації, що знаходиться у розпорядженні слідчого, висовуються загальні та окремі версії. Зміст та характер версій залежить від слідчої ситуації, що склалася на певний момент розслідування. Слідчі ситуації в криміналістиці поділяють на прості та складні. Прості ситуації завжди сприятливі та безконфліктні, складні – несприятливі та конфліктні [1, с. 10]. При вирішенні простих ситуацій слідчому, як правило, вистачає власних професіональних та спеціальних знань. Наприклад, розглянемо ситуацію, коли встановлено вагон, з якого викрадено вантаж, місце та час розкрадання, є свідки та очевидці; невідомий злочинець та місце знаходження вантажу. В цьому випадку проводяться розшук злочинця по “гарячих” слідах за описом очевидців, розшук вантажу в можливих місцях збуту, оперативно-розшукові заходи та інші дії без залучення (або з обмеженим залученням) обізнаних осіб. Інша ситуація, коли не визначено місце викрадення вантажу. Вирішення її є обов'язковим на початковому етапі розслідування та пов'язане з певними труднощами. Особливо складно, коли ознаки розкрадання вантажу встановлені на кінцевій станції, яка знаходиться за сотні, а то і тисячі кілометрів від станції завантаження. У такому разі не можна виключати вчинення розкрадання на будь-якій станції на шляху прямування або під час руху. В цьому випадку потрібно залучати до розслідування всі можливі сучасні технічні засоби, а також спеціальні знання обізнаних осіб.

Покращити розкриття та розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті за рахунок введення на залізничних шляхах системи сучасних ваговимірювальних пристроїв пропонує О.В. Вишня. На його думку, вузлові та стикові станції “Укрзалізниці” треба обладнати вагоконтрольними пунктами, що забезпечують зважування вагонів

безпосередньо у русі [30, с. 221]. Зазначена пропозиція, безперечно, перспективна. Мережа вагоконтрольних пунктів, об'єднаних електронною поштою, локалізує ділянку місцевості, де було вчинене розкрадання вантажу.

Як відомо, версія – це побудоване за логічними законами, обґрунтоване фактичними даними припущення про подію злочину в цілому та окремих його обставинах, що мають суттєве значення для встановлення істини у справі, що підлягають перевірці [81, с. 428]. За суб'єктом висунення, на думку Т.В. Авер'янової, Р.С. Белкіна, Ю.Г. Корухова Е.Р. Россинської [2, с. 474], версії поділяються на слідчі, оперативно-розшукові, судові та експертні. Аналогічну класифікацію версій, але за іншою ознакою – сферою використання, пропонує В.О. Коновалова [82, с. 215]. Ми вважаємо, що стосовно зазначеної класифікації ознака “суб'єкт висунення” є більш обґрунтованою. Але до проведення слідчих дій залучається не експерт а спеціаліст як суб'єкт використання спеціальних знань. Під час слідчого огляду або безпосередньо після нього спеціаліст так чи інакше досліджує певні об'єкти і може висунути версії. Наприклад, за результатами дослідження слідів знарядь зламу висовується версія щодо предметів, які їх залишили; за залишеними слідами взуття – версія щодо фізичних характеристик особи. Тому класифікацію за суб'єктом висунення пропонуємо доповнити такою складовою, як “версії спеціаліста”. Вони пояснюють зміст лише певних фактів і завжди будуть окремими. Версії всіх суб'єктів, які беруть участь у розслідуванні, взаємопов'язані та можуть впливати одна з одною [82, с. 215]. Версії щодо місця вчинення злочину можна висувати вже після аналізу обстановки місця події.

Для встановлення місця викрадання використовують результати огляду місця події із залученням спеціаліста. Під час огляду вагона спеціаліст, звернувши увагу на “свіжість” тих чи інших слідів, може висунути версію щодо давності їх залишення. Висновки про місце вчинення злочину можна зробити, аналізуючи такі сліди: наявність свіжого попелу біля недокурка сигарети; ступінь випару розливої води, бензину, слини; залишки або вологість фільтру сигарети; твердість виплюнутої жувальної гуми; незамерзлі при зниженій температурі рідкі речовини, виділення організму людини. Наприклад, при викраденні

коробок із взуттям з критого вагона огляд місця події був проведений негайно після прибуття потяга на станцію. При огляді був виявлений недокурок сигарети. Фільтр був вологим і, незважаючи на низьку температуру (- 5 ° С), вода не встигла повністю замерзнути. Спеціаліст-криміналіст висунув версію, що злочин був вчинений не більше 30-и хвилин тому. В результаті проведеного по “гарячих” слідах розшуку була затримана група злочинців, що вчинили крадіжку під час стоянки потяга на вхідному світлофорі станції.

Про місце розкрадання вантажів можна робити висновок не тільки по свіжих, тільки що залишених слідах, але і по тих, що виявлені через деякий час. До них можуть бути віднесені: сліди знарядь злому на різних поверхнях, потожирові відбитки, сліди крові та ін. Основними показниками давнини залишених слідів є зміни стану слідів в результаті фізичних, хімічних та біологічних процесів. Так, слід ковзання на металевій поверхні, в залежності від часу, що минув з моменту його залишення, може відрізнятися блиском, потемнінням металу, невеличкими залишками корозії металу та ін., за зміною кольору роблять висновки про давність залишення слідів знарядь злому на дереві. Щоб правильно визначити давнину зазначених слідів, необхідно до огляду місця події залучати відповідних спеціалістів – металознавця, біолога та ін.

Негативне становище в практичній діяльності транспортної міліції склалося у сфері вилучення слідів біологічного походження. Так, за даними ЛУ на Придніпровській залізниці МВС України на транспорті, за 2005 р. з 1934 оглядів місця події, що проводилися за участю спеціалістів, сліди біологічного походження вилучались лише у 54 випадках, а по крадіжках вантажів взагалі не вилучались. Про важливість вилучення таких слідів може свідчити наступний приклад з особистої практики автора дослідження. При огляді місця події, пов'язаному з розукомплектування ящиків з запасними частинами для тракторів, спеціаліст-криміналіст звернув увагу на залишки слідів речовини бурого кольору та мікрочастки шкіри на одному з торців ящика. Під час подальшого огляду були виявлені сліди, схожі на кров, і на інших ящиках. Зазначені сліди були вилучені разом з предметом-носієм. Результати проведеної імунологічної та цитологічної експертиз у

подальшому стали одним із доказів у кримінальній справі.

При виявленні на місці події слідів біологічного походження, особливо слідів, схожих на кров, як спеціаліста краще залучати біолога. Він краще визначить вид виявленої речовини та вилучить її для подальшого дослідження. Вивчаючи з трасологічної точки зору форму, кількість, розташування та взаєморозташування слідів, спеціаліст у більшості випадків може визначити умови їх утворення та інші обставини щодо механізму злочину. Особливо важлива присутність спеціаліста-біолога за умови наявності слідів приховування злочину, коли залишаються мікрочастки біологічного походження.

Стосовно визначення приналежності до крові речовини червоного кольору, виявленої при огляді місця події, можливо застосовувати як експрес-методи (на місці події), так і лабораторні методи. На місці події кров виявляють чотирма основними методами: реакцією з реактивом Воскобойникова (10 частин лимонної кислоти, 5 частин перекису барію, 2 частини бензидину розчинених у воді); використанням смужок з “ГемоФаном” та “ПентоФаном”; реакцією з 3 % розчином перекису водню; флуоресценцією, що утворюється при обробці поверхонь розчином люміналу [51, с. 14]. Замість розчину перекису водню можна використовувати розчин 2-х таблеток гідропериту у 100 мл кип'яченої води [183, с. 28].

При огляді слідів крові звертають увагу на локалізацію, форму, колір та кількість плям. Для визначення часу, що пройшов з моменту викрадення вантажу, а від цього і місця вчинення злочину, важливе значення має колір слідів крові. У результаті впливу зовнішніх факторів – температури, сонячного випромінювання, вологості повітря, колір слідів крові з часом змінюється. Ці зміни використовуються для визначення часу їх утворення. Треба звертати увагу не тільки на основний колір плями, а й на відтінки. При цьому треба враховувати колір поверхні, на якій виявлено пляму, та кількість крові у плямі. На світлому фоні слід крові буде більш світлим, ніж на темному. Слід, що має тонкий прошарок, завжди буде світліший за слід, що містить більшу кількість крові.

Важливе значення для розслідування, а саме для визначення умов виникнення крові та механізму події у цілому, має локалізація та форма

слідів. Розрізняють наступні форми слідів крові: плями, утворені дією сили тяжіння; плями, утворені дією кінетичної енергії, або бризки; потік – утворюється на будь-якій вертикальній чи нахиленій поверхні пересуванням речовини під дією сили тяжіння; мазки та помарки – утворюються при доторканні предмета чи частини тіла до якої-небудь поверхні під кутом; відбиток – в результаті повного торкання предмета до поверхні; калюжу – накопичення крові у великій кількості [69, с. 24; 18, с. 8-9; 183, с. 27]. На місці події при викраденні вантажу у вагоні частіше за все залишаються плями, помарки та відбитки. Вони утворюються при можливих пораненнях злочинців після необережного застосування знарядь злому, внаслідок переміщення ящиків з вантажем та здійснення інших операцій під час руху потяга. Сліди крові треба шукати на краях дверей, люків, проломів в стінах вагонів, на сходах та верхніх торцях стін, піввагонах і платформах, предметах внутрішньої обстановки вагонів, залишеному вантажі, покинутих знаряддях злому. При обстеженні території для визначення місця викрадення вантажу також треба звертати увагу на сліди крові, що можуть бути розташовані на ґрунті, предметах, залишених злочинцями, чи на самому вантажі.

Після огляду слідів крові їх вилучають з предметом-носієм або його частиною. Якщо це неможливо роблять зіскреби або, як виняток, змивають водою на марлю. Також для проведення експертизи завжди вилучають частину предмета без слідів біологічного походження. Дослідження крові проводиться під час експертизи у лабораторних умовах. Хоча, на думку Т.В. Стегнкової, для вирішення питань, пов'язаних з відношенням виявленої речовини до крові людини та статевою приналежністю можливо проведення досліджень безпосередньо на місці події. Видову приналежність крові визначають реакцією кільцепреципитації Чистовича-Уленгута, а статевою приналежність – використанням аналізу Вальда [137, с. 191]. Методи дослідження об'єктів біологічного походження пов'язані з їх знищенням, тому неприпустимо, щоб їх проводили не спеціалісти. Це призведе до втрати речових доказів та знищення інформації щодо особи злочинця.

Медико-біологічна експертиза дозволяє вирішувати широке коло питань. Для визначення місця вчинення розкрадання важливі такі:

1. Чи є на даних предметах або в даній речовині кров?

2. Коли утворені сліди крові?
3. Чи могли дані плями крові утворитися в даний період?
4. Яким є механізм утворення слідів крові на місці події?

Також важливими для подальшого розслідування будуть наступні питання, що можуть бути вирішені дослідженням слідів крові:

1. Кому належить кров: людині чи тварині?
2. Походить кров від чоловіка чи жінки?
3. До якої групи та до якого типу належить дана кров і чи збігається вона з групою і типом крові даної особи?

Про місце вчинення розкрадання роблять висновки також шляхом дослідження слідів, залишених у вагоні. Це предмети, залишені випадково чи викинуті злочинцем; предмети, що є засобами приховування слідів злочину, та сліди-речовини – ґрунт, пил та інші сліди нашарування. Серед залишених або викинутих предметів іноді можуть траплятися шматки газет, паперу, пачки з-під цигарок, упаковки жувальної гуми та інші предмети й документи. Вони мають особливе значення для встановлення місця розкрадання вантажу. Так, виявивши проїзний квиток на маршрутне таксі, тролейбус або трамвай, можна по зовнішньому виду і номеру квитка визначити район міста та номер маршруту і припустити, що злочинець користується саме цим видом транспорту. Важливі відомості, які мають оперативно-тактичне значення під час попереднього дослідження, можуть бути отримані як з використанням спеціальних знань самим слідчим, так і за допомогою залучених для надання йому допомоги спеціалістів-криміналістів, працівників типографій, кондукторів міського електротранспорту (в наведеному прикладі), експертів, які спеціалізуються на технічному дослідженні документів. Вивчення зазначених слідів дозволяє дійти висновку про приблизний час вчинення злочину, що сприяє встановленню місця викрадення вантажу.

При виявленні та дослідженні спеціалістом на місці події у вагоні предметів, що є засобами приховування слідів злочину – зламаних ЗПП та пломб, шматків дерева та фанери, лакофарбних матеріалів та інших, можна отримати певну інформацію та висунути версії щодо предметів, які могли залишитися на місці вчинення злочину. Наприклад, зробивши пролом в стіні вагона, злочинці залишають на місці вчинення злочину

шматки дерева, частини фанери, з використанням якої вони закрили пролом. Або при розпилі вушка дверної стійки вагона, заклепавши її знову та пофарбувавши, злочинці залишають на місці вчинення злочину залишки металу (стружку), фарбу, заклепки, замазку. При виявленні такого роду слідів на місці вчинення розкрадання слідчому необхідно впевнитись, що вони є частинами предметів або речовин, залишених злочинцями. Для вирішення цього питання може бути призначено трасологічну експертизу з метою встановлення цілого по частинах, експертизу нафтопродуктів і пально-мастильних матеріалів, експертизу лакофарбних матеріалів та інші експертизи дослідження матеріалів, речовин та виробів.

Якщо при огляді вагонів були виявлені сліди нашарування часток ґрунту, призначається судово-ґрунтознавча експертиза. Головною метою її є виявлення на предметах-носіях мікронашарувань ґрунтового походження, визначення їхньої природи, а також встановлення спільної родової (групової) належності з наданими зразками. Тобто встановлюється походження ґрунту з певної ділянки місцевості (іншого місця події) [98, с. 147]. Позитивне вирішення цього питання по суті встановлює місце, де злочинці сідали у потяг. У більшості випадків воно є одночасно і місцем вчинення злочину. По слідах нашарування ґрунту слідчий може визначити самостійно місце вчинення розкрадання, застосовуючи свої знання місцевості та різновидів ґрунту. Частіше за все це можливо, коли переважна більшість ґрунту в сліді є характерною для окремої місцевості. Це можуть бути частки цегли, вугілля, цементу тощо. Характерним є такий приклад. На місці події, в вагоні, були виявлені сліди з нашаруванням цементу. Під час обстеження території біля залізниці слідчий виявив на одній із станцій будинок, на якому велися ремонтні роботи. Подальше розслідування показало, що крадіжку вчинили працівники будівельної бригади.

Важливим для встановлення місця вчинення розкрадання є огляд, попереднє дослідження та криміналістична експертиза ЗПП. На сьогодні найбільш поширеними в Україні є ЗПП, розроблені державним підприємством “Вінницятрансприлад” – “Варта-Універсал” та “Варта-Універсал М”, “Варта Л”, “Варта М”. Але можна зустріти ЗПП, особливо на транзитних потягах і вантажах, що імпортуються в Україну, які

розроблені та експлуатуються у різних країнах світу. До найбільш розповсюджених відносяться тросові та стержневі ЗПП фірм: “Страж” (Росія): “Спрут-Універсал”, “Спрут-500”, “Спрут-М4”, “Клещ-60СЦ”, “Скат”, “Клещ-МЦ”; “BROOX” (США): “Кейблейл”, “NAVALOK”; “ONESEAL” (Данія): “ОК-1”, “ОК-2”, “ONESEAL 79 S”, “ONESEAL 79 T91”, “ONESEAL T91”, “ONESEAL 79 FF (FS)”, “RAILSEAL”; “Нукер-1” (Казахстан).

Процес дослідження ЗПП є досить складним і тривалим, тому на початковому етапі розслідування треба оглянути ЗПП та провести його дослідження безпосередньо на місці виявлення розкрадання, а вже після цього призначати та проводити експертизу.

Огляд проводиться візуально під різними кутами освітлення. В необхідних випадках використовується криміналістична лупа 4-кратного збільшення. Проводиться вимірювання масштабною лінійкою, рулеткою (зігнута поверхня тросу) та штангенциркулем. Також під час огляду ЗПП українського виробництва “Варта-Універсал М” слідчому чи спеціалісту необхідно мати спеціальний прилад для визначення того, що цей пристрій випущений дійсно заводом-виробником. На ЗПП, починаючи з № 2 500 000, в стійці корпусу встановлено так званий “сигналізатор достовірності” або звуковий сигналізатор. При доторканні до нього спеціальним пристроєм сигналізатор починає видавати специфічні звуки, що свідчить про автентичність ЗПП.

Вже під час огляду ЗПП можна встановити ознаки, що вказують на його розкриття та повторне навішування. В залежності від способу розкриття ЗПП утворюються певні сліди. Найпростішими способами розкриття ЗПП з боку злочинців є наступні (дані вказані за результатами вивчення нами 86 протоколів оглядів місця події, пов’язаних із розкриттям ЗПП):

1. Розпил ЗПП у місці з’єднання стійки та втулки з наступним з’єднанням шляхом зварювання чи склеювання (23 %).

2. Розрубання чи розпилювання тросу у будь-якому місці з наступним з’єднанням шляхом скручування, зварювання тощо (58 %).

3. Розкручування тросу по дротах з наступним їх витягуванням по одному з тіла ЗПП. Після цього дроти знову скручуються (не обов’язково всі) та протягуються знову через втулку (7 %).

4. Робляться отвори на основах втулки, біля вхідного чи вихідного отворів механізму запирання, шляхом свердління. Через ці отвори будь-яким зручним предметом (сталева проволока, свердло, шило тощо) діють на притискні кулі чи пружину, послаблюючи їх дію на трос. Після цього виймають трос (12 %).

Кожен з означених способів залишає певні сліди, які виявляються та фіксуються у протоколі огляду. Фіксації також підлягають:

- положення ЗПП на вагоні чи контейнері відносно вертикальної чи горизонтальної осей;
- основні розміри – довжина та діаметр стійки, висота й діаметр втулки, довжина тросу до з'єднання з втулкою та довжина вільного кінця, діаметр тросу, розмір і форма пломби-шайби;
- текстова та цифрова інформація на корпусі ЗПП: найменування, товарний знак підприємства-виробника та Укрзалізниці, контрольний знак – порядковий номер (7 знаків); остання цифра року вироблення ЗПП; скорочене найменування залізниці вантажовідправника (4 знаки);
- текстова та цифрова інформація на пломбі-шайбі: товарний знак Укрзалізниці, повне чи скорочене найменування станції (не більше 13 знаків);
- розміри тексту та цифр надписів.

