

Міністерство внутрішніх справ України  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**І.В. Пиріг**

**УЧАСТЬ СПІВРОБІТНИКІВ ЕКСПЕРТНИХ  
ПІДРОЗДІЛІВ У РОЗСЛІДУВАННІ  
РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ  
ТРАНСПОРТІ**

*Навчально-практичний посібник*

Дніпропетровськ  
2010

*Рекомендовано до друку  
науково-методичною радою  
Дніпропетровського державного університету  
внутрішніх справ (протокол № 4 від 15.04.2010 року)*

## РЕЦЕНЗЕНТИ

**Кузьмічов В.С.** – доктор юридичних наук, професор кафедри криміналістики Київського національного університету внутрішніх справ, заслужений юрист України;

**Одерій О.В.** – кандидат юридичних наук, доцент, начальник кафедри криміналістики Донецького юридичного інституту Луганського державного університету внутрішніх справ, полковник міліції.

**Савенко В.Л.** – начальник науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Управління МВС України на Придніпровській залізниці, підполковник міліції.

### **П 33 Пиріг І.В.**

Участь співробітників експертних підрозділів транспортної міліції у розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті: Навч.-практ. посібник. – Д.: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2010. – 104 с.

Розглядаються актуальні теоретичні і практичні проблеми участі співробітників експертних підрозділів у розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. На основі узагальнення практики визначено суб'єктів використання спеціальних знань розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті, види участі спеціалістів експертних підрозділів на всіх етапах розслідування, розроблено методичні рекомендації щодо проведення слідчих дій за участю спеціалістів, особливості проведення експертиз за даною категорією злочинів.

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

## ВСТУП

На сучасному етапі розвитку Україна переживає 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 до 2010 рр. підвищилися, що призвело до ускладнення криміногенної обстановки. Найбільш розповсюдженими злочинами на залізничному транспорті, за даними Міністерства внутрішніх справ (близько 13 % за підсумками 2009 р.), залишаються розкрадання вантажів.

Аналіз діяльності транспортної міліції України свідчить, що криміногенна ситуація на залізниці залишається складною. Незважаючи на серйозні зусилля у цьому напрямку, кількість розкрадань вантажів на залізничному транспорті залишається значною, а рівень їх розкриття та розслідування – незадовільним. Так, за даними Міністерства внутрішніх справ, у 2008 р. зареєстровано 1689 крадіжок вантажів, з яких розкрито 563, тобто нерозкритими залишається 67 %; у 2009 р. зареєстровано 1427, з яких розкрито 478, показник нерозкритих злочинів не змінився – 67%. У порівнянні з 2005 р. цей показник зріс більш ніж у два рази (зареєстровано 1296, розкрито 919, нерозкритих 29 %). Однією з причин такого становища є недостатність використання при розслідуванні сучасних досягнень науки, широкого кола спеціальних знань та відповідних спеціалістів.

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 і 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 та спеціальних знань. По-третє, відсутність на сьогодні чітких науково обґрунтованих рекомендацій щодо залучення спеціалістів до проведення розслідування 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, розслідування крадіжок, вчинених неповнолітніми, організованими злочинними групами, тактичні прийоми проведення окремих слідчих дій при розслідуванні злочинів, вчинених на залізниці тощо. Але в цих роботах відсутні чіткі вказівки для практичних працівників дізнання та слідства щодо залучення спеціалістів до розслідування, а також рекомендації співробітникам експертних підрозділів МВС щодо використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті.

У посібнику 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 надано рекомендації щодо залучення співробітників експертної служби до проведення розслідування; запропоновано алгоритм дій спеціалістів під час огляду місця події в залежності від об'єктів, що оглядаються; обґрунтовано необхідність залучення спеціалістів під час проведення обшуку та допиту; зазначено основні види експертиз, що проводяться за цією категорією злочинів; окреслено шляхи вдосконалення методики проведення експертиз, зокрема трасологічної експертизи запірно-пломбувальних пристроїв.

У теоретичному аспекті у посібнику розглядається поняття “експертної діяльності органів внутрішніх справ”, види суб'єкти та об'єкти цієї діяльності, основні напрямки її розвитку та вдосконалення.

Розглянуті у посібнику проблеми належать до теорії та практики розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті та будуть корисними як науково-педагогічним працівникам, які займаються проблемами криміналістики, так і практичним працівникам при розкритті та розслідуванні злочинів.

## Розділ 1

# ПОНЯТТЯ ТА ЗМІСТ ЕКСПЕРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

### 1.1. Експертна діяльність органів внутрішніх справ як об'єкт дослідження

Поняття “діяльність” у філософії визначається як людська форма активного ставлення до навколишнього світу, зміст якої становить його доцільну зміну й перетворення в інтересах людей, тобто обумовлені суспільними відносинами цілеспрямовані мислення й дія особистості. Під цим терміном розуміється складна сукупність процесів, об'єднаних однією загальною спрямованістю на досягнення певного результату, що разом з тим є об'єктивним побудником цієї діяльності, певною потребою, що задовольняється в результаті діяльності. Марксизм виходить з цілісного розуміння діяльності як органічної єдності чуттєво-практичної та теоретичної складових<sup>1</sup>. Діяльність являє собою процес взаємодії суб'єкта з об'єктом, після чого з'являється певний результат. На початку діяльності суб'єкт ставить перед собою мету й завдання, які необхідно виконати, та відповідно до них обирає засоби досягнення поставленої мети. В цьому полягає зміст діяльності.

В енциклопедичному словнику зазначається, що діяльність є специфічною людською формою відношення до оточуючого світу, змістом якого є його доцільна зміна в інтересах людей; умова існування суспільства. Діяльність включає мету, засоби, результат і сам процес. У психологічному словнику вказується, що діяльність – це активна взаємодія живої істоти з навколишнім світом, у ході якого вона цілеспрямовано впливає на об'єкт, завдяки чому задовольняє свої потреби. У дещо спрощеній формі міститься визначення діяльності у тлумачному словнику за редакцією Д.М. Ушакова: “Діяльність – робота, систематичне застосування своїх сил у якій-небудь галузі. Суспільна діяльність, лікарська діяльність тощо”<sup>2</sup>. Майже тотожне визначення діяльності надано у тлумачному словнику сучасної української мови за редакцією В.Т. Бусел: “Застосування своєї праці до чого-небудь;

---

<sup>1</sup> Советский энциклопедический словарь / Научно-редакционный совет: А.М. Прохоров (пред). – М.: “Советская энциклопедия”, 1981. – 1600 с.

<sup>2</sup> Див: Энциклопедический словарь: [Електр. ресурс]: // <http://lib.deport.ru/slovar/bes/d/dejatelnost.html>; психологический словарь: [Електр. ресурс]: // <http://lib.deport.ru/slovar/psychology/d/dejatelnost.html>; толковый словарь русского языка под ред. Д.Н. Ушакова: [Електр. ресурс]: // <http://proslova.ru/word>

праця, дії людей у якій-небудь галузі”<sup>3</sup>. Відповідно до наведених визначень можна дійти висновку, що експертна діяльність є різновидом людської діяльності, яка полягає у процесі застосування окремими суб’єктами сил та засобів при виконанні певної роботи. Для вирішення поставлених нами завдань необхідно з’ясувати, хто є суб’єктами експертної діяльності взагалі та в органах внутрішніх справ зокрема, а також конкретизувати види роботи, що складають зміст такої діяльності.

