

поліції, куди вони підуть працювати, виконаємо задачу щодо підвищення практичної складової навчання, поставлену перед нами керівництвом університету і МВС України.

Аналіз об'єктів викрадень, систем і засобів захисту вантажів на залізницях

Вишня О.В.

кандидат юридичних наук, доцент

Скорик Т.М.

курсант 3 курсу факультету підготовки фахівців для органів досудового слідства ДДУВС

Залізничний транспорт, як одна з головних галузей економіки, призначена задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезенні вантажів. Сьогодні на долю “Укрзалізниці” випадає біля двох третин усього вантажообігу в країні. Величезні матеріальні цінності, зосереджені на транспорті, вимагають надійної охорони їх від злочинних посягань.

Разом з тим в оперативній обстановці, що склалася за останні роки на залізничному транспорті відмічається тенденція зростання злочинності, у тому числі, і найбільш небезпечних злочинів – викрадень вантажів.

Для працівників підрозділів поліції, що борються з цими злочинами, важливим стає придбання необхідних знань відносно структури і системи функціонування процесу перевезення вантажів на залізницях, рухомого складу, його використання та тощо. Зокрема для швидкого і кваліфікованого розслідування і розкриття викрадень вантажів слідчі повинні мати знання основ комерційної і вантажної роботи, знати правила здійснення операцій по прийому, відправленню, видачі вантажів, а також обов'язки працівників залізничного транспорту і клієнтури, що приймають участь в операціях [1, 182].

Для перевезення вантажів сьогодні використовується різний вид рухомого складу (криті вагони, піввагони, платформи, цистерни, ізотермічні та спеціальні вагони).

У критих вагонах перевозять тарні, штучні, насипні та інші вантажі, що піддаються атмосферним впливам [2, 228]. Ці вагони мають двоє дверей з зовнішніми запорами і чотири бічних люки, що

зачиняються зсередини. Спеціальні криті чотиривісні вагони з дверима, що самоущільнюються, дозволяють робити механічне завантаження і вивантаження насипних вантажів. На даху знаходиться чотири люки. Вантаж, що надходить через них, тисне на двері, притискаючи їх до стійок. При вивантаженні спочатку відкривається поміщений у міждверному просторі люк, через який висипається вантаж, а потім – двері [3, 4].

До критих вагонів також належать цільнометалеві вантажні вагони типу УМГВ, обладнані для двох'ярусного перевезення легкових автомобілів.

Збирально-роздавальні вагони призначені для перевезення дрібних відправлень у супроводі вагарів-роздавальників, для яких виділено спеціальне службове відділення [4, 98]. Для дрібних відправлень без вагарів-роздавальників використовуються криті вагони, розділені всередині на секції. У кожній секції міститься вантаж, призначений до визначених станцій, потім вони пломбуються [5, 249-250].

Піввагони [6, 208] використовуються для перевезення, головним чином, навалочних вантажів (кам'яне вугілля, кокс, руда і рудні концентрати мінеральні будівельні матеріали). Вони обладнані високими бортами з торцевими дверима і нижніми розвантажувальними люками, що зачиняються гофрованими металевими відкидними кришками з замикаючими пристроями. Цей тип вагонів найбільш підданий для нападу з метою викрадання вантажу.

У разі навантаження у такі вагони вантажів, що містять дрібні фракції, відправник повинен вжити заходи щодо запобігання видуванню та просипанню дрібних часток вантажу під час перевезення, особливо у випадках навантаження вище рівня бортів вагона (із "шапкою"). Поверхня вантажу у всіх випадках розрівнюється і ущільнюється. Для цього відправник може використовувати механізовані установки та інші пристрої [6, 209].

З метою забезпечення збереженості вантажу на його поверхню може наноситися маркування або застосовуватися покриття плівкою (емульсією) чи інше закріплення верхнього шару вантажу.

У разі навантаження у піввагони вугілля вище рівня його бортів "шапка", після ущільненню вантажу, в поперечному розрізі повинна мати форму трапеції з висотою не більш 300 мм над обв'язаним брусом кузова піввагона. Це дуже важлива вимога до перевезення такого виду вантажу, бо дозволяє при огляді вагона по зовнішньому вигляду вантажу елементарно зробити висновок про наявність викрадань. На жаль,

залізниці не завжди можуть зажадати від відправників обов'язкового виконання цієї умови незважаючи на те, що вугілля є об'єктом постійного викрадання, а перевезення вугілля за своїм об'ємом складає значну частину вантажообігу на залізничному транспорті [7, 194].

Певні вимоги встановлені і до завантаження вагона мінерально-будівельними вантажами [6, 209].

На платформах перевозять великовагові, довгомірні, громіздкі вантажі (лісоматеріали, металеві труби та інше). Платформи мають відкидні металеві або дерев'яні борти з замикаючими пристроями, а також торцеві і бічні гнізда [3, 4].