Потім проводиться вузлова та детальна фотозйомки.

При огляді також встановлюється, чи був ЗПП навішений з дотриманням встановлених правил пломбування [136]. Між корпусом ЗПП та вушками повинен бути мінімальний зазор. Далі перевіряється відповідність назви станції вантажовідправника, найменування залізниці та номера ЗПП на вагоні чи контейнері зазначеним у документах на перевезення. Вони можуть не співпадати, тому що іноді злочинці замість знятих ЗПП навішують нові, вироблені тим самим заводом (на Україні – державним підприємством “Вінницятрансприлад”). У такому випадку слідчому необхідно встановити, хто і де міг придбати зазначені ЗПП. Для цього він повинен направити запит до заводу-виробника. За індивідуальним номером, який має на кожній ЗПП і який реєструється у картотеці, можна встановити: коли, якому підприємству, за якою адресою та за яким дорученням (чи за якою квитанцією) відпущений ЗПП.

Але інколи вагон, що оглядається, знаходиться у місці, незручному

для проведення огляду (в 75 %, за результатами вивчення кримінальних справ), і тому оглянути ЗПП у повному обсязі неможливо. В такому випадку описується положення ЗПП на вагоні чи контейнері відносно вертикальної чи горизонтальної осей, фотографується методом масштабної зйомки, потім знімається шляхом перекушування тросу спеціальними ножицями по металу або кусачками, бажано посередині між його закріпленими кінцями на стійці та втулці або в будь-якому доступному місці. Далі ЗПП оглядається й описується в протоколі огляду відповідно до зазначених вище пунктів. За результатами огляду можна зробити попередній висновок про зняття ЗПП та повторне навішування.

Далі ЗПП, якщо у цьому є потреба, додатково досліджується спеціалістом-криміналістом. Основним “критерієм необхідності проведення попереднього дослідження є необхідність швидкого отримання відомостей про злочин, що розслідується шляхом аналізу властивостей речових доказів” [48, с. 7]. Тому досліджувати ЗПП необхідно одразу ж після огляду місця події. Основними питаннями, що вирішуються попереднім дослідженням, є відповідність конструкції ЗПП встановленому стандарту та встановлення ознак, що можуть свідчити про розкриття ЗПП та повторне навішування. Отримана після дослідження інформація є підставою для висунення оперативно-розшукових версій, які негайно перевіряються співробітниками служби боротьби із злочинними посяганнями на вантажі транспортної міліції та карного розшуку з метою розкриття злочину по “гарячих” слідах.

У зв'язку з удосконаленням з боку злочинців способів розкриття ЗПП все частіше неможливо при попередньому дослідженні встановити, чи підлягав розкриттю та повторному навішуванню досліджуваний пристрій. У будь-якому, після огляду та попереднього дослідження призначається трасологічна експертиза. Значення такого дослідження на сучасному етапі є дуже великим, як для розкриття та розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті, так і для вирішення господарських суперечок.

Експертиза ЗПП при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті вирішує широке коло завдань. Перш за все, як відмічалось раніше, це встановлення місця розкрадання. Після встановлення невідповідності ЗПП встановленим стандартам за якістю

виготовлення конструкції пристрою визначаються ознаки обладнання, на якому його було виготовлено. За ними робляться висновки про підприємство (майстерню), на якому виробляються підроблені ЗПП. Також за способами відмикання можна робити висновки про знаряддя вчинення злочину, досвід і навички злочинця. При вирішенні господарських суперечок, що виникають між залізницею, вантажовідправниками та вантажоодержувачами, питання розкриття ЗПП стає актуальним у випадку недостачі вантажу. Залізниця не приймає претензій, якщо не було виявлено ознак розкриття ЗПП, пояснюючи відсутність вантажу його недовантаженням.

Виробництво ЗПП в Україні почалось у 1996 р., а масовий перехід на пломбування вагонів цими пристроями розпочато лише з 2001 р. Тому досвід дослідження ЗПП криміналістами накопичений відносно невеликий. Зважаючи на деякі складнощі конструкції ЗПП, виникає багато питань під час експертного дослідження. Тому розглянемо методику дослідження таких пристроїв більш детально.

На початковому етапі застосування означених ЗПП (ідентичних за конструкцією запірною механізми ЗПП виробництва Росії “Спрут-Універсал”) конструкція механізму фіксації тросу вважалася достатньо досконалою. Але з 2001 р. почали траплятися випадки недостачі вантажів під час їх перевезення. Подальшими дослідженнями з боку експертів ЗПП “Варта-Універсал М” було встановлено, що існує можливість їх відмикання та повторного навішування без видимих слідів дії сторонніх предметів на механізми запирання. Експерименти з розкриття ЗПП проводились в НДЕКЦ при ЛУ на Придніпровській залізниці МВС України на транспорті у 2001 р. [3]. На конструктивну недосконалість деяких видів ЗПП зверталась увага і під час досліджень, що проводились в ДНДЕКЦ МВС України [140].

Сліди, які залишаються на ЗПП при відмиканні мають значну ступінь латентності, і тому виявляти та досліджувати їх необхідно в лабораторних умовах виключно під час проведення трасологічної експертизи. Особливості дослідження ЗПП обумовлені тим, що наразі у вантажовідправників і на залізничних станціях в наявності є пристрої різних модифікацій (в тому числі й застарілих).

На сьогодні існує майже єдина методика дослідження ЗПП,

розроблена С.Г. Воробйовим та схвалена координаційно-методичною радою ДНДЕКЦ МВС України (протокол № 4 від 23.05.2003 р.) [34]. Її основні положення базуються на загальній методиці проведення трасологічних експертиз. Загалом позитивно оцінюючи зазначену методику, вважаємо за необхідне внести деякі уточнення та доповнення.

Як відомо, методика дослідження будь-яких речових доказів складається з декількох послідовних стадій: огляду речових доказів, експерименту, аналізу та синтезу, порівняльного дослідження [24, с. 61]. Ця методика відноситься до проведення ідентифікаційних досліджень. Методика діагностичних досліджень має одну суттєву відмінність від ідентифікації: в цих дослідженнях відсутнє порівняння ознак утворюючого об'єкта, що відобразились у слідах, з відповідними ознаками об'єкта, що перевіряється [45, с. 215]. Однак треба зазначити не відсутність порівняльного метода взагалі, а те, що порівняльному дослідженню не підлягає лише одна група ознак, що відобразилась у слідах, а саме ознак слідоутворюючого об'єкта.

При експертному дослідженні ЗПП, як стверджує С.Г. Воробйов, вирішуються три види завдань: “класифікаційні (чи належить представлений ЗПП до зразків, виготовлених заводом-виробником згідно з технічними умовами виготовлення); діагностичні (чи піддавався ЗПП розкриттю після початкового накладання); ідентифікаційні (чи відповідають спеціальні позначення – шрифти, шайби – технічним умовам заводу-виробника)” [33, с. 307; 34, с. 4-5]. Однак із цим твердженням можна погодитись лише частково. Автор пропонує ідентифікаційні дослідження проводити шляхом порівняння ознак досліджуваного ЗПП з ознаками ЗПП відповідно до технічної документації заводу-виробника. У випадку збігу ознак робиться висновок про відповідність представленого ЗПП заводським зразкам. З огляду на висновок, який робить сам дослідник, видно, що він збігається з висновком, що надається при вирішенні класифікаційних завдань. Питання, які автор відносить до ідентифікаційних, насправді відносяться до класифікаційних, тому що ознаки на досліджуваному ЗПП (цифрові та буквені позначки, товарні знаки Укрзалізниці та заводу-виробника) порівнюються не з ознаками слідоутворюючого об'єкта, а з довідковими даними. Питання ідентифікаційного характеру можуть бути поставлені

перед експертизою ЗПП у двох випадках:

1. Коли на досліджуваному ЗПП виявлено сліди, що вказують на його розкриття, придатні для ідентифікації знаряддя, яким вони були вчинені, також вилучено предмет, яким можливо, був розкритий ЗПП (кусачки, сокира, зубило, ножиці по металу тощо). Вирішується таке питання: чи не розкривався ЗПП даним знаряддям?

2. Коли виявлено, що досліджуваний ЗПП виготовлений не підприємством, що випускає зазначені вироби (класифікаційне питання), і вилучено обладнання для випуску підроблених ЗПП: токарний верстат, зварювальний апарат, прес-форми товарних знаків Укрзалізниці та заводу-виробника, інші буквені та цифрові прес-форми. Вирішуються наступні питання: чи не виготовлений ЗПП на даному верстаті чи не нанесений товарний знак на корпусі даного ЗПП прес-формою, представленою на дослідження? Можуть бути поставлені й інші питання в залежності від вилученого обладнання.

Але найбільш часто експертизою ЗПП вирішуються питання класифікаційного та діагностичного характеру:

1. Чи виготовлений ЗПП на підприємстві, яке здійснює випуск ЗПП “Варта – Універсал”?

2. Яким є зміст цифрових та буквених знаків на корпусі та пломбішайбі ЗПП?

3. Чи мала місце зміна маркірувальних позначок на ЗПП; якщо так, то який їх початковий зміст?

4. Чи підлягав представлений на дослідження ЗПП після початкового навішування відмиканню та повторному навішуванню?

5. Чи можливо з даного ЗПП витягти трос, що використовувався при навішуванні, без порушення цілісності цього пристрою?

6. Яким способом і за допомогою яких знарядь було розкрито та повторно навішано ЗПП?

Зважаючи на вищезначене, експертне дослідження ЗПП можна поділити на три етапи: ознайомлення з речовими доказами, безпосередньо дослідницька частина, формулювання висновків.

На першому етапі дослідження – ознайомленні з речовими доказами – експерт знайомиться з постановою про призначення експертизи. Після відкриття упаковки з ЗПП, що підлягає дослідженню, об’єкт звіряється з

описом у постанові та фіксується на фотоплівку або цифровою фотокамерою за правилами криміналістичної фотозйомки. Після цього експерт, за необхідністю, вивчає матеріали кримінальної справи з метою повного встановлення обставин, що стосуються предмета експертизи.

У ч. 3 ст. 77 КПК України зазначено, що “експерт має право: ознайомлюватись з матеріалами справи, які стосуються експертизи...”. Але в КПК України чітко не вказано об’єм матеріалів кримінальної справи, що можуть надаватися експерту для ознайомлення. Не склалося єдиної думки з цього приводу і серед науковців. Так, А.І. Вінберг наполягає на тому, що слідчий або суддя повинні дати експерту можливість детально ознайомитись з усіма обставинами справи, що пов’язані з питаннями проведення даної експертизи, а в деяких випадках – з усією справою [24, с. 99]. Такої самої думки дотримується і З.М. Соколовський, який до того ж допускає можливість відбору експертом з матеріалів усієї справи необхідних даних для обґрунтування висновку [157, с. 18]. Однак Р.Д. Рахунов виступає за обмеження права експертів на ознайомлення з обставинами справи [143, с. 102]. О.Р. Шляхов також стверджує, що експерти не повинні знайомитись з обставинами справи, які не пов’язані з проведенням експертизи [191, с. 88]. Ми дотримуємося думки А.І. Вінбенга, З.М. Соколовського та інших вчених, які не обмежують права експерта при ознайомленні з матеріалами справи. Згідно зі ст. 7 Закону України “Про судову експертизу” криміналістичні експертизи на Україні здійснюються виключно співробітниками державних спеціалізованих установ. Тому з боку слідчого не може виникнути недовіри до об’єктивності та повноти експертного дослідження. Висновок експерта засновується виключно на його спеціальних знаннях, а не на враженні від матеріалів справи. З іншого боку, саме слідчому, який більш за всіх інших суб’єктів досудового слідства обізнаний у матеріалах справи, легше вибрати з них ті дані, які цікавлять експерта. Це заощадить час, відведений експерту на проведення дослідження.

При вирішенні діагностичних завдань під час дослідження ЗПП дуже важливими будуть матеріали справи, що містять відомості про умови, за яких він був вилучений. В більшості випадків ЗПП вилучають з вагона під час огляду місця події, тому основний документ, з яким необхідно

ознайомитись експерту, – протокол огляду місця події. Треба звертати увагу на опис слідів, виявлених при огляді місця події на предметах оточуючої обстановки: вушках, засувах, скобах, кронштейнах запірних механізмів різних типів вагонів, дверях вагонів, люках і горловинах цистерн, штурвалах вагонів-хоперів тощо.

Дослідницьку частину експертизи ЗПП можна умовно поділити на дослідження зовнішніх ознак пристрою та внутрішніх – деталей механізму запирання. Зовнішнє дослідження починається з огляду та опису всього ЗПП та його окремих частин. Використовуються вимірвальний та порівняльний методи. Вимірюванню підлягають основні деталі ЗПП: корпус, запірний трос і плomba-шайба. На корпусі окремо вимірюються стійка і втулка. Відмічаються розміри та розташування звукового сигналізатора на стійці. Досліджується і описується стан поверхні корпусу, наявність, розташування та розміри виявлених на ньому слідів. Вимірюються дві частини запірного тросу, досліджується ступінь утримання його у фіксуючому механізмі та наконечнику – в стержні для кріплення запірного тросу, довжина, діаметр, цілісність запірного тросу, стан його поверхонь на вхідному та вихідному кінцях. Загальна довжина складових частин тросу повинна відповідати встановленій довжині в залежності від призначення ЗПП [34, с. 7]. Вимірюються та досліджуються цифрові та буквені позначки, знаки заводу-виробника, що знаходяться на ЗПП і плombі-шайбі, їх розташування та взаємне розташування. При цьому встановлюється спосіб їх нанесення. Методом порівняння з відповідною технічною документацією заводу-виробника досліджуються шрифти, нанесені на плombі; шрифти та цифри на плombі-шайбі; цифри номера ЗПП; цифри року випуску; параметри товарного знака Укрзалізниці; параметри товарного знака заводу-виробника. Позначки на ЗПП можна порівнювати з позначками на іншому ЗПП, який є еталоном і зберігається у колекції експертного підрозділу. Через те, що конструкції ЗПП з часом незначно змінюються, як порівняльний зразок треба обирати ЗПП з характерними ознаками в залежності від періоду виготовлення. Вимірювання проводиться із застосуванням лінійки, рулетки та штангенциркуля. Дослідження проводиться візуально під різними кутами освітлення, або застосовуються лупи з різним ступенем збільшення, мікроскоп МБС-10,

для порівняльного дослідження – порівняльний мікроскоп МСК-1.

Для внутрішнього дослідження ЗПП корпус механізму запирання розпилюється по довжині або зрізується вальцювання, що утримує кришку. У процесі дослідження встановлюються наявність чи відсутність: мастила у корпусі запірної механізму ЗПП; знака “F” на вихідній запобіжній шайбі; слідів – на внутрішніх поверхнях корпусу та бокових кришках фіксуючого механізму, на вхідній та вихідній запобіжних шайбах, на фіксуючих кульках, на синтетичних контрольно-запобіжних вхідних та вихідних прокладках. Сліди, залишені на внутрішніх поверхнях механізму запирання, можуть бути як статичними (поглиблення від тиснення, удару), так і динамічними (борозенки, траси від ковзання стороннім предметом).

Процес дослідження супроводжується фіксацією всіх виявлених ознак ЗПП та слідів за правилами детальної фотозйомки.

Виявлені під час зовнішнього та внутрішнього дослідження сліди оцінюються експертом як окремо, так і у сукупності, на підставі чого формуються висновки. Наголосимо на тому, що основним при дослідженні ЗПП є питання щодо встановлення, чи підлягав представлений пристрій після початкового навішування розкриттю та повторному навішуванню? Інші завдання не викликають великих труднощів для експертів. Тому розглянемо шляхи зазначеного вирішення питання детальніше.

При дослідженні ЗПП застарілого типу на поверхні обоими залишаються сліди дії стороннім предметом, що можуть вказувати тільки на те, що відбувалася дія. А чи призвела вона до відмикання, встановити неможливо. Тому треба звертати увагу на симетричні сліди у вигляді поглиблень, що виникають на внутрішній конічній поверхні корпусу – сліди від притискної дії чотирьох кульок запірної втулки [47, с. 153]. Відповідно, сліди від кульок можуть залишатись і на тросі. За наявності на тросі слідів у виді поглиблень, розташованих вище місця затиснення, при дослідженні ЗПП можна зробити висновок про переміщення тросу в бік його розкриття. Але категорично зазначити, чи призвело таке переміщення тросу до розкриття ЗПП чи ні, не можна. Наявність слідів нижче місця затискання троса свідчить лише про неодноразове переміщення тросу в бік навішування. Це можливо, наприклад, при

перевірці правильності навішування ЗПП з боку працівників залізниці, яким рекомендується для проведення такої перевірки потягнути за корпус ЗПП. Для можливості дослідження зазначених слідів необхідно звертати увагу на правила вилучення та поводження з речовими доказами, щоб виключити випадкове переміщення розрізаного при вилученні відрізка тросу.

З 10 квітня 2001 р. державне підприємство “Вінницятрансприлад” з ЗПП за № 3800000 почало випускати пристрої з розміщенням в корпусі консистентної змазки (солідолу). При дослідженні ЗПП зазначених модифікацій треба звертати увагу на сліди, що спрямовані на знешкодження захисних елементів та свідчать про дії злочинців. Ознакою, що вказує на відсутність відмикання ЗПП, є наявність повністю заповненої внутрішньої порожнини корпусу. Порожнини, частково заповнених водою або повітрям, можуть вказувати на можливість розкриття пристрою, однак категорично про це не свідчить. Зазначені порожнини можуть бути утворені навмисно – шляхом вимивання змазки розчинником, спиртом, керосином тощо. А можуть утворюватись і шляхом випадкового або навмисного (якщо злочинцями є особи, відповідальні за накладення ЗПП) порушення цільної поліетиленової заглушки перед вихідним отвором до навішування пристрою. У результаті цього змазка витікає з внутрішньої порожнини корпусу ЗПП при навішуванні. Також необхідно звертати увагу на раніш зазначені сліди на тросі, утворені від затискання кульками.