Однією із різновидів людської діяльності є злочинна. Статистичні дані щодо темпів росту злочинності в нашій країні та і в усьому світі свідчать про незмінність цього процесу, незважаючи на зусилля суспільства в подоланні злочинності. За даними дослідження Н.С. Карпова, за період 1990-2006 рр. рівень злочинності зріс більш ніж у три рази. Але, на його думку, зазначені показники не відповідають дійсності та реально зменшують фактичні дані<sup>4</sup>. Це підтверджується й аналізом стану злочинності за останні роки. Злочинній діяльності протиставляється діяльність органів досудового розслідування та суду. Ми приєднуємось до думки тих авторів, які розрізняють загальне поняття „діяльність у правовій сфері” за характером правового регулювання на кримінально-процесуальну, цивільно-процесуальну, адміністративно-процесуальну та за суб’єктом на судову, слідчу, оперативно-розшукову, судово-експертну. Із загальної кількості кримінальних справ, що розглядаються у судах, більшість розслідується органами внутрішніх справ, діяльність яких у цьому напрямку, на нашу думку, складається із слідчої, оперативно-розшукової та експертної.

Вперше на законодавчому рівні термін “судово-експертна діяльність” застосовано в законі України “Про судову експертизу”. Хоча у самому Законі не міститься чіткого визначення цього поняття, під ним розуміється “діяльність з метою забезпечення правосуддя України незалежною, кваліфікованою і об’єктивною експертизою”. Більш чітко визначено поняття “державної судово-експертної діяльності” у ст. 1 Федерального Закону “Про державну судово-експертну діяльність в Російській Федерації”, де вона розуміється як така, що здійснюється під час проведення судочинства державними судово-експертними установами й державними судовими експертами та полягає в організації і проведенні судової експертизи.

Взагалі, “експертиза” походить від слова “експерт”, що у перекладі з латинського (expertus) означає “досвідчений, знаючий”. Експертиза пов’язана із широким спектром різних сфер діяльності людини й розуміється як дослідження, проведене на основі його професійних знань. Експертизи можуть бути призначені в різних державних органах і громадських організаціях та вирішувати широке коло завдань. Економічний розвиток України істотно розширює сферу застосування експертизи в різних областях адміністративної,

---

<sup>3</sup> Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К.; Ірпінь: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с.

<sup>4</sup> Карпов Н.С. Криміналістичні засади вивчення злочинної діяльності: Монографія. – К.: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – С. 16.

господарської й фінансової діяльності. Це пов'язано, по-перше, з необхідністю зниження ризику при прийнятті рішень на різних державних рівнях щодо здійснення заходів із забезпечення розвитку суспільства й держави. Ідеться про забезпечення політичної, соціальної, економічної, військової, екологічної, технологічної, інформаційної безпеки й зниження ризику при реалізації соціально й економічно значимих цільових програм, впровадження інвестиційних, інноваційних, науково-технічних, екологічних проектів тощо. На законодавчому рівні також виникає багато питань щодо проведення правової експертизи, наприклад, відповідності законопроектів, що розглядаються, Конституції України. Також можна навести як приклад одну з останніх постанов Кабінету Міністрів України у 2009 р. (від 08.12.2009 № 1346) “Про затвердження Методології проведення антикорупційної експертизи проектів нормативно-правових актів”, тобто експертизи, що встановлює відповідність проектів нормативно-правових актів антикорупційному законодавству України.

По-друге, у сфері приватного бізнесу будь-який комерційний проект, зрозуміло, потребує значних капіталовкладень. Тому кожний бізнесмен має знати, на що буде витрачено його гроші та який буде передбачуваний прибуток. У даному випадку в залежності від галузей економіки можуть бути проведені різноманітні експертизи. Наприклад, існує експертиза інноваційних проектів, завданням якої є оцінка наукового та технічного рівня проекту, можливостей його виконання та ефективності. На підставі цієї експертизи приймається рішення щодо доцільності проекту та кількості коштів на його фінансування.

Результатом зазначених експертних досліджень як у сфері державного управління, так і в приватній діяльності є певні висновки, що формуються на основі дослідження, проведеного суб'єктами, які володіють спеціальними знаннями. Отримані висновки можуть бути оформлені не за правилами, встановленими для документів, що розглядаються в судовому порядку.

Експертна діяльність може здійснюватись фізичними особами, в науково-дослідних організаціях й установах, вищих навчальних закладах, а також юридичними особами незалежно від форм власності та спеціально сформованими колективами: експертними радами, комісіями. Тобто суб'єктами експертної діяльності можуть бути юридичні та фізичні особи, які організують та безпосередньо виконують різного роду дослідження. Об'єктами експертної діяльності можуть бути промислові об'єкти, споруди, технічні засоби, технології, різного роду проекти, програми, плани тощо. Метою експертної діяльності є всебічне, повне, об'єктивне, комплексне дослідження об'єктів, у результаті чого формуються та надаються науково обґрунтовані висновки про ті чи інші властивості об'єктів дослідження, можливість існування певних фактів, доцільність прийняття, впровадження, використання окремих програм та інші питання, що можуть бути вирішено шляхом використання спеціальних знань.

Таким чином, експертна діяльність являє собою вид діяльності, якому

притаманні наступні ознаки:

- є специфічною формою людської діяльності, яка відрізняється від інших відношенням до оточуючого світу;
- носить пізнавальний, дослідницький характер;
- може проводитись у різних сферах суспільної діяльності;
- використовує методи та методики, що не суперечать закону та нормам моралі і які ґрунтуються на сучасних досягненнях науки;
- має за мету всебічне, повне, об'єктивне, комплексне дослідження об'єктів, процесів або явищ;
- її результатом є отримання нової інформації та формування висновків.

На підставі цього можна зазначити, що експертна діяльність являє собою специфічний вид людської діяльності, зміст якої складає пізнання певних об'єктів, процесів або явищ спеціальними методами з метою надання науково-обґрунтованих висновків.

Зміст та завдання експертної діяльності різні в залежності від сфери її застосування та суб'єктів. У сфері протидії злочинності значну роль відіграють органи внутрішніх справ. Як зазначалось вище, поряд зі слідчою та оперативно-розшуковою, експертна діяльність є невід'ємною частиною комплексу заходів з розкриття та розслідування злочинів. Як свідчить практика, майже жоден злочин не розслідується без участі спеціалістів у проведенні слідчих дій чи призначення тієї чи іншої експертизи. За статистичними даними Міністерства внутрішніх справ, експертно-криміналістичною службою МВС України за останні роки виконано: у 2001 р. – 180504 експертизи, у 2002 р. – 198608, у 2003 р. – 220585, у 2004 р. – 238912, у 2005 р. – 223580, у 2006 – 201183, у 2007 р. – 201472, у 2008 р. – 208500, у 2009 р. – 222114 експертизи. Таким чином, обсяг виконаних останніми роками експертиз, проведених експертними підрозділами органів внутрішніх справ, не зменшується. До того ж кількість злочинів, розкритих за допомогою експертиз, у 2008 р. склала 11328 з 12147, тобто ефективність їх використання дорівнює 93 %. Слід відмітити, що експертизи в органах внутрішніх справ виконуються за матеріалами розслідування виключно кримінальних справ. У порівнянні з даними Міністерства юстиції України, протягом 2008 р. судово-експертними установами цього відомства виконано 111 104 експертизи, що майже вдвічі менше, ніж у Міністерстві внутрішніх справ. Крім того, з них за кримінальними справами – 27 192 експертизи. З означеного випливає, що переважна більшість експертиз (88 %) за кримінальними справами виконується в органах внутрішніх справ. Це свідчить про значення експертної діяльності органів внутрішніх справ у протидії злочинності на Україні.