Цистерни використовуються для транспортування рідких та наливних вантажів. Вони обладнані верхніми, нижніми або універсальними зливальними приладами. До числа рідких вантажів, що перевозяться в цистернах, відносяться більш 300 найменувань. Тому весь парк цистерн поділяється на три основні групи [7, 217].

До першої з них відносяться цистерни, що призначені для транспортування нафти та продуктів її переробки. Нафтопродукти поділяються на світлі (бензин, керосин, дизельне паливо), темні (сира нафта, мазут, масла та мастила, моторне паливо) та бітуми [7, 216]. Бітуми, що є останніми продуктами перегонки нафти, та інші особливо в'язкі вантажі транспортуються в бункерних піввагонах, що мають двійні металеві стінки та труби, по яким пропускається підігрітий пар для нагріву поверхні внутрішніх стінок та слою вантажу, що до них прилягає. Треба відмітити, що бункерні піввагони та цементовози відносяться до типу спеціальних вагонів [3, 5].

До другої групи належать цистерни для перевезення хімічних вантажів, зокрема зрідженого газу, кислот, отрути. Останні транспортуються в цистернах, не обладнаних зливальними пристроями.

Третя група – спеціальні, для перевезення харчових продуктів (спиртові, винні, молочні) та спеціалізовані цистерни, для транспортування рослинної олії, патоки та інше.

З точки зору збереження вантажів від викрадання правоохоронні органи цікавлять лише цистерни першої та третьої груп.

Ізотермічні вагони призначені для перевезення швидкопсувних продуктів [7, 235-236]. На час перевезення вантажу в ізотермічних вагонах підтримується відносно постійні температура та вологість повітря, нормальна його циркуляція та вентиляція.

В залежності від роду вантажу всі ізотермічні вагони поділяються на універсальні і спеціалізовані. Універсальні вагони дозволяють

перевозити усі масові швидкопсувні вантажі в теплому, охолодженому чи змороженому стані. Спеціалізовані – призначені для перевезень окремих вантажів (молоко, вино, жива риба).

В даний час випускаються цільнометалеві ізотермічні вагони зі сталевим зовнішнім і дерев'яним внутрішнім обшиванням рефрижераторного типу, які транспортують вантажі автономними вагонами або у складі секцій (5 або 12 вагонів). Але зустрічаються ще також старі вагони з дерев'яними кузовами та внутрішнім обшиванням. Усі ці вагони мають одні двері, льодозагрузний люк з ґратами, металеві льодові кишені з решетуванням, розташовані в торцевих стінках або під стелею [3, 5]. Про приклади викрадання з таких вагонів буде наведено нижче.

Окремим видом перевізних засобів, що призначені для транспортування дрібних партій вантажів без тари, у первинному вигляді чи упакованні в полегшеній тарі є контейнери [7, 102-103].

Контейнери завантажуються безпосередньо на складі відправника і перевозяться до одержувача без вивантаження. Двері контейнера обладнані замком шпінгалетного типу і пристроєм для опломбування. Опломбування здійснюється тільки після замикання дверей.

Первозяться контейнери на залізничних платформах, рідше, у піввагонах. Забороняється вантажити контейнери разом з іншими вантажами, а також відправляти піввагони чи платформи з неповним комплектом контейнерів.

Відносно вантажів, то на залізничному транспорті вони перевозяться насипом, наливом, навалом, кількістю місць [1, 183]. Насипні вантажі (жито, пшениця, овес, насіння олійних та бобових культур, зернові відходи та відходи переробки зерна, комбікорми) перевозять без упаковки у критих вагонах з дверними загородженнями (щитами) або дверми, що самоущільнюються, а також у спеціалізованих вагонах для зерна (вагони-зерновози) [2, 229; 7, 199]. Сучасні вагони-зерновози типа "Хопер" мають на даху 4 завантажувальні люки, а в нижній частині кузова – 6. Час розвантаження вагона 5-6 хвилин без затрат ручної праці [7, 200]. Можливість викрадання частину вантажу з такого вагону за зовсім обмежений час є дуже спокусливим для злочинців, які практикують з викраданням саме цих вантажів.

Наливні вантажі (нафта, бензин, кислоти, молоко та інше), а також зріджені гази перевозяться у цистернах про які йшла мова вище. Навалювальні вантажі (руда, вугілля, ліс, кокс та інше) транспортуються без кількості місць та упаковки. За кількістю місць, без тари,

перевозяться такі штучні вантажі, як верстати, автомобілі, автопричепи, сільськогосподарські машини, трактори та інше [3, 6].