З огляду на постійне вдосконалення елементів захисту ЗПП під час дослідження дуже важко врахувати всі особливості конструкції. На сучасному етапі при дослідженні конструктивних особливостей ЗПП “Варта-Універсал М”, а також пристроїв, вироблених в інших країнах з аналогічним механізмом замикання категорично вирішити питання про те, що досліджуваний ЗПП не підлягав розкриттю та повторному навішуванню, можна тільки за відсутності будь-яких слідів на внутрішніх поверхнях механізму запирання. За наявності зазначених слідів не можна робити категоричних висновків про розкриття чи не розкриття ЗПП. У цьому випадку найбільш слушними будуть висновки щодо наявності слідів дії стороннім предметом на внутрішніх поверхнях деталей механізму замикання або щодо переміщення тросу (в залежності від того,

що було виявлене під час дослідження) [121, с. 279-281].

У залежності від результатів дослідження висуваються експертні версії про механізм слідоутворення та слідчі версії – щодо особи, яка вчинила злочин, часу та місця вчинення, знарядь вчинення злочину, навичок і фізичних даних особи злочинця. Так, за умовами припущення спеціаліста про невідповідність навішування ЗПП встановленим правилам, слідчий може висунути версію щодо місця вчинення злочину (станції відправлення) й осіб, причетних до розкрадання (співробітників цієї станції). При висуненні версії спеціаліста про механізм слідоутворення, наприклад перекушування, робиться припущення про можливі знаряддя вчинення злочину – залізничні кусачки, а звідси і про особу, яка має в своєму розпорядженні означений інструмент, тобто про працівника залізничного транспорту. У випадку виявлення на ЗПП номерів, набитих саморобним способом, припускається наявність у особи, яка вчинила злочин, відповідних навичок і обладнання, можливо, слюсарної майстерні. Отримана інформація та висунуті на її підставі слідчі версії негайно перевіряються шляхом надання відповідних завдань співробітникам служби боротьби із злочинними посяганнями на вантажі транспортної міліції та карного розшуку для розшуку місця викрадення вантажу та встановлення інших обставин злочину.

Після огляду та дослідження ЗПП, вивчення перевізних документів можуть виникнути наступні типові слідчі ситуації, бути висунуто відповідні версії та здійснено заходи, направлені на виявлення місця вчинення злочину:

1. Під час огляду вагона на станції виявлено ознаки розкрадання, відсутність одного або декількох ЗПП, акт загальної форми не складався. Версія – розкрадання вчинено на перегоні між двома станціями під час руху або на станції безпосередньо перед оглядом. Заходи: розшук по “гарячих” слідах – блокування станції, опитування свідків-очевидців (співробітників станції, мешканців пристанційних будівель); пошук місця знаходження вантажу – уздовж колії на перегоні між станціями.

2. Під час розвантаження на кінцевій станції виявлено ознаки розкрадання, всі ЗПП в наявності та не порушені. Версія – розкрадання вчинено на станції завантаження. Треба проводити оперативно-розшукові заходи та слідчі дії на станції завантаження.

3. Під час огляду вагона на станції виявлено ознаки розкрадання, ЗПП з ознаками розкриття та повторного навішування не відповідає перевізним документам. Версія – крадіжку вчинено на станції перед оглядом, на попередній станції перед відправленням або під час руху, але тоді злочинець або один з співучасників, можливо, працівник залізниці, знаходиться на станції. Заходи: опитування співробітників станції, перевірка по криміналістичним облікам, оперативно-розшукові заходи на обох станціях, пошук вантажу на перегоні.

4. Під час огляду вагона на станції виявлено ознаки розкрадання, вагон з пошкодження на вагоні; ЗПП не розкривались, складено один або декілька актів загальної форми. Версія – крадіжку вчинено на шляху прямування від станції, на якій було складено акт, до станції проведення огляду. Заходи: виявлення місця, де пошкодили вагон, проведення оперативно-розшукових заходів.

5. Під час розвантаження на кінцевій станції виявлено ознаки розкрадання, ЗПП в наявності та не порушені. Але встановлено, що вантаж декілька разів перевантажувався. При перевантаженні вантажу на вагон ставиться ЗПП станції перевантаження. При дослідженні всіх ЗПП на шляху руху потяга можна встановити відрізок колії, де вчинено розкрадання, за слідами розкриття ЗПП.

Ми назвали найбільш типові слідчі ситуації. Безумовно, при розслідуванні можуть виникнути багато інших. Це залежить від багатьох суб'єктивних і об'єктивних чинників: складу слідчо-оперативної групи, кваліфікації злочинців, об'єму виявленої при огляді інформації, виду вагонів, роду вантажу, що перевозиться, та ін.

У будь-якій слідчій ситуації для встановлення місця викрадення вантажу увага приділяється огляду та вивченню перевізних й інших залізничних документів. Вони вилучаються під час проведення виїмки, яка є обов'язковою при розслідуванні розкрадань вантажів. За результатами вивчення 220 кримінальних справ ця слідча дія проводилася завжди. Допомога слідчому з боку спеціаліста при проведенні виїмки полягає у наступному: виявленні з великої різноманітності документів саме тих, що потрібні для справи; огляді вилучених документів з метою виявлення їхніх індивідуальних ознак; описі їх у протоколі слідчої дії; фото-, відеофіксації та упаковці

вилучених об'єктів.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті може бути вилучено наступні документи:

- ті, що супроводжують вантаж при перевезенні: товарно-транспортна накладна, дорожня відомість, корінець дорожньої відомості, квитанція про приймання вантажу, вагонний лист і натурний лист потяга;

- акти, що складаються під час транспортування вантажу по залізниці: загальної форми, комерційні акти, технічного стану вагона чи контейнера, спеціальні акти (розкриття вагона чи контейнера, про недолив цистерн тощо);

- книги, що відображають одержання та відправлення вантажу: прийому вантажів до відправлення, прибуття вантажів, розвантаження вантажів, пломбування вагонів на станції, складених на станції комерційних актів, обліку прийому і здачі вантажів під охорону, перевантаження вантажів на вагонних вагах станції, обліку комерційних несправностей, прибуття контейнерів тощо;

- швидкостемірні стрічки, встановлені на локомотивах;

- інші: наряди на вантажно-розвантажні роботи, службовий розклад руху вантажних потягів, графік виконаного руху, книгу обліку оглянутих вагонів, сортувальні листи на вагони, журнали огляду колії, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі, настільні журнали руху потягів, журнали диспетчерських розпоряджень тощо.

При вивченні матеріалів кримінальних справ у 100 % випадків до них були приєднані такі документи: товарно-транспортна накладна, дорожня відомість, вагонний лист, натурний лист; акти загальної форми та комерційні акти.

Як спеціалісти можуть бути залучені:

- працівники залізничного транспорту, які мають досвід роботи з названими документами;

- бухгалтера, якщо є передбачення, що розкрадання вчинено з використанням операцій бухгалтерського обліку;

- спеціалісти з техніко-криміналістичного дослідження документів і почеркознавці, якщо необхідно відібрати документи, що містять ознаки підробки, дописки, підписи від імені неіснуючих осіб;

- інженери чи техніки, якщо документи (швидкостемірні стрічки,

касові чеки, записи переговорів) зберігаються у технічних пристроях.

Слідчий вивчає зазначені документи, як правило, самостійно або залучає спеціаліста-криміналіста. Останнє залучення викликано можливістю вчинення розкрадання з підрубкою документів. При цьому спеціаліст-криміналіст звертає увагу на можливі підробки реквізитів документа: записів у графах, печаток і штампів станцій проходження вантажу. Виявлення ознак підробки штампів [120, с. 292-293] станцій прямування, може свідчити про вчинення розкрадання саме на цій станції.

Також існує потреба у використанні під час огляду документів спеціальних знань працівників залізниці у формі надання консультацій та роз'яснень з приводу відомостей, що містяться в цих документах. Шляхом вивчення останніх слідчий може встановити час прибуття потяга на станцію і відправлення з неї, прізвища приймальників потягів, що проводили комерційний огляд вагонів, характер порушень правил пересування вантажів і нормальної роботи засобів СЦБ та ін. місце і час їх виявлення. За іншими документами слідчий може встановити час приймання вантажу до відправлення, вид і характер його пакування, місце й час завантаження та розвантаження, кількість ЗПП чи пломб на вагоні та зміст відбитків на них, прізвища прийомоздавачів, які оформляють завантаження та розвантаження, шлях сполучення вагону, місце його в складі потяга, час відправлення, станцію формування, довжину потяга, наявність в його складі охорони, провідників вантажів, відправників або одержувачів вантажу, станції та час переходу з однієї дороги на іншу, станцію розформування потяга, місце знаходження вагона на всіх зупинках потяга під час руху та деякі інші обставини.

Велике значення для встановлення місця викрадення вантажу має розшифровка швидкостемірних стрічок. На жаль, слідчі не завжди використовують при розслідуванні дані, які можна отримати при проведенні огляду розшифровки швидкостемірних стрічок. Як свідчать результати вивчення кримінальних справ, ці дані містилися у 25 % від загальної кількості. Швидкостемір – це пристрій, що встановлюється на локомотиві та реєструє на спеціальній стрічці параметри руху потяга: відстань, яку пройшов потяг, швидкість на різних ділянках колії, час руху та зупинки, показання локомотивного світлофору, тиск повітря в

гальмовій магістралі та ін. По швидкостемірній стрічці здійснюється контроль за роботою машиніста під час руху потяг та за дією окремих гальмових приладів. Після кожного рейсу стрічка здається в локомотивне депо, де протягом доби розшифровується. Дані розшифровки заносяться в спеціальний журнал. При розшифровці швидкостемірної стрічки можуть бути виявлені порушення режиму руху потяга: непередбачені графіком зупинки на шляху прямування, порушення швидкості ходу на певних ділянках, затримки біля світлофорів, що дозволяють рухатись, тощо. Якщо до розкрадання причетні машиністи чи помічники машиністів локомотивів, які добре знайомі з конструктивними особливостями цих пристроїв, вони намагаються різними способами сфальсифікувати інформацію на швидкостемірних стрічках. Наприклад, підкладання сірника під пишучий пристрій швидкостеміра запобігає його доторканню до стрічки та надає можливість відмічати зміни у режимі руху потяга. Або навмисне пошкодження приладу чи окремих його частин, наприклад годинникового механізму з метою укриття зупинки потяга.

Огляд розшифровки швидкостемірної стрічки проводиться слідчим самостійно в разі наявності у нього спеціальних знань. Але доцільно використовувати допомогу техника-шифрувальника, залучаючи його до проведення огляду як спеціаліста. При огляді результатів розшифровки можна встановити: номер і серію локомотива, номер потяга; станцію призначення; час відправлення та прибуття у кінцевий пункт, з одного пункту в інший; загальний шлях локомотива за рейс; швидкість руху на окремих ділянках шляху; кількість і тривалість зупинок потяга та причини, за якими вони відбулися; порушення встановленої швидкості руху та інші параметри.

Якщо під час дослідження результатів розшифровки виявлено порушення окремих параметрів руху, то це може свідчити про причетність до вчинення злочину машиністів або їх помічників. Тому під час проведення огляду розшифровки швидкостемірної стрічки необхідно консультуватися з техніком-шифрувальником щодо можливих причини, які могли викликати ці порушення. Зафіксувати свідчення спеціаліста можна у заяві, що оформляється під час огляду за схемою, запропонованою нами вище. Також можливо отримати необхідну

інформацію шляхом проведення допиту обізнаної особи – техніка-шифрувальника, який займався розшифровкою даної стрічки.

Безпосередньо при огляді швидкостемірної стрічки можуть бути виявлені сліди підчистки, травлення та інші ознаки, які вказують на зміни початкового змісту. Враховуючи ці обставини, стрічку оглядають а участю спеціаліста з техніко-криміналістичного дослідження документів. За умови виявлення під час огляду ознак підробки призначається техніко-криміналістична експертиза документів з метою встановлення факту й способу внесення змін до документа та визначення початкового виду ліній записів на стрічці.

Відомості щодо встановлення місця викрадення вантажу також можна отримати під час огляду графіків виконаного руху. В них відображено дані про рух потяга, а також всі порушення нормальної роботи на залізницях та їх причини. За цими графіками можна встановити час відправлення, прибуття та руху потягів на станціях дільниці, їхні номери, вагу, умовну довжину, номери локомотивів, прізвища машиністів, види робіт, що проводяться на станціях, операції, в яких використовувались локомотиви, та ін. Вивчення зазначених графіків доцільно проводити за участю спеціалістів, якими яких можуть бути виступати працівники залізниці.

Для встановлення місця викрадення вантажу слідчий допитує осіб, що виявили ознаки крадіжки, робітників залізниці, машиністів, їх помічників, механіків, інженерів СЦБ та інших. Під час підготовки до допитів слідчий повинен залучати для консультації зі спеціальних питань відповідних обізнаних осіб з метою розширення своїх знань в певній галузі.

Виявлення місця викрадення сприяє вирішенню іншого важливого завдання розслідування – розшуку місця знаходження вантажу. Важливість цього завдання полягає у багатьох чинниках, перш за все, у відшкодуванні матеріальної шкоди, що була завдана злочином. У період з 1999 по 2003 рр. матеріальний збиток від викрадень вантажів тільки на Придніпровській залізниці становив близько 13,1 млн грн [56]. Не менше значення відіграє і відшкодування моральної шкоди вантажовідправникам. Вони повинні бути впевнені, що залізничний транспорт, який є основою економіки України, залишається не тільки

найбільшим зручним і економічним, але й надійним.

Розшук викраденого майна є одним із найскладніших завдань розслідування. Це обумовлено низкою причин. Головними з них є наступні:

- підвищення професіоналізму злочинності, що виявляється в обранні нових витончених способів розкрадання та приховування вантажу;

- високий рівень технічного оснащення злочинців – легкових і вантажних автомобілів, знарядь вчинення злочину, засобів зв'язку, включаючи радіостанції та мобільні телефони;

- організованість злочинних груп, до складу яких можуть входити працівники залізниці, які обирають серед високоліквідних та доступних вантажів найбільш цінні; співробітники охоронних фірм і воєнізованої охорони залізниці, які за певну винагороду залишають вантаж без догляду; працівники автотранспортних підприємств і власники вантажівок, які перевозитимуть викрадений вантаж; власники складів, баз, на яких є можливим його зберігання; власники магазинів і посередницьких фірм, які матимуть змогу збути матеріальні цінності без документів або з їх підробкою.

Як зазначалось, місце викрадення вантажу в більшості випадків не збігається з місцем його виявлення. Час проведення оглядів цих місць також не співпадає: місце вчинення злочину оглядається значно пізніше, що негативно впливає на кількість отриманої криміналістично значимої інформації. Тому огляд місця, де було вчинено викрадення вантажу, проводить слідчо-оперативна група за участю спеціаліста-криміналіста.

У випадках, коли встановлено, що викрадення вантажу відбувалося під час завантаження, сортування чи розвантаження вантажу на зупинці у парку станції, то проводиться огляд ділянки залізничної станції. На початку огляду слідчому необхідно зорієнтуватися на місцевості: визначити назву станції, найменування вантажного парку, вантажного двору, контейнерного пункту, сортувальної площадки, номера залізничної колії. Для цього він може скористатися спеціальними знаннями працівників станції за допомогою консультацій. Спеціаліст-криміналіст під час огляду звертає увагу на сліди, що вказують на факт знаходження вагона у певному місці, сліди викраденого вантажу та

злочинця. Ними можуть бути: а) зірвані закрутки, пломби та запірнопломбувальні пристрої; б) частини викраденого сипучого та рідкого вантажу – вугілля, зерно, феросплави, краплі мазуту, сліди випареного бензину тощо; в) тара та упаковка одиничного вантажу; г) знаряддя злочину та інші предмети, що могли належати злочинцю або транспортному засобу, на якому вивозили вантаж (залишки мастила, кіпоть, антифриз); д) сліди злочину – частини дощок, тріски, стружки; е) предмети, що застосовувались для приховування злочину – шматки фанери, дерева, цвяхи, фарба, залишки проволочки; є) сліди-відображення – ніг, транспортних засобів, падіння та волочіння вантажу; ж) мікрооб'єкти.

При виявленні зазначених слідів спеціаліст-криміналіст разом зі слідчим визначають відношення їх до події злочину: З огляду на можливість проходження значного часу після вчинення злочину виявлені сліди можуть і не мати відношення до події. Знайдені предмети ретельно оглядаються спеціалістом з метою виявлення на них слідів рук, ніг, інструментів, мікротрас, волокон тканини, часток крові. Слідом може бути виявлено як безпосередньо на території станції, так і на шляху виносу чи вивозу вантажу. Наприклад, розсипане вугілля на повороті, у ямах дороги, де проїжджав автомобіль, або частини тканини при перетаскуванні мішків з викраденим через повалене дерево. Всі виявлені сліди слідчий фіксує у протоколі. Спеціаліст проводить фотозйомку за загальними правилами та упаковує вилучені об'єкти.

Значно складніше проводити огляд, коли встановлено, що розкрадання відбувалося під час руху складу потяга. На практиці такі випадки трапляються дуже часто (35 %, за матеріалами вивчених кримінальних справ). Наприклад, коли злочинці на станції таємно сідають у піввагон з металевими трубами, різного роду заготовками з металу, бруктом кольорових металів тощо та під час руху скидають вантаж з вагону. В цей час декілька їхніх співучасників на вантажівці їдуть за шляхом прямування потяга та збирають викрадений вантаж. У цьому випадку місце події являє собою значну дільницю місцевості. Зважаючи на значний обсяг роботи та довжину території, для огляду можна залучити декількох спеціалістів-криміналістів. Вони можуть вести пошук слідів у декількох напрямках одночасно. Звертається увага на

сліди від вантажу: його частини, що відокремились під час падіння, у тому числі мікрочастки, залишені на предметах оточуючої обстановки (деревах, камінні), траси при падінні, волочінні та пересуванні. Залишеними слідами злочинців можуть бути загублені речі – пачки з-під сигарет, недопалки, використана жувальна гума, сліди-відображення – взуття, транспортних засобів.

Аналізуючи виявлені сліди, спеціаліст-криміналіст допомагає слідчому правильно визначити межі огляду, обрати спосіб огляду, який, як правило, буде фронтальним, визначити послідовність опису слідів у протоколі. Також він може висунути версії стосовно кількості злочинців і транспорту, марки і моделі машини, напрямку, звідки приїхали і куди направились злочинці. У зв'язку з великою довжиною ділянки місцевості, що оглядається, під час фотофіксації місця події необхідно вести орієнтуючу зйомку методом лінійної панорами, пересуваючись вздовж залізничної колії. Оглядову зйомку треба проводити з двох протилежних сторін, розташовуючись боком перпендикулярно колії з обов'язковим поміщенням у кадр кілометрових і пікетних знаків. Вузлова і детальна фотозйомка проводяться за загальними правилами.