Більшість науковців схилиються до точки зору, що основним завданням експертної діяльності є призначення та проведення експертизи. Але, аналізуючи законодавчі акти, що регламентують діяльність органів внутрішніх справ, а також практику розкриття та розслідування злочинів, можна дійти висновку, що експертна діяльність органів внутрішніх справ



значно ширше, ніж проведення судових експертиз. На нашу думку, вона включає:

- проведення експертиз та досліджень за кримінальними справами та адміністративними правопорушеннями, що розслідуються органами внутрішніх справ;
- проведення експертиз та досліджень за кримінальними справами, що розслідуються іншими відомствами (прокуратури, служби безпеки України, податкової міліції), цивільними та господарськими справами на госпрозрахунковій основі;
- проведення досліджень за матеріалами органів дізнання для встановлення підстав щодо порушення кримінальної справи;
- проведення досліджень для потреб структурних підрозділів органів внутрішніх справ, у тому числі при проведенні внутрішніх розслідувань;
- участь у підготовці та проведенні слідчих дій і оперативно-розшукових заходів;
- участь у якості спеціалістів у судовому розгляді справ;
- надання консультацій з питань, що потребують використання спеціальних знань;
- техніко-криміналістичне забезпечення діяльності органів внутрішніх справ, інших правоохоронних органів із запобігання, виявлення, розкриття і розслідування злочинів та інших правопорушень;
- технічне забезпечення експлуатації техніко-криміналістичних засобів органів внутрішніх справ;
- проведення науково-дослідних робіт у сфері протидії злочинності, в тому числі розробка нових та вдосконалення існуючих техніко-криміналістичних засобів та методів для використання в практичній діяльності органів внутрішніх справ;
- розробка нових методик експертного дослідження;
- розробка методичних рекомендацій щодо: розслідування окремих видів злочинів, тактики проведення окремих слідчих дій, прийомів застосування техніко-криміналістичних засобів у розкритті та розслідуванні злочинів;
- забезпечення ведення криміналістичних обліків.

Потрібно зазначити, що експертна діяльність органів внутрішніх справ слугує як вирішенню завдань судочинства (і, як свідчать наведені вище статистичні дані, в основному кримінального), так і деяких інших, не пов'язаних з судовим розглядом.

Однією з важливих загальнотеоретичних категорій є поняття об'єктів, що пізнаються та досліджуються у процесі здійснення експертної діяльності. Визначенню цього поняття присвячено праці багатьох вчених-криміналістів. Практично всі визначають загальне поняття об'єкта, родове (видове) та конкретне. На думку Р.С. Белкіна, загальний об'єкт судової експертизи характеризують такі ознаки: "матеріальна природа об'єкта; інформаційна роль об'єкта судової експертизи у встановленні фактичних даних; зв'язок

встановлюваних фактів з подією, що розглядається або розслідується”<sup>5</sup>. Аналізуючи висловлені науковцями думки, він доходить висновку, що “об’єктами судової експертизи можуть бути матеріальні утворення та процеси. До перших відносяться предмети (речові докази, зразки та їх комплекси), документи, люди, тварини, трупи, транспортні засоби. До других – різні процеси (явища, події, дії)”. Ми погоджуємось із зазначеними визначеннями, але вважаємо за потрібне відмітити, що пізнання подій, процесів, явищ та інших нематеріальних об’єктів у експертній діяльності відбувається переважно шляхом вивчення матеріальних носіїв інформації про них.

На підставі досліджень думок науковців відносно об’єктів судової експертизи можна визначити основні ознаки загального об’єкта експертної діяльності:

- матеріальна природа самого об’єкта чи носія інформації про процес, подію, явище;
- інформаційна сутність об’єкта, яка полягає у наявності в ньому ознак, що відображують досліджувану подію.

Тобто об’єктом експертної діяльності є будь-який матеріальний носій інформації про подію, що підлягає дослідженню. Щодо об’єктів експертної діяльності органів внутрішніх справ потрібно зазначити, що важливим є не тільки визначення загального об’єкта, а і його конкретизація за кожним видом діяльності, що є предметом окремого дослідження, зважаючи на велику різноманітність видів експертної діяльності органів внутрішніх справ (вони були зазначені вище).

Специфіка об’єктів експертних досліджень сприяє використанню методів багатьох наук, іноді навіть різних за своєю природою. Тому засобами експертної діяльності є науково-технічні, техніко-криміналістичні засоби, експертні методики, наукові положення та методи криміналістики, судової експертології, наукової організації праці, психології та інших юридичних, технічних і природознавчих наук. Загальним результатом експертної діяльності органів внутрішніх справ є вирішення завдань, що входять у її предмет.

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

Основним критерієм, якому повинні відповідати суб’єкти експертної діяльності взагалі та при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті зокрема, – наявність в них відповідних спеціальних знань.

Визначенню поняття “спеціальні знання” присвячено роботи багатьох

---

<sup>5</sup> Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика: Учебник для вузов / Под. ред. Заслуж. деятеля науки РФ проф. Р.С. Белкина. – М.: Изд-во НОРМА, 2000. – С. 434.

науковців. 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 злочинній діяльності, а саме в кримінально-правовому, кримінально-процесуальному, криміналістичному, оперативно-розшуковому та кримінологічному аспектах. Отже, при визначенні спеціальних знань слід узяти до уваги такі особливості:

1. Спеціальні знання не є професіональними 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.

Нами детально розглянуто зазначене поняття у сфері кримінального судочинства та визначено, 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<sup>6</sup>.

Останнім часом опубліковано багато наукових праць, у яких розглядається проблема використання спеціальних знань в кримінальному судочинстві. У 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. У деяких роботах розглядаються особливості використання спеціальних знань у залежності від їх видів, наприклад, психологічних, знань в галузі фоноскопії та акустиці, вибухотехнічних, в галузях фонографії, інформатики, одорології. На наш погляд, більш

---

<sup>6</sup> 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. – С. 14.

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 у сфері господарської діяльності, проти безпеки виробництва, безпеки руху і експлуатації транспорту, докільця, 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, на розслідування злочинів, вчинених організованими злочинними групами в галузі митної справи, – В.М. Варцаба. На важливій ролі спеціальних знань у перевірці обставин пожеж та проведенні дізнання за ними наголошує В.І. Галаган<sup>7</sup>. На наш погляд, до таких злочинів належить 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<sup>8</sup>. 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. Усі 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

---

<sup>7</sup> 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; 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; Галаган В.І. Проблеми вдосконалення кримінально-процесуальної діяльності органів внутрішніх справ України: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – С. 178.

<sup>8</sup> Іщенко А.В., Красюк І.П., Матвієнко В.В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування злочинів: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 212 с.

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 працівник 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<sup>9</sup>.

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<sup>10</sup>.

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”<sup>11</sup>. Такої ж класифікації дотримуються М.І. Порубов, В.Ю. Шепитько, Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкін, Ю.Г. Корухов, О.Р. Росинська.

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, А.В. Сергунова, Є.М. Котова<sup>12</sup> та інших лише згадується про окремі види

---

<sup>9</sup> 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. 77.