З метою контролю збереженості вантажів після завантаження криті вагони (у тому числі ізотермічні), цистерни і контейнери пломбуються свинцевими пломбами або запорно-пломбувальними пристроями ЗПП (пломба в єдиній конструкції з пристроєм для блокування) залізниці, якщо завантаження здійснено залізницею, або відправника вантажу, коли завантаження здійснювалося ним [7, 61; 8, 203; 9, 8-9]. ЗПП призначений для одночасного запирання і пломбування вагонів і контейнерів, належить до групи охоронних технічних засобів одноразового використання. Накладені на вагони та контейнери ЗПП і пломби за своєю конструкцією мають унеможливити зняття їх із вагона (контейнера) без порушення цілності [8, 203]. Справні ЗПП і пломби свідчать про те, що у запломбований вагон доступу не було і вантаж в ньому доставлено в тій кількості, в якій він був на станції, де навішені ЗПП чи пломба.

ЗПП і пломби накладаються [8, 204]:

- 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 запірного 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. Відповідно до діючих вимог перед пломбуванням дверні накладки зміцнюються закрученнями з термічно обробленого дроту. Закрученням повинні бути охоплені дверна накладка і вушко стійки вагона таким чином, щоб його не можна було зняти без інструмента. Коли вантажі перевозяться в критих вагонах об'ємом кузова 106 і 120 кубічних метрів, обладнаних дверною засувкою, дротове закручення не застосовується [4, 61; 10, 184].

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 [10, 15].

Пломби відправника повинні мати такі знаки: найменування відправника вантажу, станції, залізниці (скорочене), номер лещат для пломбування; пломби залізниці - найменування станцій, залізниці (скорочене), контрольні знаки і номер лещат. Контрольний знак пломби на кожному вагоні має бути різним. ЗПП, накладені на вагони і контейнери, повинні мати наступні данні: товарний знак Укрзалізниці, скорочене найменування залізниці відправлення, товарний знак підприємства-виробника ЗПП, найменування ЗПП (Варта Універсал-М), остання цифра року виготовлення ЗПП, контрольний знак (семизначний) [8, 204-205].

Відкриваючи вагон чи цистерну, посадові особи знімають ЗПП або пломбу, розірвав посередині петлю, обгорнену навколо вушка дверної накладки. Дротове закручення повинно зніматися спеціальними ножицями. Перебивати її зубилом, молотком чи іншими предметами заборонено.

Для оперативних працівників та слідчих поліції, що ведуть боротьбу зі злочинними посяганнями на вантажі, має значення знання структури і системи функціонування процесу перевезення вантажів на залізниці, зокрема, зведень про основні технологічні операції при прийомі і відправленні вантажів, їх документальне оформлення.

Основним документом при впроваджені на залізниці автоматизованої системи контролю вантажоперевезень шляхом розбудови вагоконтрольних пунктів є натурний листок потягу, що передається у напрямку руху потягу. *Натурний листок потягу (Форма ДУ-1)* складається на станції формування і прямує до станції сортування або станції призначення, і являє собою схему вантажного потягу. В ньому

шляхом відповідних шифрів позначені номери вагонів у порядку розташування у потягу; типи вагонів, вага вантажу в кожному вагоні; найменування залізниць й пункти призначення; наявність пломб; вагони, супроводжувані воєнізованою охороною, провідниками відправника вантажу чи вантажоодержувача [1, 184]. За цими даним слідчий може встановити, де в складі потяга знаходився вагон у передбачуваний момент здійснення викрадання, де розташовані гальмові площадки, стрілки воєнізованої охорони.

1. Вишня О. В., Вишня В. Б. Об'єкти вантажоперевезень і боротьба з викраданням вантажів на залізницях/ Вісник Львівського інституту внутрішніх справ. –2003. –№ 1. –С.182-187.

2. Правила перевезення вантажів навалом і насипом/Довідник вантажовласника. –Дніпропетровськ: Вид-во Придніпровської залізниці, 2002. –С.228-234.

3. Федоров Ю. Д., Соболев Б. П. Осмотр места происшествия при кра- же грузов из подвижного состава. –Ташкент: ВШ МВД СССР, 1973. – 43с.

4. Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів)/Довідник вантажовласника. – Дніпропетровськ: Вид-во Придніпровської залізниці, 2002. –С.97-101.

5. Правила перевезення вантажів дрібними відправками/Довідник вантажовласника. –Дніпропетровськ: Вид-во Придніпровської залізниці, 2002. –С.249-253.

6. Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу/Довідник вантажовласника. –Дніпропетровськ: Вид-во Придніпровської залізниці, 2002. –С.208-227.

7. Шрамов А. А., Шубко В. Г. Организация грузовых и пассажирских перевозок и коммерческой работы. -М.: Транспорт, 1987. - 399с.

8. Правила пломбування вагонів і контейнерів/Довідник вантажовласника. –Дніпропетровськ: Вид-во Придніпровської залізниці, 2002.–С.203-205.

9. Должностная инструкция приемосдатчику груза. –М.: Транспорт, 1989.–49с.

10. Статут залізниць України/Довідник вантажовласника. – Дніпропетровськ: Вид-во Придніпровської залізниці, 2002. –С.7-34.