Відомо багато випадків, коли викрадення вантажу відбувається під час стоянок на входних світлофорах станцій або під час руху з невеликою швидкістю на затяжних підйомах. Викраданню у такому разі підлягають практично всі види вантажу, частіше сипучі – вугілля, зерно, цемент – шляхом розкриття нижніх розвантажувальних люків. При огляді місця події, крім зазначених вище слідів, звертається увага на залишені частини вантажу, їх відповідність викраденому.

При проведенні огляду місця події та визначенні напрямку зникнення злочинців і викраденого вантажу потрібно звертати увагу на можливе інсценування події злочину та виникаючі при цьому негативні обставини. У такому випадку використовуються тактичні прийоми, запропоновані В.Ю. Шепітько: співставлення інформації місця події з традиційним перебігом події; співставлення між собою слідів (предметів), виявлених на місці події; співставлення даних місця події з доказами, встановленими у справі [187, с. 146-147].

За результатами проведених слідчих дій, аналізу виявлених та вилучених слідів слідчий оцінює отриману інформацію і робить висновки

про можливі напрямки зникнення злочинців і вантажу.

В ситуації, коли злочинця затримано, найважливішою слідчою дією, що сприяє розшуку викраденого вантажу є допит підозрюваного. За результатами дослідження В.П. Бахіна, В.К. Весельського і Т.С. Малікова, проведення допиту займає понад 80 % від робочого часу слідчих, відведеного для проведення слідчих дій [8, с. 5]. Успішність допиту залежить від багатьох чинників. Насамперед, від особистості головного учасника допиту – слідчого. Саме від його досвіду, знань, інтуїції, загальної та професійної культури, а у деяких випадках і певного таланту залежить повнота та достовірність отриманої інформації про факти, що мають значення для справи. Як зазначалось раніше, при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті слідчому необхідно, крім професійних знань, володіти певними спеціальними знаннями. Під час допиту об'єм і різновиди потрібних спеціальних знань визначаються слідчим в залежності від особи допитуваного, способу розкрадання, виду викраденого вантажу, кількості зібраних речових доказів. Оскільки допит – це інформаційно-психологічний процес спілкування осіб, котрі беруть у ньому участь [82, с. 252], слідчий потребує також спеціальних знань в галузі психології. На необхідності використання під час допиту психологічних знань наголошувала В.О. Коновалова [76, с. 63]. Зважаючи на те, що більшість розкрадань вантажів вчинюються безпосередньо або за участю працівників залізниці, слідчому необхідні спеціальні знання, що використовуються на залізничному транспорті. Досвідчені слідчі, які спеціалізуються на розслідуванні зазначених злочинів, володіють термінологією, що використовується на залізничному транспорті, знають основні технологічні операції, напрямки перевезення вантажів, види вагонів тощо. За браком відповідних спеціальних знань слідчий може звернутися за консультацією обізнаних осіб на стадії підготовки до допиту.

На цьому етапі відбувається вивчення спеціальних питань, що можуть виникнути в ході допиту, визначення кола обставин, що підлягають з'ясуванню; вивчення особистості допитуваного; визначення місця, обстановки, часу і способу виклику на допит; визначення кола учасників допиту; підготовка необхідних матеріалів і вибір технічних засобів фіксації; складання плану допиту. Допомога спеціалістів може

відбуватись у наступних формах: дача слідчому пояснення щодо низки питань, що маються в справі та потребують використання спеціальних знань (спосіб формування слідів та ін.); формулювання питань, найбільш оптимальних для з'ясування істини у кримінальній справі; підготовка необхідних матеріалів і вибір технічних засобів фіксації.

Зупинимося на ролі фахівця у формулюванні питань. Іноді від його допомоги на цьому етапі залежить весь хід подальшого розслідування. Наприклад, у справі про крадіжку вантажу, яку було вчинено шляхом злому дверей вагона, потерпілий дав показання, що перекусив дротяні закрутки кусачками. Слідчий при постановці питань не зосередив увагу на їхніх конструкції. У подальшому при проведенні обшуку в помешканні підозрюваного слідчий вилучив слюсарні кусачки та призначив щодо них експертизу з постановкою питань ідентифікаційного характеру. В ході подальшого розслідування з'ясувалося, що при вчиненні злочину застосовувались залізничні кусачки, які підозрюваний взяв у свого товариша, що працює на станції, співучасника крадіжки. Негативні результати обшуку та призначення експертизи призвели до марної втрати сил і часу та невиправданого затягування розслідування.

Як відмічає П.П. Іщенко, ретельна підготовка до допиту та консультації з фахівцями найчастіше не усувають можливості потрапити при проведенні допиту в скрутне становище, тому що відповіді допитуваного іноді виявляються для слідчого несподіваними. У такій ситуації доводиться переривати допит, знову консультиватися з обізнаними особами, вивчати необхідну літературу, що затягує терміни слідства, негативно впливає на встановлення об'єктивної істини в справі, а крім того, суперечить принципам і завданням кримінального судочинства [65, с. 34]. Тому доцільніше використовувати допомогу обізнаних осіб безпосередньо під час слідчої дії. Залучені до проведення допиту спеціалісти, на думку П.П. Іщенка, “сприяють слідчому у виявленні та фіксації доказів, а саме: краще, точніше та повніше зрозуміти допитуваного, який вживає в показаннях спеціальні терміни; розібратися в діючих спеціальних правилах, інструкціях й інших документах; встановити спосіб вчинення злочинних дій; припинити неправдиві показання, що торкаються спеціальних питань; зафіксувати за допомогою технічних засобів хід і результати допиту” [65, с. 39-40].

Посилаючись на досвід, накопичений у слідчій практиці, В.В. Циркаль пропонує наступний перелік випадків, коли участь фахівця в допиті є необхідною [177, с. 52]:

1. На допиті мають бути досліджені дуже складні положення, що відносяться до певної галузі знань, засвоїти які за термін, відведений для досудового слідства, слідчий не в змозі.

2. Допит з використанням спеціальних знань не стосується складних положень, але відноситься до з'ясування обставин за багатьма епізодами. Незважаючи на те, що слідчий опанував основні положення даної галузі знань, він може опинитися у скрутному становищі при з'ясуванні деталей, варіантів і рішень щодо кожного з них.

3. Майбутній допит буде стосуватися положень, що відносяться до спеціальних знань, а допитуваний, за даними слідчого, має дуже високу професійну підготовку та досвід роботи.

При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті в більшості випадків присутні всі зазначені складові, особливо коли злочини вчинюються організованими групами, у складі яких є представники клієнтських організацій, робітники різних галузей залізничного транспорту, в тому числі й керівної ланки. Ці особи, як правило, мають глибокі знання, які для них є професійними і спеціальними – для слідчого. Тому залучення спеціалістів до участі у проведенні допитів при розслідуванні розкрадань вантажів значно сприятиме встановленню істини у справі. Як спеціалісти можуть бути залучені:

– особи, які володіють технологічним процесом проведення та оформлення робіт і спеціальною термінологією, що використовується на залізничному транспорті. Зважаючи на те, що допит є найскладнішою слідчою дією, бажано залучати фахівців з вищою освітою та значним досвідом роботи. Ними можуть бути працівники управлінь; начальники відділів і служб; начальники станцій, товарних контор, вантажних дворів; інженери-технологи, інженери засобів сигналізації, централізації та блокування, інженери-механіки залізничного складу тощо;

– товарознавці, які мають спеціальні знання щодо характеристик викраденого товару;

– працівники фінансових відділів, бухгалтера;

– криміналісти, які володіють спеціальними знаннями в галузях трасології, дактилоскопії, технічного дослідження документів, почеркознавства тощо;

– оператори технічних засобів фіксації – відео- та звукозаписуючої апаратури. Ними можуть бути і спеціалісти-криміналісти.

На підготовчому етапі допиту, після прийняття рішення щодо залучення спеціаліста, слідчий знайомить останнього з планом допиту. При цьому спеціаліст вносить корективи у план, які, на його думку, є доцільними. Це можуть бути додаткові питання, що стосуються спеціальних знань, кількість і розміщення технічних засобів фіксації. Також обговорюється тактика проведення допиту й уточнюються організаційні моменти щодо дій спеціаліста: передбачуваний момент початку дій, їхній характер, позначки слідчого та його реакція на дії спеціаліста.

На робочому етапі, як правило, спеціаліст включається у допит після того, як слідчий з'ясував анкетні дані, роз'яснив присутнім права та обов'язки і вислухав показання допитуваного у формі вільної розповіді. У ході вільної розповіді допитуваного спеціаліст уважно слухає його пояснення щодо спеціальних питань і, в разі потреби, робить собі позначки, але сам у допит не включається, навіть якщо допитуваний повідомляє свідомо неправдиві дані. Якщо ж допит ведеться у формі питань і відповідей, спеціаліст найчастіше включається в допит після того, як слідчий з'ясував усе, що намічав. Питання задаються спеціалістом з дозволу слідчого і стосуються не тільки деталей, щодо яких допитуваний повідомив неправильні дані, як вважає В.В. Циркаль [177, с. 54], а й будь-яких відомостей, що стосуються спеціальних знань і є недостатньо відомими для слідчого.

Серед тактичних прийомів підвищення ефективності допиту часто використовується пред'явлення під час слідчої дії предметів, документів чи інших речових доказів, вилучених в ході проведення слідчих дій у кримінальній справі. В деяких випадках також доцільно доводити до відома допитуваного інформацію, що міститься у протоколах слідчих дій. Як зазначає В.Ю. Шепітько, у ході допиту можливо "... оголошення висновків експертиз, результатів окремих слідчих дій, що вказують на можливість перебування допитуваного у місці скоєння злочину" [188, с.

22]. Для підвищення результативності цих дій доцільно залучати спеціаліста-криміналіста, який вилучав або досліджував речові докази чи брав участь у проведенні певної слідчої дії. Як і будь-який прийом, пред'явлення речових доказів вимагає деяких додаткових умов підготовки до нього, серед яких: підбір самих предметів, що можуть брати участь у демонстрації, вибір найбільш сприятливих умов, в яких будуть пред'являтися докази, попереднє вивчення та дослідження об'єкта з метою виявлення тих ознак, на які буде зосереджена увага допитуваного; формулювання оптимальних питань, що вимагають роз'яснення. У цій підготовчій роботі дуже корисною є допомога спеціаліста.

Пред'явлення речових доказів підозрюваному чи обвинуваченому, як правило, здійснюється з метою викриття неправди в його показаннях. Слідчий в цій ситуації має основні докази, що викривають допитуваного. Спеціаліст допомагає слідчому визначити необхідну послідовність їх демонстрації. Пред'явлення доказів за участю спеціаліста є більш результативним, тому що під час демонстрації спеціаліст може застосувати необхідні технічні засоби для показу певних властивостей предметів або для їх дослідження. Наприклад, він може вказати на подрібку в документах на вантаж, що був викрадений, пояснити спосіб виконання та механізм подрібки, продемонструвати її ознаки, виявлені у ході попереднього чи експертного дослідження. Результати такого пред'явлення спонукають допитуваного правдиво розповісти про обставини подрібки, використані при цьому матеріали, місце їх знаходження, якщо це можливо, про осіб, які змусили його це зробити, співучасників. До того ж особа, що дає показання, починає більш точно переказувати події, знаючи, що його версію може бути відразу перевірено. Демонстрація речових доказів також викликає в пам'яті допитуваного асоціативні зв'язки, і він згадує безліч нових деталей і фактів.

Принцип активізації асоціативних властивостей пам'яті лежить в основі іншого тактичного прийому – допиту на місці події. Повторне сприйняття обстановки здатне відновити в пам'яті забуте. Проведення допиту на місці події не виключає і пред'явлення допитуваному протоколу огляду з додатками (у виді схем, таблиць та ін.). У цей момент

спеціаліст-криміналіст, провівши уявний аналіз даних огляду, може допомогти свідку або підозрюваному чи обвинуваченому, який дає правдиві показання, зорієнтуватися на місці, правильно вказати напрямок руху злочинця або місця знаходження слідів злочину чи викраденого вантажу. При допиті підозрюваного у конфліктній ситуації спеціаліст може допомогти спростувати неправдиві показання шляхом співставлення наданої допитуваним інформації з обстановкою місця події згідно з протоколом огляду.

Корисною є також участь як спеціаліста у допиті експерта, який виконував у цій справі експертизу, якщо висновок цієї експертизи пред'являється підозрюваному. Спеціаліст роз'яснює й аргументує висновки експертизи, за необхідністю – особливості процесу дослідження, сутність виявлених ознак предметів, зміст фототаблиць та інших ілюстрацій. Наприклад, при допиті підозрюваного у розкраданні вантажів – співучасника злочинної групи, який працював прийомоздавачем вантажу на станції, були пред'явлені підроблені документи на вагон вугілля в складі потяга. У накладній на вантаж та дорожній відомості були підроблені підписи посадових осіб і текст, яким був заповнений бланк документа. На початку допиту він категорично заперечував свою причетність до події. Після пред'явлення спеціалістом результатів почеркознавчої експертизи з відповідними роз'ясненнями, що свідчила про написання тексту в документах особисто ним, а виконання підписів – не тими особами, які повинні були засвідчити ці документи, допитуваний почав давати правдиві показання.

Дуже важливо, якщо допитуваний може намалювати певні предмети, що були ним використані при вчиненні злочину. За малюнком спеціаліст-криміналіст може дати попередній висновок про тип знаряддя чи модель зброї. Якщо особа, що дає показання, не може малювати, то можна ужити демонстрацію спеціалістом фотографій предметів. Відразу після цього спеціаліст інформує слідчого про характерні риси використаних знарядь злочину чи модель зброї. Цю інформацію може бути використано під час розслідування.

Участь спеціаліста не тільки підвищує результативність допиту та ефективність всього розслідування; традиційно спеціаліст надає також і технічну допомогу. Основне значення при допиті має звукова

інформація, тому фотозйомка практично не застосовується. Основне значення мають аудіозапис і, особливо, відеозйомка. Мета застосування під час допиту звуко-, відеозапису, на думку В.К. Весельського, полягає у наступному: забезпечення повноти фіксації того, що повідомляє допитуваний; спростування заяв про неправдивість здійснення протоколювання показань; справляння стримуючого впливу в частині зміни зайнятої позиції [23, с. 94].

Звукозапис є додатком до протоколу, може проводитися як безпосередньо слідчим, так і спеціалістом. Правила проведення є традиційними. До початку допиту слідчий попереджує допитуваного про запис фонограми. Запис починається з інформації про це, далі йдуть реквізити протоколу допиту: дата і місце проведення; час початку, час закінчення; прізвище, посада, звання учасників допиту; відомості про допитуваного; попередження про його права й обов'язки та ін. Особливу увагу варто звернути на те, що запис не можна переривати. Якщо слідчого цікавлять тільки окремі частини показань, то він повинен записати весь допит з дотриманням відповідних процесуальних вимог до записів такого роду. Наявність необґрунтованих перерв запису може стати підставою для перевірки її юридичної значимості. Після закінчення допиту запис дають прослухати допитуваному, а потім дописують його заяви, зауваження, повідомлення, якщо такі є; на плівці фіксується інформація про технічні характеристики плівки і записуючого апарата, а також відомості про особу, яка проводила запис.

Найбільш оптимальним є, особливо при проведенні складних допитів, проведення відеозйомки. Вона дозволяє не тільки чути заяви допитуваного, але і стежити за його реакцією, а також може вирішити ті проблеми, які пов'язані зі спробами опротестувати результати допиту. Так, на практиці часто можна зустрітися з відмовою у ході судового розгляду від показань, раніше даних під час допиту. Аргументацією таких відмовлень стають посилення на вплив з боку правоохоронних органів безпосередньо в період або до проведення допиту, чи на перебування в стані тимчасового психічного розладу. В результаті перегляду відеоплівки відразу стає очевидним факт справлення фізичного впливу в ході проведення допиту, якщо таке мало місце. За цими самими відеозаписами можна призначити психолого-психіатричну

експертизу для визначення наявності і наслідків психологічного впливу з боку осіб, що проводять слідчу дію і є присутніми при його проведенні. У такий самий спосіб за манерою мови і поведження під час дачі показань можна зробити висновок про наявність яких-небудь форм впливу до початку слідчої дії або про тимчасове перебування допитуваного в стані психічного розладу.

За результатами проведених за участю спеціалістів допитів слідчий робить відповідні висновки про механізм події, доказове значення окремих фактів, ступінь участі кожної особи у вчиненні розкрадання; будує версії та планує подальші пошукові дії, направлені на розшук співучасників і виявлення місця знаходження викраденого вантажу.

Методи розшуку викраденого вантажу багато в чому залежать від способів його приховування та реалізації. А ці способи, в свою чергу, залежать від особи злочинця. Так, за дослідженнями С.І. Винокурова та Ю.Л. Каверіна, злочинці з числа працівників-залізничників, які вчинюють викрадання в невеликих розмірах, приховують викрадене поблизу робочого місця. Наприклад, вантажники та водії автовантажних машин приховують викрадене у службових приміщеннях (42,8 %) або на відкритих площах вантажних дворів (31,1 %), слюсарі пунктів технічного огляду та оглядачі вагонів – у будках технічного огляду (54,5 %), укладачі потягів і машиністи – у найближчих до рухомого складу кушах, ямах тощо (69,7 %). Значна кількість працівників транспорту (38 %) намагаються одразу ж після вчинення крадіжки винести викрадений вантаж за межі місця, де було вчинено злочин [25, с. 32-33]. Якщо крадіжку вчинюють особи, не пов'язані з роботою залізничного транспорту (частіше під час руху потяга), то викрадений вантаж зберігається в ямах, ярах, лісових масивах, балках поблизу місця викрадення. Але злочинці намагаються його вивезти відразу після вчинення злочину. Однак найбільші труднощі виникають під час розшуку вантажу, викраденого організованою злочинною групою. В даному випадку викрадений вантаж (металопрокат, феросплави, паливно-мастильні матеріали тощо), як правило, відвантажується фірмі-посереднику, яка негайно доставляє товар безпосередньо покупцю, часто вже з оформленими документами. Вантаж може деякий час зберігатися на складах фірми-перекупника серед інших подібних товарів. У таких

випадках встановлення приналежності товару до викраденого пов'язаного з певними труднощами.