<sup>10</sup> Марчук Р.П. Спеціальні знання у криміналістиці та підстави їх класифікації // Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Дод. № 1 до Вісника ЛІВС при НАВСУ. – 2003. – № 1. – С. 116.

<sup>11</sup> Салтевський М.В. Криміналістика. Підручник: У 2-х ч. Ч. 1. – Х.: Консул, Основа, 1999. – С. 242.

<sup>12</sup> Кушнір Г.А. Расследование хищений грузов при контейнерных перевозках железнодорожным транспортом: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 1987. – С. 19; Сергунов А.В. Расследование замаскированных хищений грузов при смешанных перевозках: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Издательство Академии МВД СССР. – М.: 1990. – С. 16; 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. – С. 16.

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 класифікацію спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті, 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.

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. 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<sup>13</sup>. 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 таких експертиз: замикаючих пристроїв; слідів знарядь зламу та інструментів, виробничих механізмів чи обладнання; контрольно-запобіжних пристроїв, запірнопломбувальних 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 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*

---

<sup>13</sup> Бірюков В.В. Цифровая фотография: перспективы использования в криминалистике: Монография – Луганск: РИО ЛИВД, 2000. – 138 с.

*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 такий 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.

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 в усіх можливих формах.

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<sup>14</sup>. 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.

---

<sup>14</sup> Бирюков В.В. Цифровая фотография: перспективы использования в криминалистике: Монография – Луганск: РИО ЛИВД, 2000. – С. 128.



Інші висловили думку про можливість залучення до розслідування відповідних працівників залізниці. Ця група знань має такі складові: спеціальна термінологія, що вживається на залізничному транспорті; режим 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<sup>15</sup>. 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. Усе 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 такій справі. На одній з ділянок залізничної колії декілька разів було зафіксовано нестачу 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.

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,

---

<sup>15</sup> Бахін В.П., Кириченко О.А. Як розкриваються злочини. Криміналістика у запитаннях і прикладах: Навч. Посібник. – Дніпропетровськ: ДДУ. 1995. – С. 77.

пов'язані зі споживчими якостями; відповідність стандартам, технічним умовам, зразкам; спосіб фальсифікації вказаних об'єктів. Шляхом проведення товарознавчої експертизи було викрито злочинця у такому 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.

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” і розроблений відповідно до ст. 3 цього закону Статут залізниць України.

### **1.3. Суб'єкти експертної діяльності при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті**

Суб'єктам експертної діяльності приділялось достатньо уваги з боку науковців. На думку Н.І. Клименко, “суб'єктами судово-експертної діяльності є особи і органи, що призначають експертизу, судові експерти і судово-експертні заклади”<sup>16</sup>. Такої ж думки дотримуються О.М. Зінін і Н.П. Майліс<sup>17</sup> та автори монографії “Основи судової експертизи”<sup>18</sup>, які вважають, що існує два види суб'єктів судово-експертної діяльності: особи, які приймають власновольове рішення про призначення експертизи та її організації, і особи, які здійснюють експертне дослідження. До перших, на їх думку, належить суд, дізнавач, слідчий, прокурор, а також посадова особа чи орган, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, до других – судові експерти, які проводять експертне дослідження, а також судово-експертні заклади, що організують проведення експертизи і забезпечують його. З висловленими думками щодо першої категорії осіб не погоджується

---

<sup>16</sup> Клименко Н.І. Судова експертологія: Курс лекцій: Навч. посіб. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2007. – С. 20.

<sup>17</sup> Зинин А.М., Майлис Н.П. Судебная экспертиза: Учебник. – М.: Право и закон; Юрайт-Издат, 2002. – С. 70.

<sup>18</sup> Основы судебной экспертизы. Ч. 1: Общая теория. – М.; 1997. – С. 169.

Т.В. Аверьянова, яка вважає, що призначення експертизи є лише правовою підставою для її проведення, і ні в якому разі не впливає на сутність та сам процес експертного дослідження<sup>19</sup>.

Ми підтримуємо думку Т.В. Аверьянкової і вважаємо, що суд, дізнавач, слідчий, прокурор є основними суб'єктами кримінальний процесу, які здійснюють функцію доказування. Призначення експертиз, як і прийняття будь-якого процесуального рішення, є діяльністю, яка направлена на збирання доказів і є складовою процесу доказування і безпосереднім обов'язком зазначених осіб. Тобто ця діяльність в залежності від суб'єкта є судовою, слідчою, прокурорською тощо, але не експертною. Сутність експертної діяльності полягає у процесі пізнання певних об'єктів шляхом їх дослідження. Дослідження, як і доказування, є складовою процесу пізнання. Саме з цього потрібно виходити при визначенні суб'єктів експертної діяльності.

Основними вимогами, які пред'являються до суб'єктів експертної діяльності, є наявність у них спеціальних знань та виконання роботи, направленої на дослідження певних об'єктів, процесів або явищ.

Спеціальні знання можуть використовуватись у процесуальній та непроцесуальній формах. До основних процесуальних форм використання спеціальних знань слід відносити: безпосереднє використання їх слідчим, прокурором, судом; участь спеціаліста при проведенні слідчих дій; проведення судових експертиз. До непроцесуальних форм використання спеціальних знань відносять: проведення ревізій, консультації з фахівцями з питань, що потребують використання спеціальних знань; довідкову допомогу; відомчі розслідування, перевірки, що проводяться працівниками різних відомств та інспекцій (технічного стану тощо); проведення попередніх (до порушення кримінальної справи) досліджень об'єктів; надання кваліфікованої допомоги в підготовці технічних засобів, виконанні трудомістких робіт; участь у проведенні оперативно-розшукових заходів тощо. Процес використання спеціальних знань залежить від суб'єкта, який ними володіє. У кримінально-процесуальному законодавстві як суб'єкти використання спеціальних знань чітко визначені їх безпосередні носії: слідчий, спеціаліст, експерт. Використання слідчим спеціальних знань в момент прийняття процесуальних рішень та проведення слідчих дій передбачено законом у ст.ст. 22-23<sup>1</sup>, 29, 53<sup>1</sup>, 64-69, 75-79, 97-99, 107, 113, 115, 118, 122-132, 141-143 та ін. КПК України. Участь спеціаліста при проведенні слідчих дій регламентована ст.ст. 85<sup>1</sup>, 85<sup>2</sup>, 128, 128<sup>1</sup>, 144, 168, 169, 192 та ін., проведення судових експертиз – ст.ст. 75-77, 196, 198, 200 КПК України.

Слідчий під час проведення слідчих дій при безпосередньому використанні власних спеціальних знань проводить певні дослідження та робить висновки, тобто може виступати суб'єктом експертної діяльності.

---

<sup>19</sup> Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза. Курс общей теории / Т.В. Аверьянова. – М.: Норма, 2008. – С. 43.

Отримуючи первинну інформацію про злочин, наприклад при огляді місця події, слідчий на основі своїх професійних знань пізнає проблему, а потім намічає шляхи її вирішення. За допомогою своїх спеціальних знань, він може самостійно виявити та вилучити сліди злочину, дійти певних висновків про фізичні дані злочинця, механізм виникнення слідів тощо. В такому випадку слідчий використовує знання в галузі криміналістики, які більшість науковців відносять до спеціальних.