Для пошуку місця знаходження вантажу в межах об'єктів залізничного транспорту, слідчому необхідно знати розташування колій, споруд, машин і механізмів, діляниць місцевості на даному об'єкті з метою виявлення можливих схованок. Цю інформацію він може отримати у начальників станцій або їх заступників, інших посадових осіб. Бажано оглянути плани-схеми станції та оточуючої місцевості, якщо такі є. При цьому можна залучати працівників станції для надання відповідних пояснень та консультацій.

Важливою слідчою дією на цій стадії розслідування є обшук, одне із завдань якого – є виявлення та вилучення знарядь злочину, речей та цінностей, здобутих злочинним шляхом, а також інших предметів і документів, які мають значення для встановлення істини у справі (ст. 177 КПК України). На думку П.П. Іщенка, допомога спеціалістів у ході обшуку “зводиться до сприяння виявленню, закріпленню та вилученню доказів. Вона виявляється в послугах щодо: виявлення шуканого; збору інформації, що забезпечує доведення приналежності знайдених об'єктів конкретній особі; виявлення, фіксації та вилучення слідів, предметів і речовин, що надалі будуть об'єктами експертного дослідження; складання орієнтувань (пошукових таблиць) на об'єкти, що розшуковуються [65,с.87]. Крім зазначених видів, такі автори, як В.М. Хрусталеv і Р.Ю. Трубіцин справедливо відмічають також допомогу у застосуванні науково-технічних засобів (пошукові прилади, лампи ультрафіолетового та інфрачервоного освітлення тощо) і попередженні й недопущенні пошкоджень предметів, обстановки та слідів у результаті невмілого поводження з ними [176, с. 17]. Ми не погоджуємося з думкою П.П. Іщенка з приводу того, що немає необхідності залучати спеціалістів для застосування окремих науково-технічних засобів і проведення деяких видів фотозйомки. Він аргументує зазначене тим, “що для роботи з абсолютною більшістю приладів і пристроїв криміналістичні знання не потрібні. Виконання подібних рекомендацій відволікає кваліфікованих спеціалістів на проведення нескладних операцій, що під силу самому слідчому” [65, с. 81]. Слідчий виступає організатором проведення обшуку та керівником дій всіх його учасників. Він керує процесом

проведення слідчої дії та одночасно фіксує її хід у протоколі. Тому, на нашу думку, в слідчого немає зайвого часу ще й на застосування будь-яких приладів, у тому числі фотоапарата. Можливість застосування слідчим нескладних техніко-криміналістичних засобів дійсно існує, але не завжди він зможе правильно оцінити результати такого застосування. Наприклад, освітити об'єкт ультрафіолетовим випромінюванням з використанням приладу УФЛ-41 досить нескладно. Але встановити ту чи іншу речовину за кольором флуоресценції можливо тільки за умови наявності певних спеціальних знань.

Основні напрямки залучення спеціалістів для проведення обшуку при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті: консультація стосовно питань, що цікавлять слідство; пошук предметів, що могли застосовуватися для злочину перешкод при проникненні до вантажу (ломи, кусачки, пили, дрилі тощо); пошук викраденого вантажу; його опис та вилучення; для фіксація ходу слідчої дії. На важливості залучення до проведення обшуку за місцем роботи підозрюваних з числа працівників залізничного транспорту наголошувала З.І. Митрохіна. На її думку, потрібно залучати спеціалістів, “які знають особливості діяльності працівників станції, здатні забезпечити безпеку проведення такої слідчої дії в умовах прямування транспорту і роботи механізмів на певній ділянці” [112, с. 412].

Головне в діяльності спеціаліста – знайти предмет, про який відомо, що він орієнтовно становить інтерес для справи і, можливо, знаходиться в даному місці. Потім оглянути знайдений предмет, зафіксувавши усі виявлені на ньому сліди, що мають відношення до злочину, а також описати та вилучити його. Слідами на знайдених при обшуку предметах можуть бути відбитки рук, мікрочастки металу, дерева на знаряддях злочину; залишки речовин: бензину, мастила, нафтопродуктів та ін. на одязі та предметах, що застосовувались для їх викрадання (бочки, каністри, шланги тощо); нашарування ґрунту та інших речовин (цегли, цементу, вугілля) на одязі та взутті.

Результати обшуку багато в чому залежать від того, як правильно визначено відношення виявлених предметів до злочину. В момент проведення обшуку слідчий не завжди точно знає, які конкретно предмети можуть знадобитись у подальшому. А за зовнішніми ознаками

це часто неможливо визначити. Як правильно зазначають А.А. Горидько та Є.П. Коновалов, у такому випадку слідчий консультується зі спеціалістом [41, с. 26]. Наприклад, це можуть бути прилади, спеціально призначені для злому перешкод (фомки, відмички).

Допомога спеціаліста необхідна також при відібранні об'єктів, які потім можуть бути використані як зразки при призначенні та проведенні експертиз: трасологічної, технічного дослідження документів, почеркознавчої, що частіше призначаються щодо даної категорії злочинів. Так, можуть бути вилучені рукописні тексти, що належать підозрюваному, які потім виступатимуть як вільні зразки при проведенні почеркознавчої експертизи; вилучені зразки паперу, бланки документів, фарби, печатки, що могли використовуватись у підробці документів, – при проведенні технічної експертизи документів. Серед знайдених інструментів спеціаліст за певними ознаками може виявити знаряддя злому, що будуть направлені на трасологічну експертизу.

Зберігаються традиційні завдання спеціаліста при уточненні протоколу, коригуванні схем і планів, що складаються. У межах своїх спеціальних знань він може звернути увагу слідчого на неточності в протоколі, пов'язані з використанням спеціальних термінів під час опису предметів і слідів, що вилучаються, та особливостей їх виявлення. Тому варто звертати увагу на опис у протоколі тих моментів, де використовувалися професійні навички: виявлення шуканих предметів; засобів, за допомогою яких їх знайшли; ушкоджень, нанесених обстановці під час обшуку, якщо таке відбулось (злом замків, розкриття підлог тощо.); опис предметів, що вилучаються, вказуючи не тільки загальні, але й індивідуальні ознаки – ушкодження, забруднення та ін.; характеристики фото- і відеотехніки.

Звичайно, спеціаліст здійснює і технічний супровід зазначеної слідчої дії: робить фотозйомку та відеозапис. Правила їх проведення традиційні й не вимагають особливого обговорення. Ще раз укажемо лише на те, що при їх проведенні фотофіксації підлягають найбільш важливі моменти, коли вилучаються предмети і документи, та місця їх збереження. З огляду на динамічність обшуку, його активну пошукову спрямованість, доцільно супроводжувати обшук відеозаписом. На сьогодні оптимальним можна вважати комбінований варіант технічної

фіксації: проведення відеозйомки разом із фотографуванням предметів, що вилучаються, тому що на фотографії, звичайно, краще видно їхні індивідуальні ознаки.

Для проведення обшуку частіше залучаються спеціалісти-криміналісти. Також можуть бути залучені інженери з техніки безпеки для відповідних консультацій, якщо обшук проводиться на підприємствах об'єктів залізничного транспорту – цехах локомотивного та вагонного депо, вантажних майданчиках, контейнерних площадках тощо. У ході пошуку вантажу як спеціалісти можуть бути залучені представники заводу-виробника продукції чи вантажовідправника для визначення приналежності знайденого при обшуку товару до викраденого [123, с. 370-378].

Але часто при зовнішньому огляді предметів під час обшуку неможливо достовірно визначити їх приналежність до викраденого вантажу. В такому випадку використовують спеціальні знання у формі проведення експертизи. Можуть бути призначені такі види експертизи:

1. Матеріалів і речовин: нафтопродуктів та пально-мастильних матеріалів; рідин, що містять спирт, металів і сплавів; полімерів, пластмас та скла. Така експертиза вирішує питання, які стосуються визначення роду (виду) матеріалів і речовин за класифікаціями, що існують в науці, техніці та на виробництві (за хімічним складом, фізичними властивостями, призначенням тощо), та встановлення спільної родової (групової) належності знайдених і викрадених матеріалів і речовин;

2. Експертиза засобів виробництва предметів масового споживання вирішує питання щодо виготовлення таких виробів на певному агрегаті.

3. Товарознавча – визначає належність товарів до класифікаційних категорій, які прийняті у виробничо-торгівельній сфері (вид, сорт, артикул, марка, модель, розмір, комплектність тощо), спосіб виробництва товарної продукції: промисловий чи саморобний, підприємство-виробника, країну-виробника. Також вона вирішує питання, важливі для відшкодування матеріальної шкоди власнику вантажу: якісні зміни товарної продукції та причини цих змін – чи мають вони виробничий характер, чи виникли під час транспортування, зберігання, у процесі експлуатації.

4. Біологічна – при розкраданні об'єктів біологічного походження (виробів з дерева, бавовни, льону; зерна, борошна, хутра, шкіри тощо). Ця експертиза встановлює спільну родову (групову) належність декількох порівнюваних об'єктів. Наприклад, чи має зерно в мішку, що був вилучений при обшуку у гр. Н., спільну родову (групову) приналежність зі зразками зерна, вилученого з вагону № 9655387?

Таким чином, при встановленні місця знаходження вантажу відіграють значну роль такі слідчі дії, як огляд місця вчинення злочину, допит, обшук, призначення та проведення експертизи. Для підвищення ефективності слідчих дій необхідно використання широкого кола спеціальних знань у формі консультаційної допомоги обізнаних осіб на підготовчій стадії, залучення відповідних спеціалістів до їх проведення, а також використання спеціальних знань експертів у формі проведення експертизи.

2.3. Використання спеціальних знань при виявленні та розшуку особи, що вчинила злочин

Виявлення та розшук особи, що вчинила злочин, є одним з основних завдань розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. За результатами вивчення нами матеріалів кримінальних справ, у 75 % випадках початкового етапу розслідування складається ситуація, пов'язана з відсутністю будь-яких даних про особу викрадача. Головну роль при його встановленні відіграє слідчий. В залежності від слідчої ситуації він обирає ті чи інші шляхи розслідування. Діям слідчого щодо організації роботи зі встановлення та розшуку злочинця приділено достатньо уваги в літературі [4; 26; 35; 115; 165; 197]. В.М. Юрін зосереджується на проблемі розумової діяльності слідчого щодо аналізу структурних елементів криміналістичної характеристики злочину: способу вчинення злочину, предмету злочинного посягання, характеристики особи злочинця, місцю та часу вчинення злочину [197, с. 74]. Знання криміналістичної характеристики відіграє велику роль при встановленні особи злочинця, тому не випадково цьому питанню приділяється велика увага з боку науковців. Деякими з них розроблено

криміналістичну характеристику розкрадань вантажів на залізничному транспорті в цілому [25; 147; 197]. Інші автори зупиняються на характеристиці окремих внутрішньовидових методик розслідування розкрадань вантажів. Наприклад, С.Б. Згогурин розглянув криміналістичну характеристику та особливості розслідування крадіжок вантажів, вчинених неповнолітніми з рухомого складу [58]. Є.М. Котов розробив методику розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених групою осіб [78]. А.В. Сергунов приділив увагу розслідуванню замаскованих розкрадань вантажів при змішаних перевезеннях [155]. Зазначеними науковцями достатньо приділено уваги криміналістичній характеристиці та алгоритму дій слідчого на різних етапах розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті.

При вирішенні питання щодо встановлення та розшуку особи злочинця спеціальні знання використовуються суб'єктами досудового розслідування у таких випадках:

- при організації розшуку по “гарячих” слідах;
- під час дослідження матеріальних слідів злочину безпосередньо на місці їх виявлення;
- при встановленні даних про особу під час проведення експертиз;
- під час складання суб'єктивних портретів у ході опитування свідків та очевидців;
- для негласного спостереження за місцями можливої появи злочинців із застосуванням фото-, відеоапаратури;
- для формування бази даних криміналістичних обліків і користування нею.

Найбільш сприятливою для розслідування є ситуація, коли з моменту вчинення злочину минув незначний час і можна застосовувати тактику розшуку злочинців по “гарячих” слідах. У такому випадку доцільно залучити спеціаліста-кінолога зі службово-розшуковою собакою. Особливо ця дія є ефективною, якщо встановлено місце вчинення злочину та воно розташовано на невеличких станціях, або в місцях зупинки потяга на шляху прямування.

Одним із важливих методів виявлення злочинця є аналіз матеріальних об'єктів [169, с. 336]. Шляхом цього аналізу можна встановити: фізичні дані злочинця, вміння і навички застосування ним

певних знарядь та технічних засобів, досвід вчинення злочинів, нахили та звички людини тощо. Матеріальні об'єкти досліджуються під час проведення слідчого огляду з залученням спеціалістів. За залишеними на місці вчинення крадіжки слідами: ніг, транспортних засобів, волочіння вантажу, спеціаліст-криміналіст правильно вкаже напрямок, в якому зникли злочинці. Наприклад, при розслідуванні кримінальної справи про крадіжку зерна з вагона-зерновоза, що знаходився на станції, під час огляду місця події спеціаліст-криміналіст виявив сліди легкового автомобіля з причепом. Дослідивши сліди шин, спеціаліст висунув версію, що причеп не промислового виробництва та не призначений для пересування на великі відстані. З цього випливало, що крадій мешкає у селищі, яке знаходиться поруч зі станцією. Пошук злочинця проводився у селі за різними напрямками за участю спеціаліста за слідами шин, виявлених на місці події. Незабаром був знайдений злочинець, на подвір'ї якого виявлено автомобіль з саморобним причепом.

У випадках, коли з моменту розкрадання минув значний проміжок часу, відомості про злочинця також можна отримати за залишеними на місці події слідами. За виявленими слідами рук, перш за все, можна встановити особу злочинця, скориставшись даними дактилоскопічних обліків. За розміром та формою долонь та пальців можна визначити стать і зріст особи. Вік людини приблизно визначається за кількістю папілярних ліній, що вміщуються на одиниці довжини [137, с. 15]. На пальцях та долонях злочинця можуть знаходитись різні предмети – обручки, пов'язки, рукавички, що відображуються у слідах. На професійні навички злочинця можуть вказувати особливості долонь та пальців (мозолі, шрами). За розташуванням та взаєморозташуванням слідів рук на залишених предметах, кількістю та вагою викраденого вантажу можна визначити фізичні дані злочинця.

У ході дослідження стежки слідів взуття, використовуючи спеціальні знання в галузі трасології, можна визначити: темп пересування; особливості локомоційних навичок людини (наявність травм ніг, особливості ходи тощо); зріст людини; ознаки фальсифікації напрямку руху. У злочинців, які несуть вантаж, спостерігається більша ширина кроку, а довжина кроку ноги, з боку якої розташовано вантаж, буде коротша, сліди – більш поглибленими [137, с. 22]. Зріст людини

визначається також за розміром окремого сліду. Сліди взуття дозволяють отримати інформацію про вид, модель та інші ознаки, а отже, і про схильність злочинця до носіння певного типу взуття.

При зламуванні перешкод, запірних пристроїв частіше всього залишаються сліди удару, ковзання, тертя, свердлення, розпилу, перекусу, рідше – сліди термічної дії. Оцінюючи розміри, ступінь руйнування перешкод, роблять висновок про фізичну силу злочинця. За локалізацією слідів можна зробити припущення про зріст особи. Розташування місця пролому, зручного для вилучення майна, свідчить про обізнаність злочинця. За слідами свердлення, розпилу, розрубку можна встановити вид інструменту, що використовувався, проміжок часу руйнування предметів, місце розташування особи, яка застосовувала знаряддя [149, с. 297-302]. Якщо знати вид інструмента, можна передбачити місце роботи його володаря. Вид знарядь, спосіб їх застосовування, місця докладання зусиль свідчать про професійний досвід і навички злочинця. За твердженням З.І. Митрохіної, особи, які відповідають за цілісність пломб і вчинили крадіжку вантажу, вживають заходів щодо маскуванню злочину та навішують їх знову. Сторонні ж особи-злочинці, зірвавши пломбу і вчинивши крадіжку вантажу, зазвичай або зовсім не навішують пломби, або роблять це недбало [112, с. 410].

Якщо на місці події виявлено предмети, загублені злочинцем, то можна провести опитування населення щодо особи, яка могла володіти цими предметами з пред'явленням їх для впізнання. В разі відсутності самих знарядь злочину опитування може проводитись за їхніми ознаками, описаними спеціалістом і за його участю. Так, при огляді місця події були виявлені сліди застосування газозварювального апарату. Залучений до огляду як спеціаліст зварник визначив, що шов, утворений при розрізанні замикаючих пристроїв вагона, має специфічну будову, характерну для компактних газозварювальних апаратів невеликого розміру та потужності. Проведеними оперативно-розшуковими заходами було встановлено магазин, де продаються зазначені апарати, та злочинець, який мешкав у містечку, що знаходиться поблизу станції.

Транспортні засоби використовуються злочинцями для прибуття на місце вчинення злочину, вивезення викраденого вантажу, рідше – для

зламу запірних пристроїв і дверей вагона. За слідами транспортних засобів визначається марка автомобіля, деякі технічні характеристики (спрацювання протекторів шин, ступінь справності машини тощо). За різноманітністю слідів протекторів можна визначити кількість транспортних засобів. Аналізуючи сліди маневрування автомобілів, можна робити припущення про навички водія. Наявність слідів легкових автомобілів поруч зі слідами вантажівок може свідчити про вчинення злочину групою осіб та присутність організатора чи його представника під час вчинення злочину.

Взагалі ознаки, за якими можна визначити причетність до розкрадання вантажів на залізничному транспорті групи осіб, визначив Є.М. Котов: а) сліди взуття, пальців рук, одягу чи її окремих частин, різних за розміром, формою, конфігурацією тощо на місці підготовки до крадіжки; б) різні поодинокі сліди чи їх стежки на місці крадіжки; в) відсутність слідів застосування допоміжних засобів, що полегшують переборення перешкод сховища однією особою; г) сліди взуття чи пальців рук декількох осіб на місці події; д) сліди крові, волосся, а також різних біологічних виділень організму людини, що не співпадають за своїми індивідуальними ознаками; е) сліди застосування різних знарядь злочину; ж) крадіжка великої кількості вантажу чи крадіжка такого, що за вагою чи об'ємом не в змозі винести одна особа [78, с. 15]. На нашу думку, зазначені ознаки вказані у повному обсязі. Встановити наявність даних ознак на місці події допоможе слідчому залучення спеціалістів – криміналіста, біолога.