Коли у слідчого спеціальних знань недостатньо, він залучає до процесу пізнання відповідних фахівців, що ними володіють. Під час проведення слідчих дій особа, яка володіє спеціальними знаннями і залучається слідчим для її проведення, виступає в якості процесуальної фігури – спеціаліста. В чинному КПК України чіткого визначення спеціаліста немає. Але воно міститься в проекті КПК (ст. 64): “Спеціалістом у кримінальному провадженні є особа, яка володіє спеціальними знаннями та навичками застосування технічних засобів і може надавати консультації під час досудового розслідування і судового розгляду з питань, що потребують відповідних спеціальних знань і навичок.”

Як спеціалісти в органах внутрішніх справ частіше залучаються працівники експертних підрозділів, які працюють на посадах експертів або техніків-криміналістів. За статистичними даними МВС України у 2008 році співробітники експертної служби прийняли участь в 329124 оглядах місць події з 384424 зареєстрованих злочинів. Крім експертів НДЕКЦ, до проведення слідчих дій можуть залучатись в якості спеціалістів і представники інших служб: оперуповноважені карного розшуку, боротьби з економічною злочинністю, штатні психологи (наприклад, при допитах) та інші, в залежності від виду злочинів. Так, на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті виникає необхідність оглянути та вилучити велику кількість документів: накладну, вагонний лист, дорожню відомість, натурний лист потягу, акт загальної форми, комерційні акти, книги, що відображують рух вантажу, та ін. Для цього в якості спеціалістів часто залучаються співробітники ДСБЕЗ як особи, краще за слідчого обізнані в роботі з даними документами, хоча розслідування крадіжок не входить в їх професійні обов’язки.

Діяльність спеціалістів під час проведення слідчих дій, на нашу думку, належить до експертної діяльності. Тому до суб’єктів експертної діяльності можна відносити будь-яких працівників органів внутрішніх справ, які виступають в якості спеціаліста. Як ми зазначали, ними можуть бути і оперуповноважені різних служб ОВС. Співробітникам оперативних підрозділів ОВС також надається право самостійно проводити слідчі дії (ст. 104 КПК України) з використанням засобів криміналістичної техніки. У цьому випадку вони виконують певного роду дослідження з використанням спеціальних знань, тобто є суб’єктами експертної діяльності.

Відповідно до ст. 7 Закону України “Про судову експертизу” судово-експертну діяльність здійснюють державні спеціалізовані установи, до яких, у

числі інших, належать “експертні служби Міністерства внутрішніх справ України”. Експертна служба Міністерства внутрішніх справ включає Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр Міністерства внутрішніх справ і експертно-криміналістичні підрозділи при головних управліннях Міністерства внутрішніх справ в Криму, м. Києві, Київській області, управліннь Міністерства внутрішніх справ в областях, м. Севастополі і на транспорті<sup>20</sup>. Основними суб’єктами експертної діяльності при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті є працівники науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів (далі – НДЕКЦ) при Управліннях МВС України на залізницях: Південно-Західній, Південній, Донецькій, Придніпровській, Одеській та Львівській.

Співробітники експертної служби є основними та найбільш чисельними суб’єктами експертної діяльності органів внутрішніх справ. Серед них потрібно виділити:

- осіб, які працюють на посадах експертів та проводять криміналістичні, спеціальні, автотехнічні та вибухотехнічні та деякі інші дослідження;

- осіб, які працюють на посадах експертів підрозділів з експертно-криміналістичного забезпечення роботи міських, районних та лінійних органів внутрішніх справ та МРЕВ ДАІ;

- техніків-криміналістів, кінологів, саперів тощо;

- начальників експертних підрозділів та їх заступників, які безпосередньо здійснюють керівництво зазначеними вище особами.

До суб’єктів експертної діяльності, на наш погляд, не належать співробітники експертних підрозділів, які не пов’язані безпосередньо з розслідуванням кримінальних справ або справ про адміністративні правопорушення, а виконують допоміжні функції. Це підрозділи по роботі з персоналом, секретаріат, фінансово-економічні та господарські відділи тощо.

Начальників експертних підрозділів не випадково включено до суб’єктів експертної діяльності органів внутрішніх справ. До їх обов’язків входить організація роботи підпорядкованих підрозділів та контроль за її виконанням. Для здійснення своїх обов’язків керівник експертного підрозділу повинен не тільки вміти організувати роботу, а й набагато краще знати специфіку тієї роботи, яку він доручає підлеглим. Наприклад, в обов’язки начальників науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів (НДЕКЦ) та їх структурних підрозділів входить контроль за проведенням експертиз та досліджень, в тому числі:

- знайомитись з обраними експертом методиками досліджень і давати рекомендації щодо використання техніко-криміналістичних засобів;

- у разі потреби організувати для експертів консультації в державних

---

<sup>20</sup> Про утворення експертної служби Міністерства внутрішніх справ: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 червня 2000 р. № 988: [Електр. ресурс]: // <http://zakon.rada.gov.ua>

органах, науково-дослідних установах, на підприємствах;

– перевіряти висновки експерта і довідки, звертаючи увагу на повноту дослідження, обґрунтованість висновків і якість ілюстративного матеріалу<sup>21</sup>.

Зрозуміло, що без глибокого знання експертних методик, можливостей інших експертних підрозділів та науково-дослідних установ, вмінь використання техніко-криміналістичних засобів і проведення досліджень виконати свої обов'язки керівнику експертного підрозділу неможливо.

Співробітники експертної служби приймають участь в якості спеціалістів у проведенні таких слідчих дій: огляду, допиту, обшуку, виїмки, відтворенні обстановки і обставин події, пред'явленні для впізнання та деяких інших. Також вони здійснюють непроцесуальну допомогу при розслідуванні: надають консультації та довідки з питань, що потребують використання спеціальних знань; допомагають у підготовці слідчих дій та організаційних заходів; обслуговують та готують для застосування необхідні техніко-криміналістичні засоби. Вагомою є участь в оперативно-розшукових заходах, зокрема для виконання:

– дослідження об'єктів з метою виявлення криміналістичних ознак, які мають значення для розкриття злочинів і встановлення злочинців;

– виготовлення розшукових таблиць з використанням криміналістичної інформації про особи, предмети, засоби злочину інше;

– складання зі слів потерпілих або очевидців суб'єктивних портретів осіб, які підозрюються у вчиненні злочинів;

– участі у розробці розшукових версій на основі вивчення слідів і речових доказів;

– використання криміналістичних обліків;

– консультації працівників оперативних підрозділів з питань вибору техніко-криміналістичних засобів, тактики і методики їх застосування;

– безпосереднього застосування засобів фотозйомки і відеозапису, пошукових та інших приладів з метою фіксації злочинної діяльності<sup>22</sup>.

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. У 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. Спеціаліст-криміналіст надає всі зазначені види допомоги.

---

<sup>21</sup> Про затвердження Настанови про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України: Наказ МВС України № 682 від 30.08.99 р.

<sup>22</sup> Про затвердження Настанови про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України: Наказ МВС України № 682 від 30.08.99 р.

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 дій 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 <sup>23</sup>.

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, товаровознавці, 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 вагомої частини вантажу були допитані машиніст і працівники воєнізованої охорони, які супроводжували вантаж. Вони стверджували, що пожежа виникла після

---

<sup>23</sup> Бахин В.П., Карпов Н.С. Некоторые аспекты изучения практики борьбы с преступностью (данные исследований за 1980-2002 г.). – К., 2002. – С. 144.

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 заpalення внаслідок недосконалої конструкції гальмової системи вагонів зазначеного типу. Але, оглянувши вагон, він підтвердив справність гальм і категорично відхилив можливість заpalення 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.

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. 128<sup>1</sup> 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, незважаючи 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. 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<sup>24</sup>. 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

---

<sup>24</sup> 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. – С. 11; Бондаренко О.О. Процессуальный статус обзнанных осіб та їх правовідносини з дізнавачем і слідчим у кримінальному судочинстві: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Національний університет внутрішніх справ. – Харків, 2004. – С. 110.



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’ясуванні виникаючих при цьому спеціальних питань<sup>25</sup>.

Одним із основних напрямків підвищення ефективності проведення слідчих дій за участю групи спеціалістів є організація їх взаємодії. Під взаємодією розуміють взаємний зв’язок між предметами у дії, а також погоджену дію між ким-небудь або чим-небудь. 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<sup>26</sup>. 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.

При проведенні слідчих дій за участю декількох спеціалістів ідеться 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 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

---

<sup>25</sup> Циркаль В.В. Тактика производства следственных действий с участием специалистов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / КГУ. – К., 1984 – С. 17.

<sup>26</sup> Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника ЛІВС при НАВСУ. – 2003. – № 1. – 332 с.

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.

Іншим принципом взаємодії є незалежність спеціаліста, його процесуальна самостійність, рівноправність зі слідчим. Самостійність спеціаліста також підкріплюється адміністративною самостійністю тих підрозділів, установ і відомств, працівником 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. 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. Основним видом експертної діяльності співробітників експертної служби є проведення експертиз. Вони проводять такі види експертиз:

- криміналістичні: дактилоскопічні, трасологічні, холодної зброї, балістичні, техніко-криміналістичного дослідження документів, почеркознавчі, авторознавчі, фототехнічні та портретні;
- експертизи у сфері інтелектуальної власності та високих технологій;
- спеціальні: наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів і прекурсорів, харчових продуктів, матеріалів, речовин та виробів,

молекулярно-генетичні, імунологічні, цитологічні, матеріалів та засобів звукозапису та відеозапису, одорологічні;

– інженерно-технічні: комплексного дослідження транспортних засобів, автотехнічна;

– економічні та товарознавчі;

– вибухотехнічні та пожежнотехнічні.

Зазначені експертизи виконуються експертами відповідних лабораторій: криміналістичної експертизи, спеціальних видів досліджень, інженерно-технічної та економічної експертизи, вибухотехнічної. Контроль за діяльністю лабораторій здійснюють заступники начальника експертно-криміналістичних центрів за напрямками.

Суб'єктом експертного дослідження є експерт. “Як експерт може бути викликана будь-яка особа, що має необхідні знання для надання висновку з досліджуваних питань” (ст. 75 КПК України [87]). Аналогічна дефініція міститься в ст. 10 Закону України “Про судову експертизу”.

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. Крім того, за допомогою експертизи можуть бути вирішені такі питання: чи правильно складено технічно-розпорядчий акт станції, чи правильно організовано рух потягів на даній дільниці або маневрова робота на станції, чи відповідають дії певної особи правилам технічної експлуатації. 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 у справах про порушення правил безпеки та експлуатації залізничного транспорту.

## Розділ 2

### **УЧАСТЬ СПІВРОБІТНИКІВ ЕКСПЕРТНИХ ПІДРОЗДІЛІВ НА РІЗНИХ ЕТАПАХ РОЗСЛІДУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

#### **2.1. Участь співробітників експертної служби при виявленні ознак розкрадання та порушенні кримінальної справи**

В умовах реформування всіх сфер життєдіяльності нашого суспільства боротьба зі злочинами, зокрема зі злочинами проти власності, визначається одним із головних напрямків діяльності правоохоронних органів. 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:

- 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 пов'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; це 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 країнах ближнього зарубіжжя. 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 належать 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.

Перш ніж розглядати питання щодо виявлення ознак розкрадання та порушення кримінальної справи, необхідно зосередити увагу на способах розкрадань вантажів, тому що обізнаність у 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 станцій; недоліки в організації і діяльності воєнізованої охорони та ін.

Способи розкрадань вантажів з рухомого складу окремі науковці класифікують за різними ознаками. Найбільш повну класифікацію, на наш погляд, наводить В.М. Юрин<sup>27</sup>:

1. Залежно 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. Залежно 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. У 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. Залежної від впливу на рух складу вони поділяються на розкрадання, пов'язані з зупинкою потягу, і на ті, що не впливають на рух.

---

<sup>27</sup> Юрин В.М. Выявление и раскрытие хищений грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: Учеб. пособие. – Саратов: СВК МВД СССР, 1990. – С. 14.

З великої різноманітності способів вчинення розкрадань вантажів С.І. Винокуров і Ю.Л. Каверин виділяють ті, що є найбільш характерними для слідчої практики<sup>28</sup>, 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 приховують 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 належить 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

---

<sup>28</sup> Винокуров С.І., Каверин Ю.Л. Характеристика хищений грузов на транспорте. – М.: Изд. ВНИИ МВД СССР, 1980. – С. 30-40.

залізничного транспорту виділяють В.Ф. Стеценко та І.О. Ярош<sup>29</sup>:

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 залізницею. Перелічені 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, за даними нашого дослідження, у середньому від 31 до 39 % крадіжок вантажів здійснюється організованими

---

<sup>29</sup> Стеценко В.Ф., Ярош І.О. Організація розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України: Метод. рекомендації. – К.: РВВ МВС України, 2000. – С. 18-23.



злочинними угрупованнями, від 68 до 71 % – у співучасті з працівниками залізничного транспорту. 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. Дані щодо розкрадань вантажів на залізничному транспорті підтверджуються загальною тенденцією зростання злочинів, вчинених організованими групами у сфері економіки. 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.

При розслідуванні розкрадань вантажу, вчинених цим способом, необхідно встановити станцію, на якій були роз'єднані 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 станціями; 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 ускладнення розшуку 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 в подальшому й відправляють.

*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. Як показують дані, 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). 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 призначити 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 у 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 у 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 викрадання 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 й 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 вхідних світлофорах станцій або під час руху з невеликою швидкістю на затяжних підйомах. Викраданню при цьому підлягають практично всі види вантажу, частіше сипучі – вугілля, зерно, цемент – шляхом розкриття нижніх розвантажувальних люків. Такі викрадання 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.

Усі 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 слід 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 потрібно залучати експертів НДЕКЦ як спеціалістів в галузі технічного дослідження документів і для надання консультативної допомоги, 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 у 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 працівниками 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. Слід 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. В цьому разі перевірка повинна здійснюватись до вивантаження, у 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. Дані, що містяться у комерційних актах, ретельно перевіряються. При виявленні ознак розкрадання вантажів порушується кримінальна справа. 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 незбереженість, а також обставини, які могли бути причиною її виникнення. Ніякі припущення та висновки щодо причини незбереженості 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. 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 усі дані, що містяться в акті загальної форми та комерційному акті щодо незбереження вантажу, слід перевірити. Нестача вантажу ще не вказує на його розкрадання. Про це свідчить такий приклад з практичної діяльності автора. Під час перевірки кількості бензину в цистерні на станції розвантаження виявили нестачу трьох тонн. Після складання комерційного акту працівники залізниці визвали працівників 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) та накладення арешту на кореспонденцію і зняття інформації з каналів зв'язку (ст. 187 КПК України). 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<sup>30</sup>. 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

---

<sup>30</sup> Правила оформлення перевізних документів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644.