Для встановлення даних про особу злочинця використовуються спеціальні знання у формі проведення експертиз, в основному неідентифікаційних. Отримані відомості мають певну міру припущення, мають імовірний характер і можуть використовуватись при розслідуванні лише як орієнтуюча інформація. Найбільш розповсюдженою експертизою, що надає певну інформацію про особу злочинця, є дослідження замикаючих пристроїв: елементів запірних пристроїв вагонів і контейнерів, замків, ЗПП та пломб. Щодо питомої ваги таких досліджень при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті зазначав Г.Л. Грановський [45, с. 219]. На дослідженні ЗПП ми зупинялись вище. Необхідно лише додати, що важливим для

визначення характеристик особи злочинця є спосіб розкриття ЗПП. Використання витончених способів свідчить про знання крадієм будови ЗПП і наявності у нього значного досвіду їх розкриття.

Важливу інформацію щодо особи злочинця можна встановити у ході експертного дослідження вилучених мікрооб'єктів. При проникненні до вантажу злочинці часто залишають волокна одяжі. Шляхом дослідження останніх встановлюється групова належність, тобто можна робити певні висновки щодо матеріалу одягу, в який був одягнений злочинець. При дослідженні мікрослідів біологічного походження (волосся, крові, слини) під час проведення імунологічних, цитологічних та генотипоскопічних досліджень визначається видова та групова належність об'єктів. Також з метою ідентифікації встановлюється статева належність крові, слини; генотип та фенотип крові чи тканини людини. При дослідженні волосся визначається групова, статева належність, ушкодження та можливі хвороби людини [51, с. 23].

Коли при проведенні оперативно-розшукових заходів встановлено свідків або очевидців, які можуть описати зовнішність злочинців, складається словесний портрет. Для складання мальованих портретів можливе залучення як обізнаних осіб художників. Але частіше роблять композиційно-мальовані або композиційно-фотографічні портрети. Для їх складання доцільно залучати спеціаліста-криміналіста, який володіє методикою опису зовнішності, спеціальною термінологією, яка при цьому вживається. На сьогодні існує багато комп'ютерних програм, здатних з великою точністю відтворити зображення людини. Але і в цьому напрямку доводиться стикатися з певними проблемами. Вони пов'язані, з одного боку, з обмеженістю і неточністю показань свідків і різними формами сприйняття ними ознак зовнішності людини. А з іншого – з браком у спеціалістів-криміналістів, які складають суб'єктивні портрети, художніх здібностей та знань у сфері портретування або відсутність у спеціалістів-портретистів навичок роботи з сучасними комп'ютерними програмами. Тому до процесу складання суб'єктивних портретів бажано залучати спеціалістів, обізнаних і у криміналістиці, і в анатомії та фізіології людини. Але, на жаль, це не завжди можливо. Ми підтримуємо думку І.В. Мартиненко, яка вирішення цієї проблеми вбачає у розробці інформаційно-аналітичної системи встановлення особи за

ознаками її зовнішності, яка б “забезпечувала процес активізації пам’яті потерпілих (свідків) з різними формами впізнавання, аналіз отриманої інформації, накопичення і зіставлення різноманітної інформації про розшукуваного, моделювання його образу, оперативну передачу інформації” [101, с. 15].

Ефективність розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті залежить від кількості та якості криміналістично значущої інформації, її доступності для використання слідчим і органом дізнання. Накопичення та систематизація інформації, вміння швидко та в повному обсязі надати її для використання суб’єктам, які проводять розслідування, відносяться до завдань криміналістичної реєстрації. Особи, котрі займаються формуванням криміналістичних обліків і мають спеціальні знання в галузях криміналістики та інформатики, надають слідчому непроцесуальну допомогу і залучаються до розслідування як обізнані особи.

Формуванню бази даних криміналістичних обліків і ефективному її використанню приділялася значна увага органами внутрішніх справ на транспорті. Особливо це стає важливим за відсутності даних про особу злочинця і якщо не виявлено достатню кількість слідів, за якими можна вести пошук. Ще у 1980 р. на всій території колишнього СРСР було створено централізовану інформаційну систему, розроблену Головним науково-дослідним центром управління й інформації МВС СРСР, яка була призначена для централізованого збирання, обробки, збереження та видачі інформації про крадіжки вантажів і багажу на залізничному транспорті – АПС “Вантажі-ТМ”. Використання цієї системи надавало можливість отримати наступні дані: наявність зареєстрованих розкритих та нерозкритих аналогічних злочинів; найбільш імовірні ділянки колії, де можливо вчинення злочину; місця тривалих стоянок рухомого складу, з яких був викрадений вантаж; причетність до злочину конкретної особи чи групи осіб [43, с. 4]. За даними різних науковців, розкрадання вантажів на залізничному транспорті вчинюють раніш судимі особи в межах від 30 % [25, с. 38] до 41 % [197, с. 72]. Тому використання криміналістичних обліків є дуже важливим для встановлення особи злочинця.

Однак проведені дослідження показали, що переважна більшість

слідчих та співробітників карного розшуку не завжди використовували у своїй роботі інформацію АПС “Вантажі-ТМ” [17]. За даними В.П. Бахіна та Н.С. Карпова, відомості, що містяться у АПС “Вантажі-ТМ”, використовують при розкритті та розслідуванні злочинів 6,5 % оперуповноважених і 6,3 % слідчих [9, с. 309].

Причинами такого становища є недоліки існуючої системи, що полягали у наступному:

- недостатня повнота первинної інформації, що використовувалася в системі, про зареєстровані випадки злочинних посягань на вантажі, а також про розкриті факти розкрадань вантажів. Це призводило до того, що під час підготовки відповідей на запити і повідомлення оперативно-розшукового характеру ці відомості не могли бути використані і рекомендації АПС у багатьох випадках не містили всієї необхідної для розкриття злочинів інформації;

- неповне відображення в первинному документі маршруту проходження вантажу не дозволяло зіставити той чи інший нерозкритий злочин з розкритими, включати відомості про ці злочини у відповіді на інші запити, а також інформувати інші ЛУ про тривалі стоянки потягів на станціях, що ними обслуговуються, з яких вчинено крадіжки вантажів;

- істотне зниження ефективності використання інформації АПС “Вантажі-ТМ” стало результатом порушення термінів надання інформації в систему, а в окремих випадках – і недостатньої її вірогідності.

У той самий час, за результатами проведеного нами дослідження, переважна більшість респондентів (76 %) вважає за необхідне існування подібної системи, заснованої на сучасних інформаційних технологіях. Зазначене дозволяє зробити висновок про невідповідність інформаційно-аналітичної роботи транспортної міліції завданням розкриття та розслідування розкрадань вантажів, розшуку осіб, що вчинили злочин. Основним недоліком інформаційно-аналітичного забезпечення транспортної міліції є відсутність спеціалізованої АПС, створеної на основі сучасних інформаційних технологій, спрямованої на розкриття та розслідування розкрадань вантажів. Для розробки та введення в експлуатацію такої системи необхідно залучати широке коло спеціалістів: програмістів, техніків, інженерів по експлуатації програмних комплексів, тощо.

Значну кількість інформації про особу, яка вчинила злочин, можна отримати завдяки аналізу якісних та кількісних показників предмету злочинного посягання. Останнім часом збільшилась кількість викрадань металу та виробів з нього (труб, профілів). За даними відділу БЗПВ ЛУ на Придніпровській залізниці, в 2003 р. їх було зареєстровано 175, а у 2004 р. – 159. Як свідчить практика, крадіжки металу не є випадковими. Злочинці викрадають окремі види виробів з металу для особистого використання, а в більшості випадків – на продаж. Іноді покупці заздалегідь замовляють певний вид металевих виробів. На сучасному етапі розвитку організованої злочинності замовниками (а іноді й учасниками) злочину можуть бути представники: комерційних структур – посередників на ринку збуту металу; фірм, підприємств, заводів різного рівня, що безпосередньо використовують зазначені матеріали. Визначивши сферу використання певних матеріалів, можна окреслити коло осіб, причетних до злочину. При вирішенні цього завдання розслідування потрібні спеціальні знання в галузі маркетингу, промислового виробництва та експлуатації товарів. Для надання консультацій можна залучати дилерів, менеджерів, працівників відділів збуту підприємств, інженерів-технологів. Так, при розслідуванні крадіжки з рухомого складу металевого квадрату 14 x 14 мм спеціаліст зазначив, що даний виріб в основному застосовується у виготовленні заборів і решіток на вікна. Після перевірки всіх фірм, що займаються цією діяльністю в місті, розташованому поряд з ділянкою колії, де було вчинено крадіжку, встановили осіб, причетних до злочину.

Таким чином, при встановленні та розшуку особи злочинця використовуються спеціальні знання: слідчого; спеціалістів – при їх участі у проведенні слідчих дій, для складання суб'єктивних портретів, представлення інформації, що міститься у криміналістичних обліках, надання консультативної та іншої допомоги; експертів – при проведенні експертиз.

ВИСНОВКИ

Розроблені в процесі дослідження та викладені в монографії наукові та практичні рекомендації сприятимуть вирішенню проблемних питань, пов'язаних з використанням спеціальних знань у кримінальному судочинстві, а також дозволять підвищити ефективність розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Результати проведеного дослідження дали можливість дійти наступних висновків:

1. Аналіз інституту “спеціальних знань” показує, що його процесуальна регламентація потребує вдосконалення. Відсутність чіткого визначення в кримінально-процесуальному законодавстві поняття “спеціальні знання” та суб'єктів їх використання призводить до неефективного проведення слідчих дій і розслідування в цілому. Особливо це помітно при розслідуванні злочинів, пов'язаних зі складними технологічними процесами виробництва, великою кількістю складної техніки та технологій, застосування яких впливає на механізм вчинення злочину та утворення слідів, тощо. Одним з таких злочинів є розкрадання вантажів на залізничному транспорті.

2. Вважаємо, що спеціальні знання – це сукупність теоретичних знань і практичних умінь та навичок у галузі науки, техніки, мистецтва чи ремесла, набутих у результаті спеціальної теоретичної підготовки або професійного досвіду роботи, що використовуються з метою розкриття, розслідування та попередження злочинів.

4. Спеціалістом є особа, яка володіє спеціальними знаннями та залучається особою, що проводить дізнання, слідчим або судом для надання їм допомоги при проведенні слідчих чи судових дій; проведення консультацій з питань, що потребують використання спеціальних знань; надання кваліфікованої допомоги в підготовці технічних засобів; проведення відомчих розслідувань, перевірок в межах різних відомств й інспекцій, а також надання допомоги під час проведення оперативно-розшукових заходів. В цьому визначенні не обмежуються види

спеціальних знань, що можуть бути використані. Вони визначаються особою, яка проводить дізнання, та слідчим (прокуратури, органів внутрішніх справ, податкової міліції та органів безпеки) – при проведенні слідчих дій і суддею або складом суду – при проведенні судових дій. Термін “спеціальні знання” повинен визначатись у кримінально-процесуальному законодавстві окремо або існувати як наукова категорія. Також, з огляду на це визначення, дії спеціаліста включають як процесуальну, так і непроцесуальну допомогу при розслідуванні.

5. Призначення експертизи до порушення кримінальної справи на сьогодні не викликає сумніву. Пропонуємо частину 1 ст. 280 проекту КПК України доповнити реченням: “У випадках, передбачених ч. 1, 2 ст. 279, а також для з’ясування обставин, необхідних для вирішення питання про порушення кримінальної справи, експертиза може бути проведена до порушення кримінальної справи”. Відповідно до цього, доповнити ч. 1 ст. 77 проекту КПК України словами “під час порушення кримінальної справи” і викласти у такій редакції: “Судовим експертом є особа, яка має спеціальні знання і якій в порядку, встановленому цим Кодексом, доручається шляхом дослідження матеріальних об’єктів, явищ і процесів, що містять інформацію про обставини справи, дати висновки з питань, що виникають під час порушення кримінальної справи, при її розслідуванні або судовому розгляді, та стосуються спеціальних знань цієї особи”. Пропозиція призначення експертизи “для з’ясування обставин, необхідних для вирішення питання про порушення кримінальної справи” виключає випадки, коли для проведення експертизи потрібні порівняльні зразки, тобто можливість проведення ідентифікаційних досліджень. З доповненням КПК України зазначеними пропозиціями у, відпадає необхідність проведення попередніх досліджень.

6. При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті, як і при розслідуванні інших злочинів, що потребують використання великої кількості спеціальних знань, необхідно залучати як спеціалістів при проведенні слідчих дій осіб з належним рівнем спеціальних знань, які в подальшому виступали б у цій справі як експерти і досліджували об’єкти, вилучені ними.

7. Сучасні способи розкрадань вантажів, засновані на знаннях

складних технологічних процесів виробництва та перевезення вантажу, вимагають від слідчого широкого використання під час розслідування спеціальних знань, що стосуються: технологічного процесу підприємств, на яких виробляється викрадений вантаж; механізму збуту виробленої продукції, відносин з підприємствами-посередниками у збуті продукції; механізму прийняття вантажу до перевезення і його транспортування залізницею тощо. Також необхідні знання організації роботи залізничного транспорту; найменування структурних підрозділів і служб залізниці, функціональні обов'язки кожної з осіб, що мають відношення до оформлення документів або несуть відповідальність за збереження вантажу.

8. Для виявлення ознак розкрадання та вирішення питання про порушення кримінальної справи використовуються спеціальні знання слідчого та обізнаних осіб у ході вивчення: документів, що супроводжують вантаж при перевезенні; актів, що складаються під час транспортування вантажу залізницею; книг, що відображають одержання та відправлення вантажу. Також використовуються спеціальні знання спеціалістів, які залучаються до проведення огляду місця події.

9. Огляд місця події повинен проводитись перед комісійною перевіркою вантажу або паралельно з нею, з узгодженням зі слідчим всіх дій, що проводяться з вантажем. Огляд проводить слідчо-оперативна група за обов'язковою участю спеціаліста-криміналіста. Як спеціалісти можуть залучатись і представники інших професій, а також спеціалісти різних служб залізниці: чергові по станції, прийомоздавачі вантажів, оглядачі вагонів, механіки залізничної колії, оператори сортувальних гірок, електромеханіки дистанцій сигналізації та зв'язку, комерційні ревізори, товарознавці, інженери-технологи та ін. За результатами проведеного огляду місця події та дослідження слідів спеціаліст може висунути свої версії, які в загальній класифікації за суб'єктом висунення треба відокремити як "версії спеціаліста". Результати огляду місця події із залученням спеціаліста та дослідження слідів на місці події використовують для встановлення місця викрадання та знаходження вантажу.

10. При розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті важливою слідчою дією початкового етапу розслідування

розкрадань вантажів є огляд і виїмка документів. Для ефективного проведення цих слідчих дій слідчому необхідно залучати як спеціалістів працівників залізничного транспорту, які мають досвід роботи зі вказаними документами; бухгалтера, якщо є припущення, що розкрадання вчинено з використанням операцій бухгалтерського обліку; спеціаліста з техніко-криміналістичного дослідження документів і почеркознавця, якщо необхідно відібрати документи, що містять ознаки підробки, дописки, підписи від імені неіснуючих осіб; інженера чи техника, якщо документи (швидкостемірні стрічки, касові чеки, записи переговорів) зберігаються у технічних пристроях.

11. Важливим для встановлення місця вчинення розкрадання є огляд, попереднє дослідження та криміналістична експертиза ЗПП. У монографії детально описані способи розкриття ЗПП, засоби і методи виявлення ознак, що вказують на порушення їх цілісності, способи фіксації результатів огляду та дослідження ЗПП на місці події.

12. Виходячи з того, що існуюча методика дослідження ЗПП не відповідає сучасним критеріям трасологічної експертизи, розроблено положення та рекомендації щодо вдосконалення методики дослідження ЗПП. Результати проведення експертизи можуть бути використані як для встановлення місця вчинення розкрадання, так і для визначення знарядь вчинення злочину, навичок і фізичних даних особи злочинця.

13. Важливими слідчими діями подальшого етапу розслідування, що сприяють розшуку викраденого вантажу, є допит підозрюваного та обшук. Під час допиту потрібно залучати спеціалістів, які допомагають слідчому при пред'явленні доказів, в тому числі висновку експертизи, та у ході проведення допиту на місці події. Основні напрямки залучення спеціалістів для проведення обшуку при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті: консультації з усіх питань, що цікавлять слідство; пошук предметів, що могли застосовуватись для злому перешкод при проникненні до вантажу (ломи, кусачки, пили, дрилі тощо); пошук викраденого вантажу; опис та вилучення, а також фіксація ходу слідчої дії. Нами також розроблено алгоритм дій спеціаліста при проведенні обшуку та допиту.

14. У ході вирішення питання щодо встановлення та розшуку особи злочинця обізнані особи, використовуючи спеціальні знання, надають

допомогу слідчому та оперуповноваженому у таких випадках: при організації розшуку по “гарячих” слідах; під час дослідження матеріальних слідів злочину безпосередньо на місці їх виявлення; при встановленні даних про особу під час проведення експертиз; у ході складання суб’єктивних портретів при опитуванні свідків та очевидців; для негласного спостереження за місцями можливої появи злочинців із застосуванням фото-, відеоапаратури; для формування бази даних криміналістичних обліків і користування нею.