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. У 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.

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 за дорученням слідчого. При огляді документів слід звертати увагу не тільки на відповідність реквізитів кожного з них існуючим, а й на можливі підробки первісного змісту. Для цього до участі в слідчому огляді необхідно залучати в якості спеціаліста експерта НДЕКЦ 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. 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, працівники 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. Насправді слідчий огляд безпосередньо після виявлення крадіжки не проводиться. Як правило, працівниками 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 працівниками 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 у 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 окремих 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 передуює комісійній перевірці вантажу або проводиться паралельно з нею, з узгодженням усіх 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 Управліннях МВС на залізницях України такі групи існують. Але через те, що слідчий огляд в багатьох випадках належить до початкових невідкладних слідчих дій, на його проведення часто виїжджають не постійні спеціалізовані групи, а тимчасово сформовані у відділах внутрішніх справ. Таке становище іноді призводить до низької результативності оглядів місця подій.

Участь спеціаліста-криміналіста, в якості якого на практиці запрошуються працівники НДЕКЦ, вкрай необхідна. Також, зважаючи на складність розслідування злочинів даної категорії, бажано залучати як спеціалістів 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 Управління МВС України на Придніпровській залізниці, у 2009 р. з 653 розкрадань вантажів

розкрито 132, а з них за участю експертів НДЕКЦ – всього 41. Аналізуючи статистику попередніх років, 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. 128<sup>1</sup> КПК України); 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 слід урахувувати такі 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, потрібно 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.

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 співробітників НДЕКЦ, які залучаються під час огляду місця події в якості спеціалістів 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.

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. 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.

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). Крім знання видів вагонів, що використовуються для перевезення вантажів, слідчому та спеціалісту-криміналісту необхідно мати спеціальні знання, які визначають правила перевезення певних видів вантажу<sup>31</sup>.

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.

---

<sup>31</sup> Правила оформлення перевізних документів: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644; Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542; Правила перевезення вантажів дрібними відправками: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542; Правила перевезення вантажів навалом і насипом: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542; Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542; Правила пломбування вагонів і контейнерів: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.

Корпус пломби являє собою невеликий циліндр з наскрізними боковими отворами для проволоки чи линви, на якій закріплюється пломба при навішуванні. 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 цілності. 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:

- 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 запиірних 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 запиірного 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 лецатами для пломбування. Категорично забороняється відправлення зі станцій завантаження вагонів і контейнерів з нечіткими відбитками встановлених знаків на пломбах, а також з неправильно навішаними пломбами<sup>1</sup>.

Як відомо, огляд місця події при розслідуванні розкрадань вантажів на

---

<sup>1</sup> Шепітько В.Ю. Довідник слідчого. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2001.

залізничному транспорті поділяється на загальний і детальний, а при огляді вагонів і контейнерів детальний огляд складається з зовнішнього та внутрішнього. При загальному огляді слідчий та спеціаліст-криміналіст разом визначають межі огляду. Якщо є підозра, 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 слід 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 у 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 слідоприймаючого, входить у нього, внаслідок чого відображає свою конфігурацію. 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. 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 слідоприймаючою поверхнею та утворює слід у результаті зрізання частини предмету або зрушення матеріалу в кінець сліду. У сліді ковзання ріжуча кромка слідоутворюючого предмету відбивається у вигляді валиків і борозенок, відстань між якими залежить від взаємоположення знаряддя та слідоприймаючого предмета. 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, надрубу, свердлення, ковзання, розпилу та різання, залишених знаряддями й інструментами зламу. 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 злому 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 злому 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, невиправдане 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.

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 маскуванню – 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. Усі 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.

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 злому (проломлення, випилювання тощо), виявлення слідів тиску, різання, ковзання, залишених знаряддями й інструментами злому, 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 злому, 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, які 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 злому. Поверхня підлоги піввагона чи платформи оглядається на предмет виявлення поверхневих слідів взуття,

залишених злочинцем знарядь злому 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 прийомодавачів 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 злому багажника чи кузова автомобіля, необхідно вилучати зразки фарби для можливого подальшого порівняльного дослідження з частками фарби, виявленими на знаряддях злому, 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. 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 виміряють за допомогою денсиметра). Густина рідини залежить від температури. Від завантаження вантажу до його розвантаження проходить значний проміжок часу, вантаж проходить певні відстані, внаслідок чого можливі зміни температури зовнішнього середовища. Тому одночасно з густиною виміряють 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 відшуковуються 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 НДЕКЦ.

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 безпосередне

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. Якщо штирі віджималися за допомогою важеля, то в цих місцях утворяться 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 замінюють 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 відшуковуються 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. Усі 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 дощок, 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 2005 р. з 665 проведених оглядів місця події по крадіжках вантажів сліди пальців рук вилучались у 24-х випадках, а в 2009 р. – тільки у 9-ти. 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 НДЕКЦ (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 стін, 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 плашці 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 злочину й інструментів, а також слідів рук. У процесі огляду вантажних місць особливо уважно мають 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 козирку, 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 сходи, 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 слідів рук використовуються фізичні методи (порошковий та виявлення слідів кіптявою) та фізико-хімічний (обкурювання парами йоду). При цьому слід 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. На металевих поверхнях, якими є бокові стіни піввагонів, платформ та ізотермічних вагонів, запірно-пломбувальних пристроях найкраще використовувати порошок білого кольору, суміші порошків або кіптяву.

Вилучаються сліди, по зможі, 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 слід пам'ятати, що сліди рук є носіями не тільки дактилоскопічної, а й біологічної інформації. Тому за умови неможливості використання вилучених слідів для дактилоскопічного дослідження можна провести медико-біологічну експертизу з метою визначення групи крові.

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 злочину, 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). Плідно враховувати, що слід як джерело запаху може нести кілька видів інформації: одорологічну, ідентифікаційну та видову. 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<sup>32</sup>.

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;

---

<sup>32</sup> Салтевський М.В. Криміналістика: Підручник: У 2-х ч. – Х.: Консул, Основа, 1999. – Ч. 1. – С. 252-258.

- 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.

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. 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 стосовно 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. 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, маскування 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 й інші 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. При опитуванні 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”.

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, як правило, не співробітники НДЕКЦ, а 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 такі 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. Участь співробітників експертної служби при встановленні місця викрадення та знаходження вантажу**

Після проведення перевірочних дій, які підтверджують вчинення

розкрадання вантажу, слідчий порушує кримінальну справу. Одним із головних завдань є встановлення місця вчинення злочину. У більшості випадків при розслідуванні розкрадань вантажів на залізниці воно не збігається з місцем виявлення слідів, тобто місцем події. За результатами нашого дослідження, проведеного шляхом вивчення кримінальних справ за останні десять років, показник таких справ складає 82 %.

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. 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 у криміналістиці поділяють на прості та складні. Прості ситуації завжди сприятливі та безконфліктні, складні – несприятливі та конфліктні. При вирішенні простих ситуацій слідчому, як правило, вистачає власних професійних 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 й 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<sup>33</sup>. Зазначена пропозиція, безперечно, перспективна. Мережа вагоконтрольних пунктів, об’єднаних електронною поштою, локалізує ділянку місцевості, де було вчинене розкрадання вантажу.