Викладені у монографії положення, висновки, рекомендації та емпіричний матеріал можуть бути використані не тільки при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті, а також під час проведення подальших досліджень проблем використання спеціальних знань при розслідуванні інших видів злочинів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абдумаджидов Г.А. Типичные следственные ситуации на первоначальном этапе расследования // Проблемы первоначального этапа расследования. Сб. науч. трудов. – Ташкент: ТВШ МВД СССР, 1986. – С. 7-13.
2. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика. Учебник для вузов. Под. ред. Заслуженного деятеля науки Российской Федерации, профессора Р.С. Белкина. – М.: Издательство НОРМА, 2000. – 990 с.
3. Акт проведения эксперимента по установлению возможности вскрытия и повторного навешивания запорно-пломбировочных устройств «Варта-Универсал М» (ЗПУ) без оставления на конструктивных элементах ЗПУ следов, позволяющих установить факт вскрытия и повторного навешивания, от 01.06.2001 года / Управление МВД Украины на Приднепровской железной дороге.
4. Андреев И.С., Грамович Г.И., Порубов Н.И. Криминалистика: Учеб. пособие / Под ред. Н.И. Порубова. – Минск: Выш. шк., 1997. – 344 с.
5. Арсеньев В.Д., Заблоцкий В.Г. Использование специальных знаний при установлении фактических обстоятельств уголовного дела. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1986. – 152 с.
6. Асташов М.А. Использование специальных знаний эксперта-взрывотехника при расследовании преступлений. – Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2001. – 145 с.
7. Баранов Н.Н., Леонов Н.И., Фирсов Е.П. Осмотр места происшествия по делам о кражах грузов из вагонов и контейнеров. – М.: Академия МВД СССР, 1978. – 20 с.
8. Бахін В.П., Весельський В.К., Маліков Т.С. Поліцейський допит у США (поради допитувачому): Навч. посібник. – К.: НТВ Правник, 1997. – 33 с.
9. Бахин В.П., Карпов Н.С. Некоторые аспекты изучения практики борьбы с преступностью (данные исследований за 1980-2002 г.). – К., 2002. – 458 с.
10. Бахін В.П., Кириченко О.А. Як розкриваються злочини. Криміналістика у

- запитаннях і прикладах: Навч. посібник. – Д.: ДДУ, 1995. – 124 с.
11. Бацько І.М. Протоколи слідчих дій як джерело доказів у кримінальному процесі: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Національна академія внутрішніх справ України. – К., 2003. – 231 с.
 12. Белкин Р.С. Курс криминалистики: Учеб. пособие для вузов. – 3-е изд., дополненное. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2001. – 837 с.
 13. Берназ В.Д. Спільна діяльність слідчого зі спеціалістами та експертами: тактичні та психологічні аспекти // Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника № 1 2003 р. ЛІВС при НАВСУ, 2003. – С. 28-33.
 14. Бегов Д.Д. Сучасні технології в судовій акустиці (проблеми автоматизації експертних досліджень): Автореф. дис...канд. юрид. наук: 12.00.09 / Видавництво “Науковий світ”. – К.: 2003. – 19 с.
 15. Бирюков В.В. Научные и практические основы использования компьютерных технологий для фиксации криминалистически значимой информации: Монография. – Луганск: РИО ЛАВД, 2002. – 264 с.
 16. Бирюков В.В. Цифровая фотография: перспективы использования в криминалистике: Монография. – Луганск: РИО ЛИВД, 2000. – 138 с.
 17. Бобров С.Н. Использование автоматизированных информационно-поисковых систем в борьбе с преступными посягательствами на грузы: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. – М.: МЮИ МВД РФ, 1996. – 22 с.
 18. Бокариус Н.Г. О следах крови. Методическое пособие. Под. ред. проф. Н.Н. Бокариус. – Х.: ХНИИСЭ им. засл. проф. Н.С. Бокариус, 1948. – 26 с.
 19. Бондаренко О.О. Процесуальний статус обізнаних осіб та їх правовідносини з дізнавачем і слідчим у кримінальному судочинстві: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Національний університет внутрішніх справ. – Х., 2004. – 260 с.
 20. Буркацкий В.Л. Вопросы использования специальных знаний на первоначальном этапе расследования краж // Криминалистика и судебная экспертиза. – К., 1990. – Вып. 40. – С. 52-56.
 21. Варцаба В.М. Проблеми застосування спеціальних знань під час розслідування злочинів, що вчиняють організовані злочинні групи в галузі митної справи // Митна справа. Науково-аналітичний журнал – 2003. – № 4. – С. 43-46.
 22. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К., Ірпінь: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с.
 23. Весельський В.К. Сучасні проблеми допиту (процесуальні, організаційні і тактичні аспекти): Монографія. – К.: НВТ «Правник», НАВСУ, 1999. – 126 с.
 24. Винберг А.И. Криминалистическая экспертиза в советском уголовном процессе. – М.: Госюриздат, 1956. – 219 с.

25. Винокуров С.И., Каверин Ю.Л. Характеристика хищений грузов на транспорте. – М.: изд. ВНИИ МВД СССР, 1980. – 48 с.
26. Винокуров С.И. Формы и методы предупреждения и раскрытия замаскированных хищений грузов на железнодорожном транспорте: Учеб. пособие. – М: ВНИИ МВД СССР, 1984. – 80 с.
27. Висновок експерта № 38 від 17.04.97 р. Копії висновків і довідок експертів. Справа № 8/1. – Архів Управління МВС України на Придніпровській залізниці, 1997 р. – С. 165-169.
28. Висновок експерта № 39 від 28.04.97 р. Копії висновків і довідок експертів. Справа № 8/1. – Архів Управління МВС України на Придніпровській залізниці, 1997 р. – С. 170-174.
29. Висновок експерта № 56 від 14.07.98 р. Копії висновків і довідок експертів. Справа № 8/1. – Архів Управління МВС України на Придніпровській залізниці, 1998 р. – С. 245-249.
30. Вишня О.В. Удосконалення контролю вантажів на залізницях з метою підвищення ефективності розкриття та розслідування викрадань // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності / Збірник наукових статей Донецького інституту внутрішніх справ при Донецькому національному університеті. – Донецьк: ДонІВС МВС України, 2002. – № 1. – С. 218-222.
31. Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника № 1 2003 р. ЛІВС при НАВСУ, 2003. – 332 с.
32. Волобуєв А.Ф. Проблеми методики розслідування розкрадань майна в сфері підприємництва. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 336 с.
33. Воробйов С.Г. Методика експертного дослідження запірнопломбувальних пристроїв “Варта-Універсал М” // Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника № 1 2003 р. ЛІВС при НАВСУ, 2003. – С. 305-322.
34. Воробйов С.Г. Методика експертного дослідження запірнопломбувальних пристроїв “Варта-Універсал М”. – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2004. – 26 с.
35. Воронов И.А. Неотложные следственные действия по делам о краже грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 1991. – 22 с.
36. Галаган В.И. Участие специалистов при установлении обстоятельств пожаров // Криминалистика и судебная экспертиза: Междуведомственный научно-методический сборник. Вып. 50 / Отв. ред. Б.С. Стычинский. – К.: Министерство юстиции Украины, 2001. – С. 78-85.
37. Галаган В.І. Проблеми вдосконалення кримінально-процесуальної діяльності органів внутрішніх справ України: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 300 с.

38. Гончаренко В.И. Использование данных естественных и технических наук в уголовном судопроизводстве (методологические вопросы): Монография. – К.: Вища школа. Изд. при Киевском университете, 1980. – 157 с.
39. Гончаренко В.И. Методологические проблемы использования данных естественных и технических наук в уголовном судопроизводстве: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09 / КГУ. – К., 1981. – 49 с.
40. Гончаренко В.И. Научно-технические средства в следственной практике. – К.: Вища школа, 1984. – 149 с.
41. Горидько А.А., Коновалов Е.П. Привлечение специалиста-криминалиста к расследованию преступлений. Учебное пособие. – К.: МВД УССР, 1968. – 28 с.
42. Горский Г.Ф. Некоторые проблемы уголовно-процессуального доказывания в свете научно-технического прогресса // Проблемы доказательств в советском уголовном процессе. – Воронеж, 1978. – С. 33-41.
43. Горчаков В.П., Захаров А.Б., Фролова О.Е. Всесоюзная централизованная автоматизированная информационно-поисковая система сбора, обработки и выдачи сведений о хищениях груза и багажа на железнодорожном транспорте (АИПС “Грузы-ТМ”): Учеб. пособие. – М.: ВНИИ МВД СССР, ГНИЦУИ МВД СССР, 1985. – 32 с.
44. Грамович Г.И. Тактика использования специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений: Учеб. пособие. – Минск: МВШ МВД СССР, 1987. – 66 с.
45. Грановский Г.Л. Основы трасологии. Особенная часть. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1974. – 240 с.
46. Гросс Г. Руководство для судебных следователей как система криминалистики. – Новое изд., перепеч. с изд. 1908 г. – М.: ЛексЭст, 2002. – 1088 с.
47. Губенко В.В., Коленциенок В.С., Лишутанов А.И. Криминалистическое исследование современных универсальных запорно-пломбировочных устройств типа “Варта-Универсал М” / Криминалистика и судебная экспертиза: Межведомственный научно-методический сборник. Вып. 50 / Отв. ред. Б.С. Стычинский. – К.: Министерство юстиции Украины, 2001. – С. 152-154.
48. Дворкин А.И. Предварительное исследование вещественных доказательств при расследовании преступлений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1974. – 21 с.
49. Дергай Г.Б. Вопросы теории и практики использования достижений научно-технического прогресса в расследовании преступлений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Академия МВД Республики Беларусь. – Минск, 2003. – 23 с.

50. Дубовий О.П., Лукашенко В.Я., Рибалко Я.В. та ін. Криміналістичне дослідження слідів рук: Науково-практичний посібник / За ред. Я.Ю. Кондратьєва. – К.: Атака, 2000. – 152 с.
51. Дяченко Н.М., Гурин С.М. Вилучення та сучасні можливості криміналістичного дослідження об'єктів біологічного походження: Методичні рекомендації. – К.:РВВ МВС України, 2000. – 24 с.
52. Дяченко Н.М., Давидова О.О. Сучасні можливості дослідження слідів рук біологічними методами. Криміналістичний вісник: Науково-практичний збірник. Вип. 3 / Держ. наук.-дослід. експертно-криміналістичний центр МВС України; Нац. акад. внутрішніх справ України. – К., 2002. – С. 177-179.
53. Експертизи у судовій практиці / За заг. ред. В.Г. Гончаренка. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 388 с.
54. Забезпечення схоронності вантажів на Придніпровській залізниці. Звіт за 2002 рік. – Дніпропетровськ: Управління вантажів Придніпровської залізниці, 2003. – 10 с.
55. Закатов А.А., Оропай Ю.Н. Использование научно-технических средств и специальных знаний в расследовании преступлений. – К.: РИО МВД СССР, 1980. – 104 с.
56. Звіт про незбереженні перевезення вантажів за 1999-2003 роки. Статистична звітність за формою КНО-1. – Дніпропетровськ. Управління вантажів Придніпровської залізниці. – 2004. – 15 с.
57. Звіт про результати роботи служби БЗПВ МВС України за 12 місяців 2002 р. – К.: МВС України, 2003. – 2 с.
58. Згогурин С.Б. Криминалистическая характеристика и особенности расследования краж грузов, совершаемых несовершеннолетними из подвижного состава: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Уральская государственная юридическая академия. – Екатеринбург, 1995. – 26 с.
59. Зуев Е.И. О понятии специальных познаний в уголовном процессе // Материалы научной конференции (декабрь 1969 г.) “Вопросы теории криминалистики и судебной экспертизы”. – Вып. 1. – М.: ЦНИИСЭ Юркомиссии при Совмине РСФСР, 1969. – С. 73-76.
60. Зуев Е.И. Совершенствование использования специальных познаний следственными аппаратами органов внутренних дел / Повышение эффективности использования криминалистических методов и средств расследования преступлений: Труды Академии МВД СССР. – М., 1985. – С. 65-78.
61. Зуйков Г.Г. Общие вопросы использования специальных познаний в процессе предварительного расследования // Криминалистическая экспертиза. – М.: НИиРИО ВШ МООП РСФСР, 1966. – Вып. 1. – С. 113-125.

62. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики / Утверждена Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 26-27 мая 1994 г.
63. Исаева Л.М. Специальные познания в уголовном судопроизводстве. – М.: ЮРМИС, лд, 2003. – 304 с.
64. Использование специальных познаний при расследовании преступлений: Учеб. пособие / Сорокотягин И.Н., Глазырин Ф.В., Евдокимова Н.С. и др. – Свердловск: Свердловский юридический институт, 1978. – 80 с.
65. Ищенко П.П. Специалист в следственных действиях (уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты). – М.: Юридическая литература, 1990. – 158 с.
66. Іщенко А.В., Красюк І.П., Матвієнко В.В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування злочинів: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 212 с.
67. Іщенко А.В., Марчук Р.П. Використання спеціальних знань у правоохоронній практиці: старі та нові проблеми // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. – К., 2001. – Вип. 3. – С. 204-211.
68. Калинин Ю.А. Участие в уголовном судопроизводстве лиц, обладающих специальными познаниями: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1981. – 26 с.
69. Кисин М.В., Туманов А.К. Следы крови. – М.: изд. ВНИИ МВД СССР, 1972. – 88 с.
70. Клименко Н.І., Кириченко О.А. Криміналістика як наука та навчальна дисципліна: Монограф. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1994. – 200 с.
71. Коберник С.Д., Сегай М.Я., Стрижа В.К., Цымбал П.В. Совершенствование тактики следственного осмотра с участием группы специалистов // Криминалистика и судебная экспертиза. – К., 1986. – Вып. 33. – С. 33-39.
72. Коваленко В.В. Актуальні проблеми застосування науково-технічних засобів спеціалістами при провадженні слідчих дій: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Луганська академія внутрішніх справ МВС імені 10-річчя незалежності України. – Луганськ, 2004. – 21 с.
73. Коваленко В.В. Актуальні проблеми застосування науково-технічних засобів спеціалістами при провадженні слідчих дій. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Національна академія внутрішніх справ України. – Київ, 2004. – 253 с.
74. Коваленко В.В. Криміналістичне поняття науково-технічних засобів і його значення // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. Збірник наукових праць, 2002. – Донецьк: ДІВС при Донецькому

національному університеті, 2002. – № 3 – С. 254-262.

75. Коновалова В.О. Психология в расследовании преступлений. – Х: Издательское объединение “Вища школа”, 1978. – 144 с.
76. Коновалов Е.Ф. Соотношение специальных знаний следователя и специалиста-криминалиста // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью: Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск: Изд-во Свердловского юридич. ин-та, 1983. – С. 23-27.
77. Костицкий М.В. Использование специальных психологических знаний в советском уголовном процессе: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09. – К., 1990. – 28 с.
78. Котов Е.Н. Методика расследования краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных группой лиц: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Издательство Академии МВД СССР. – М., 1988. – 21 с.
79. Кравченко О.А. Застосування спеціальних знань у доказуванні на досудовому слідстві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. – К., 2003. – 19 с.
80. Криминалистика: Учеб. для вузов / И.Ф. Герасимов, Л.Я. Драпкин, Е.П. Ищенко и др.; Под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2000. – 672 с.
81. Криминалистика: Учеб. / Под. ред. Т.А. Седовой, А.А. Эксархопуло. – СПб.: Издательство “Лань”, 2001. – 928 с., ил.
82. Криміналістика: Підручник для студентів юрид. спец. вищих закладів освіти. Кол. авторів: Глібко В.М., Дудніков А.Л., Журавель В.А. та ін. / За ред. В.Ю. Шепітька. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2001. – 684 с.
83. Кримінальна справа № 01072. – Арх. місцевого суду Ленінського р-ну м. Дніпропетровська, 1995 р.
84. Кримінальна справа № 01630. – Арх. місцевого суду Ленінського р-ну м. Дніпропетровська, 1996 р.
85. Кримінальна справа № 12308. – Арх. міського суду м. Нікополь Дніпропетровської області, 2003 р.
86. Кримінальна справа № 22146. – Арх. місцевого суду Індустріального р-ну м. Дніпропетровська, 1998 р.
87. Кримінально-процесуальний кодекс України: Закон України від 28 грудня 1960 р. // ВВР Української РСР. – 1961. – № 2.
88. Кримінально-процесуальний кодекс України: проект станом на лютий 2004 року, реєстраційний № 3456-1.
89. Кузьмічов В.С., Прокопенко Г.І. Криміналістика: Навч. посіб. / За заг. ред. В.Г. Гончаренка та Є.М. Мойсєєва. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 368 с.
90. Кузьмічов В.С. Теорія і практика слідчої діяльності. Монографія. – Київ: НВТ “Правник”, 1997. – 246 с.
91. Кушнир Г.А. Расследование хищений грузов при контейнерных

- перевозках железнодорожным транспортом: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 1987. – 27 с.
92. Лисиченко В.К. Использование данных естественных и технических наук в следственной и судебной практике: Учебное пособие. – К.: Вища школа, 1979. – 88 с.
93. Лисиченко В.К., Циркаль В.В. Использование специальных знаний в следственной и судебной практике: Учеб. пособие. – К.: КГУ, 1987. – 100 с.
94. Лисиченко В.К., Циркаль В.В. Формы использования специальных познаний и виды участия специалистов на предварительном следствии // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью: Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск: Изд-во Свердловского юрид. ин-та, 1983. – С. 10-18.
95. Лисиченко В.К., Шуміло М.Є. Проблема правового регулювання положення та функцій спеціаліста при його участі в слідчих діях та судовому засіданні // Вісник Дніпропетровського університету: Правознавство. – Дніпропетровськ, 1995. – Вип. 2. – С. 86-99.
96. Лукашевич В.Г. Криминалистическая теория общения: постановка проблемы, методика исследования, перспективы использования: Монография. – К.: Издательство Украинской академии внутренних дел, 1993. – 194 с.
97. Лук'яничков Є.Д. Методологічні засади інформаційного забезпечення розслідування злочинів: Монографія. – К.: Нац. акад. внутр. справ України, 2005. – 360 с.
98. Макаренко Є.І., Негодченко О.В., Тertiшник В.М. Експертизи на досудовому слідстві: Навч. посібник. – Дніпропетровськ: Дніпроп. юрид. ін-т МВС України, 2001. – 204 с.
99. Макаренко Є.І., Негодченко О.В., Тertiшник В.М. Огляд місця події: Навчальний посібник. – Дніпропетровськ: Дніпроп. юрид. ін-т МВС України, 2001. – 156 с.
100. Макаренко Є.І. Роль специалиста в фиксации хода и результатов следственного осмотра // Труды Ташкентской высшей школы МВД СССР. – Ташкент: НИиРИО ТВШ МВД СССР, 1976. – Вып. 9. – С. 58-63.
101. Мартиненко І.В. Криміналістичне дослідження інформації про зовнішність особи методами та засобами інформатики: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. – К., 2005. – 21 с.
102. Марчак В.Я. Використання спеціальних психологічних знань у досудовому слідстві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Друкарня видавництва "Рута" Чернівецького національного університету. – К., 2003. – 20 с.
103. Марчук Р.П. Спеціальні знання у криміналістиці та підстави їх класифікації // Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі

- злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника № 1 2003 р. ЛІВС при НАВСУ, 2003. – С. 112-117.
104. Марчук Р.П. Стан наукового вивчення проблематики використання спеціальних знань при розслідуванні податкових злочинів // Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні: Матеріали ІХ регіональної науково-практичної конференції. 13-14 лютого 2003 р. – Львів: Юридичний факультет Львівського національного університету імені Івана Франка, 2003. – С. 524-525.
105. Махов В.Н. Использование знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: Монография. – М.: Изд-во РУДН, 2000. – 296 с.
106. Мінка П.Я. Напрями вдосконалення організації і тактики попередження розкрадань вантажів на залізницях України // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. – 2004. – № 1. – С. 106-110.
107. Морозов Г.Е. Участие специалиста в стадии предварительного расследования: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Саратовский юридический институт им. Д.И. Курского. – Саратов, 1977. – 19 с.
108. Надгорный Г.М. Гносеологические аспекты понятия «специальные знания» // Криминалистика и судебная экспертиза: Республ. межведомственный научно-методический сборник / Министерство юстиции УССР / Редкол.: А.Я. Яворский (отв. ред.), Л.Е. Арокцер, И.П. Кононенко и др. – К.: Вища школа. Издательство при Киевском университете, 1980. – Вып. 21. – С. 37- 42.
109. Надгорный Г.М., Сегай М.Я., Ісакович Б.М. Закон України “Про судову експертизу” // Право України. – 1999. – № 2 – С. 75-78.
110. Надгорный Г.М. Соотношение специальных и юридических знаний // Криминалистика и судебная экспертиза: Республ. межведомственный научно-методический сборник / Министерство юстиции УССР. – К.: Вища школа. Издательство при Киевском университете, 1980. – Вып. 28. – С. 14-19.
111. Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України: Наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411.
112. Настільна книга слідчого: [Наук.-практ. видання для слідчих і дізнавачів] / Панов М.І., Шепітько В.Ю., Коновалова В.О. та ін. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 720 с.
113. Настольная книга судьи (рассмотрение уголовных дел в суде первой инстанции) / Авт. колл.: Алексеев В.Б., Божьев В.П., Бойков А.Д. и др. – М.: Юридическая литература, 1972. – 744 с.
114. Новий тлумачний словник української мови. Т. 4. / Укл.: В. Яременко, О. Сліпушко. У 4-х т., 1999. – К.: АКОНІТ, 2000. – 942 с.
115. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / Грохольський В.Л., Платівка В.М., Продайко

С.В., Соломко В.Є. – Одеса: ОЮІ НУВС, 2003. – 170 с.

116. Паникаров В.Д. и др. Судебно-бухгалтерская экспертиза: Учеб. пособие. – Х.: Арсис, 2002. – 240 с.
117. Пантелеев А.П. Экспертиза по делам о нарушении правил безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта // Сов. Юстиция. – 1987. – № 11. – С. 18-19.
118. Пантелеев И.Ф. Расследование и профилактика взрывов, пожаров, крушений и авиапроисшествий. – М.: Юрид. лит., 1975. – 208 с.
119. Пиріг І.В. Взаємодія слідчих і працівників експертно-криміналістичних підрозділів при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника № 1 2003 р. ЛІВС при НАВСУ, 2003. – С. 219-223.
120. Пиріг І.В. Деякі особливості криміналістичної експертизи печаток і штампів // Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України. – 2000. – № 3. – С. 287-294.
121. Пиріг І.В. Деякі питання криміналістичного дослідження запірнопломбувальних пристроїв // Сучасні судово-експертні технології в кримінальному і цивільному судочинстві: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків 14-15 березня 2003 р.). – Х.: Вид-во Нац. ун-та внутр. Справ, 2003. – С. 279-281.
122. Пиріг І.В. Кримінально-процесуальна регламентація участі обізнаних осіб при розслідуванні злочинів // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. – 2005. – Спеціальний випуск № 1. – С. 229-234.
123. Пиріг І.В. Особливості використання спеціальних знань при проведенні слідчих дій подальшого етапу розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2005. – № 4. – С. 370-378.
124. Пиріг І.В. Особливості огляду місця події з участю спеціаліста при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Вісник Луганської академії внутрішніх справ імені 10-річчя незалежності України. Спеціальний випуск у 2-х ч. Ч. 2. – 2005. – С. 69-75.
125. Пиріг І.В. Поняття спеціальних знань та їх застосування під час розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. – 2004. – № 2. – С. 348-353.
126. Пиріг І.В. Процесуальна регламентація використання спеціальних знань у досудовому слідстві // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. Тематичний випуск № 1. – 2004. – С. 188-191.
127. Пиріг І.В. Особливості виявлення, вилучення та фіксації слідів пальців рук при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті //

- Использование дактилоскопической информации в раскрытии и расследовании преступлений: проблемы и пути совершенствования: Сб. матер. междунар. науч.-практ. конф. / ГНИЭКЦ МВД Украины. – К., 2005. – С. 153-155.
128. Пиріг І.В. Види спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – № 1 (26). – С. 287-294.
 129. Поточні матеріали Укрзалізниці станом на 1 січня 2002 р. – К.: Укрзалізниця, 2002. – 56 с.
 130. Пошюнас П.З. Процессуальная регламентация деятельности эксперта и специалиста в новом уголовно-процессуальном законодательстве // Актуальные проблемы судебной экспертизы и криминалистики: тезисы науч.-практ. конф. – К., 1993. – С. 17-18.
 131. Правила оформлення перевізних документів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644.
 132. Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.
 133. Правила перевезення вантажів дрібними відправками: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.
 134. Правила перевезення вантажів навалом і насипом: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.
 135. Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.
 136. Правила пломбування вагонів і контейнерів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.
 137. Предварительные криминалистические исследования следов на месте происшествия: Учебное пособие. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1987. – 196 с.
 138. Філософія: Посіб. для студентів вищих навчальних закладів. – Причепій Є.М., Черній А.М., Гвоздецький В.Д., Чекаль Л.А. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2001. – 576 с.
 139. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96–ВР // ВВР України. – 1996. – № 40. – ст. 183.
 140. Прокопович Я.О. Сучасні типи запорно-пломбувальних пристроїв та пломб-індикаторів несанкціонованого доступу / Науково-практична конференція “Використання сучасних досягнень науки і практики у підвищенні ефективності боротьби зі злочинністю. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2000. – С. 255-258.
 141. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18 лютого 1992 р. // ВВР України. – 1992. – № 22.
 142. Про судову експертизу: Закон України від 25 лютого 1994 р. № 4038-ХІІ // ВВР України. – 1994. – № 28, зі змінами, внесеними згідно із Законами №

- 662-IV від 03.04.2003, ВВР, 2003, №27; № 1992-IV від 09.09.2004, ВВР, 2005, № 1.
143. Рахунов Р.Д. Теория и практика экспертизы в советском уголовном процессе. – М.: Госюриздат, 1953. – 248 с.
 144. Ревака В. Залучення фахівців до участі у кримінальному судочинстві // Вісник прокуратури. – 2003. – № 8. – С. 65-68.
 145. Романюк Б.В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань у досудовому слідстві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Національна юридична академія внутрішніх справ України. – К, 2002. – 21 с.
 146. Романюк Б.В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань у досудовому слідстві: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 196 с.
 147. Рябцев В.П. Борьба с хищениями грузов на железнодорожном транспорте: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Всесоюзный институт по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности. – М., 1972. – 20 с.
 148. Садченко А.А. Изучение потребностей следственной практики как условие её совершенствования: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / МВД СССР; Киевская высшая школа. – К., 1989. – 21 с.
 149. Салтевський М.В. Криміналістика. Підручник: У 2-х ч. Ч. 1. – Х.: Консул, Основа, 1999. – 416 с.
 150. Салтевський М.В. Криміналістика. Підручник: У 2-х ч. Ч. 2. – Х.: Консул, 2001. – 528 с.
 151. Салтевский М.В. Проблема соотношения специальных и профессиональных знаний, используемых при производстве следственных действий // Вопросы криминалистической методологии, тактики и методики расследования. – М.: Юридическая литература, 1973. – С. 19-26.
 152. Самойлов Г.А. Исследование пломб. Криминалистическая экспертиза. Выпуск VI. Раздел 8. Трасология. Высшая школа МООП СССР. Москва, 1968. – С. 206-225.
 153. Сегай М.Я., Кобзар С.І. Онтологічні передумови формування слідів рук та гносеологічні аспекти їх криміналістичного дослідження // Криміналістичний вісник: Наук.-практ. зб. / ДНДЕКЦ МВС України; НАВСУ; Редкол.: Я.Ю. Кондратьев (голов. ред.) та ін. – К.: “ Чайка”, 2004. – № 2. – С. 11-16.
 154. Селиванов Н.А. Привлечение специалистов к расследованию: Обзор практики по материалам следственных органов прокуратуры. – М., 1973. – 40 с.
 155. Сергунов А.В. Расследование замаскированных хищений грузов при смешанных перевозках: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 /

- Издательство Академии МВД СССР. – М.: 1990. – 22 с.
156. Скопенко С.Ф., Еременко В.В., Варфоломеева Т.В., Гончаренко В.И. Практика привлечения специалистов к участию в расследовании преступлений // Криминалистика и судебная экспертиза. Республиканский межведомственный сборник научных и научно-методических работ. – К.: РИО МВД УССР, 1975. – Вып. 11. – С. 5-11.
 157. Соколовский З.М. Вопросы использования экспертом материалов дела. – Х.: Издательство Харьковского ордена Трудового Красного Знамени государственного университета им. А.М. Горького, 1964. – 72 с.
 158. Соколовский З.М. Понятие специальных знаний (к вопросу об основаниях назначения экспертизы) // Криминалистика и судебная экспертиза: Республ. межвед. сб. науч.-метод. работ. – К.: РИО МВД УССР, 1969. – Вып. 6. – С. 199-205.
 159. Соколовский З.М. Проблемы использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний при установлении причинной связи явлений: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – Х., 1968. – 28 с.
 160. Сорокотягин И.Н. Криминалистические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09. – Екатеринбург, 1992. – 30 с.
 161. Сорокотягин И.Н. Системно-структурная характеристика специальных познаний и формы их использования в борьбе с преступностью // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью: Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск: Изд-во Свердловского юридич. ин-та, 1983. – С. 3-10.
 162. Спиридонов Б.К., Пастухов И.Ф. Конструкция и расчет вагонов: учебник для машиностроительных техникумов. – М.: Машиностроение, 1980. – 248 с.
 163. Статут залізниць України: Затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457.
 164. Стахівський С.М. Теорія і практика кримінально-процесуального доказування: Монографія. – К., 2005. – 272 с.
 165. Стеценко В.Ф., Ярош І.О. Організація розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України: Метод. рекомендації. – К.: РВВ МВС України, 2000. – 43 с.
 166. Строгович М.С. Курс советского уголовного процесса. – М.: Наука, 1970. – Т. 2. – 516 с.
 167. Тертишник В.М. Гарантії істини та захисту прав і свобод людини в кримінальному процесі: Монографія. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС України, Арт-Прес, 2002. – 432 с.
 168. Тертишник В.М., Слинко С.В. Теория доказательств. – Харьков, 1998. – 233 с.
 169. Тіщенко В.В. Корисливо-насильницькі злочини: криміналістичний аналіз:

- Монографія. – Одеса: Юридична література, 2002. – 360 с.
170. Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку охорони прав і свобод громадян: Указ Президента України від 18.02.2002 р. № 143.
 171. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 квітня 2000 року “Про стан залізничного транспорту України та заходи щодо забезпечення його ефективного функціонування”: – Указ Президента України від 20 квітня 2000 р. № 603/2000.
 172. Уставъ уголовного судопроизводства. Систематический комментарий. При участии: А.О. Кони, В.К. Случевского и др. (Подъ общей ред. Проф. М.Н. Гернета). – М.: Издательство М.М. Зива, Т-во Типографіи А.И. Мамонтова, 1914. – Вып. III. – 944 с.
 173. Федоров Ю.Д., Соболев Б.П. Осмотр места происшествия при краже грузов из подвижного состава. – Ташкент: Ташкентская высшая школа МВД СССР, 1973. – 44 с.
 174. Федоров Ю.Д. Специальные познания и формы их использования при расследовании преступлений // Труды Ташкентской высшей школы МВД СССР. – Ташкент: НИиРИО ТВШ МВД СССР, 1976. – Вып. 9. – С. 19-25.
 175. Фойницкий И.Я. Курс уголовного судопроизводства. – СПб.: Изд-во “АЛЬФА”, 1996. – Том 2. – 606 с.
 176. Хрусталеv В.Н., Трубицын Р.Ю. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях. – СПб.: Питер, 2003. – 208 с.
 177. Циркаль В.В. Некоторые особенности тактики допроса с участием специалиста // Криминалистика и судебная экспертиза. Вып. 22: Республиканский межведомственный научно-методический сборник. – К.: Вища школа. Издательство при Киевском университете, 1981. – С. 52-54.
 178. Циркаль В.В. Тактика производства следственных действий с участием специалистов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / КГУ. – К., 1984 – 26 с.
 179. Цымбал П.В. Совершенствование использования научно-технических достижений в расследовании преступлений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. – К.: 1992. – 22 с.
 180. Чаплинський К.О. Організація і тактика слідчих дій при розслідуванні злочинів, учинених організованими злочинними угрупованнями: Монографія. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. Міністерства внутрішніх справ, 2004. – 192 с.
 181. Шаркова Т.Ф. О самостоятельных исследованиях вещественных доказательств, проводимых следователем // Криминалистика и судебная экспертиза: Республ. межведом. сб. науч. и науч.-метод. работ. – К.: РИО МВД УССР, 1969. – Вып. 6. – С. 88-91.
 182. Шевченко П.В., Горбенко А.П. Вагоны промышленного железнодорожного транспорта: Учебник для техникумов. – К.: Вища школа. Головное изд-во, 1980. – 224 с.

183. Шепітько В.Ю. Довідник слідчого. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2001. – 208 с.
184. Шепітько В.Ю. Криміналістика. Енциклопедичний словник (українсько-російський і російсько-український) / За ред. акад. НАН України В.Я. Тація. – Х.: Право, 2001. – 560 с.
185. Шепітько В.Ю. Криміналістика: Курс лекцій. Издание второе. – Х.: “Одиссей”, 2004. – 352 с.
186. Шепітько В.Ю. Криміналістичні проблеми збирання доказів технічними засобами у кримінальному процесі / Вісник Академії правових наук України. – № 4. – Харків, 2001. – С. 198-207.
187. Шепітько В.Ю. Негативные обстоятельства в расследовании преступлений: логико-психологический подход / Проблемы законности: Респ. міжвідом. наук. зб. / Відп. ред. В.Я. Тацій. – Х.: Нац. юрид. акад. України. 2001. – Вип. 50. – С. 145-152.
188. Шепітько В.Ю. Теоретичні проблеми систематизації тактичних прийомів у криміналістиці: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09 / Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. – Х., 1996. – 30 с.
189. Шиканов В.И. Актуальные вопросы уголовного судопроизводства и криминалистики в условиях современного научно-технического прогресса. – Иркутск:, Изд-во Иркутского ун-та, 1978. – 190 с.
190. Шиканов В.И. Использование специальных познаний при расследовании убийств: Учеб. пособие. – Иркутск: Изд-во Иркут. Гос. Ун-та, 1976. – 92 с.
191. Шляхов О.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение. – М.: Юридическая литература, 1979. – 165 с.
192. Щербаковский М.Г., Кравченко О.А., Напрямки удосконалення процесуального положення і функцій спеціаліста та експерта в проєкті кримінально-процесуального кодексу України // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2000. – № 3. – С. 223-230.
193. Щербаковский М.Г., Кравченко А.А. Применение специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений. – Х.: Ун-т внутр. дел, 1999. – 76 с.
194. Щербаковський М.Г. Тактика проведення судових експертиз. Лекція для усіх форм навчання. – Х.: Національний університет внутрішніх справ, 2004. – 60 с.
195. Эйсман А.А. Заключение эксперта (Структура и научное обоснование). – М.: Юридическая литература, 1967. – 152 с.
196. Элькинд П.С. Цели и средства их достижения в советском уголовно-процессуальном праве, Ленинград, 1976. – 143 с.
197. Юрин В.М. Выявление и раскрытие хищений грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: Учеб. пособие. – Саратов: СВК МВД СССР, 1990. – 87 с.

198. Якуб М.Л. Показания свидетелей и потерпевших (оценка показаний свидетелей и потерпевших). – М.: Издательство МГУ, 1968. – 128 с.

ЗМІСТ

| | |
|--|-----|
| ВСТУП | 3 |
| Розділ 1. СУТНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | |
| 1.1. Поняття та види спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті | 6 |
| 1.2. Форми спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті | 28 |
| 1.3. Суб'єкти, які використовують спеціальні знання при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті | 43 |
| Розділ 2. ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | |
| 2.1. Використання спеціальних знань при виявленні ознак розкрадання та порушенні кримінальної справи | 67 |
| 2.2. Використання спеціальних знань при встановленні місця викрадення та знаходження вантажу | 117 |
| 2.3. Використання спеціальних знань при виявленні та розшуку особи, що вчинила злочин | 162 |
| ВИСНОВКИ | 173 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 178 |

Для нотаток

Наукове видання

**Кузьмічов Володимир Сергійович
Пиріг Ігор Володимирович**

**ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ
ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Монографія

Редактор, оригінал-макет – *А.В. Самотуга*
Редактор *О.Ю. Бакунова*
Дизайн – *О.М. Янченко*

Підп. до друку 19.05.2008 р. Формат 60x84/16. Друк RISO. Гарнітура Times.
Ум.-друк. арк. 12,50. Обл.-вид. арк. 12,75. Тираж 300 прим. Замовлення № 83 від 27.05.08

Редакційно-видавничий відділ ДДУВС
49005, м. Дніпропетровськ, пр. Гагаріна, 26, тел. (056) 370-96-59

ПП «Ліра ЛТД»
49038, м. Дніпропетровськ, пл. Десантників, 1
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру ДК № 188 від 19.09.2000 р.