---

<sup>33</sup> Вишня О.В. Удосконалення контролю вантажів на залізницях з метою підвищення ефективності розкриття та розслідування викрадань // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: Зб. наук. статей Донецького інституту внутрішніх справ при Донецькому національному університеті. – Донецьк: ДонІВС МВС України, 2002. – №1. – С. 221.

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. За суб'єктом висунення версії поділяються на слідчі, оперативно-розшукові, судові та експертні<sup>34</sup>. 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. 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 – експерта НДЕКЦ. 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-ти хвилин тому. У 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 за свіжими, тільки що залишеними слідами, але і за тими, що виявлені через деякий час. До них можуть бути віднесені: сліди знарядь злочину 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 відрізнитися блиском, потемнінням металу, невеличкими залишками корозії металу та ін.; за зміною кольору доходять висновків про давність залишення слідів знарядь

---

<sup>34</sup> Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика: Учеб. для вузов / Под. ред. Заслуженного деятеля науки РФ, проф. Р.С. Белкина. – М.: Изд-во НОРМА, 2000. – С. 474.

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 Управління МВС України на Придніпровській залізниці, за 2008 р. з 1934 оглядів місця події, що проводилися за участю спеціалістів, сліди біологічного походження вилучались лише у 54 випадках, а за крадіжками вантажів взагалі не вилучались. Про важливість вилучення таких слідів може свідчити такий приклад з особистої практики автора посібника. При огляді місця події, пов'язаної з розукомплектуванням ящиків з запасними частинами для тракторів, спеціаліст-криміналіст звернув увагу на залишки слідів речовини бурого кольору та мікрочастки шкіри на одному з торців ящику. 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 частин бензидину розчинених у воді); використанням смужок з “ГемоФаном” та “ПентоФаном”; реакцією з 3 % розчином перекису водню; флуоресценцією, що утворюється при обробці поверхонь розчином люміналу. Замість розчину перекису водню можна використовувати розчин 2-х таблеток гідропериту у 100 мл кип'яченої води.

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. Слід 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 такі 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<sup>35</sup>. 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 слід 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 визначення статевої приналежності, можливо проведення досліджень безпосередньо на місці події. Видову приналежність крові визначають реакцією кільцепреципитації Чистовича-Уленгута, а статевою приналежність – використанням аналізу Вальда<sup>36</sup>. 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?

---

<sup>35</sup> Бокариус Н.Г. О следах крови: Метод. пособие / Под. ред. проф. Н.Н. Бокариус. – Х., ХНИИСЭ им. засл. проф. Н.С. Бокариус, 1948. – С. 8-9.

<sup>36</sup> Предварительные криминалистические исследования следов на месте происшествия: Учебное пособие. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1987. – С. 191.

#### 4. Яким є механізм утворення слідів крові на місці події?

Також важливими для подальшого розслідування будуть такі 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 зі зовнішнім виглядом і номером 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). Позитивне вирішення цього питання, по суті, встановлює місце, де злочинці сідали в потяг. У більшості випадків воно є одночасно і місцем вчинення злочину. За слідами 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, у 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, які розроблені та експлуатуються у різних країнах світу та імпортуються в Україну. До найбільш розповсюджених належать 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 слід оглянути ЗПП та провести його дослідження безпосередньо на місці виявлення розкрадання, а вже після цього призначити та проводити експертизу.

Огляд проводиться співробітниками НДЕКЦ спочатку 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 такі (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 розпилування 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 проволочка, 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 фотозйомка.

При огляді також встановлюється, чи був ЗПП навішений з дотриманням встановлених правил пломбування. Між корпусом ЗПП та вушками повинен бути мінімальний зазор. Далі перевіряється відповідність назви станції вантажовідправника, найменування залізниці та номерів 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 разі 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. 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 працівниками 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 досліджуваній пристрій. У будь-якому разі 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 проводиться експертами НДЕКЦ при Управліннях МВС України на залізницях.

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 встановити 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. 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 запірного механізму 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. На конструктивну недосконалість деяких видів ЗПП зверталась увага під час досліджень, що проводились в ДНДЕКЦ МВС України<sup>37</sup>.

Сліди, які залишаються на ЗПП при відмиканні, мають значну ступінь латентності, тому виявляти та досліджувати їх необхідно в лабораторних умовах виключно під час проведення трасологічної експертизи. 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.)<sup>38</sup>. 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. Ця методика належить 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. Однак слід 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

---

<sup>37</sup> Прокопович Я.О. “Сучасні типи запорно-пломбувальних пристроїв та пломбу-індикаторів несанкціонованого доступу // Використання сучасних досягнень науки і практики у підвищенні ефективності боротьби зі злочинністю: Наук.-практ. конференція. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2000. – С. 255-258.

<sup>38</sup> Воробйов С.Г. Методика експертного дослідження запірно-пломбувальних пристроїв “Варта-Універсал М”. – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2004. – 26 с.

початкового накладання); ідентифікаційні (чи відповідають спеціальні позначення – шрифти, шайби – технічним умовам заводу-виробника)”. 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 такі 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 пломбі-шайбі 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. 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<sup>39</sup>. Однак Р.Д. Рахунов виступає за обмеження права експертів на ознайомлення з обставинами справи. О.Р. Шляхов також стверджує, що експерти не повинні знайомитись з обставинами справи, які не пов'язані з проведенням експертизи<sup>40</sup>. Ми дотримуємося думки А.І. Вінбена, 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

---

<sup>39</sup> Вінберг А.И. Криминалистическая экспертиза в советском уголовном процессе. – М.: Госюриздат, 1956. – С. 99; Соколовский З.М. Вопросы использования экспертом материалов дела. – Х.: Издательство Харьковского ордена Трудового Красного Знамени государственного университета им. А.М. Горького, 1964. – С. 18.

<sup>40</sup> Рахунов Р.Д. Теория и практика экспертизы в советском уголовном процессе. – М.: Госюриздат, 1953. – С. 102; Шляхов О.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение. – М.: Юрид. лит., 1979. – С. 88.

експерту, – протокол огляду місця події. Слід 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 вимірювальний та порівняльний методи. Вимірюванню підлягають основні деталі ЗПП: корпус, запірний трос і пломба-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. Вимірюються та досліджуються цифрові та буквені позначки, знаки заводу-виробника, що знаходяться на ЗПП і пломбі-шайбі, їх розташування та взаємне розташування. При цьому встановлюється спосіб їх нанесення. Методом порівняння з відповідною технічною документацією заводу-виробника досліджуються шрифти, нанесені на пломбі; шрифти та цифри на пломбі-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 запірного 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 того, 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 при відмиканні стороннім предметом на поверхні обойми залишаються сліди його дії, що можуть вказувати тільки на те, що відбувалася дія. А чи призвела вона до відмикання, встановити неможливо. Тому слід звертати увагу на симетричні сліди у вигляді поглиблень, що виникають на внутрішній конічній поверхні корпусу – сліди від притискної дії чотирьох кульок запірної втулки. 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 дійти висновку про переміщення тросу в бік його розкриття. Але категорично зазначити, привело 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.

При дослідженні ЗПП з розміщенням в корпусі консистентної змазки (солідолу) слід 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 заповнені 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 з аналогічним механізмом замикання,



вироблених в інших країнах, 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).

Залежно від результатів дослідження висувуються експертні версії про механізм слідоутворення та слідчі версії – щодо особи, яка вчинила злочин, часу та місця вчинення, знярядь 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 зняряддя 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 такі 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 (працівників 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. Потрібно 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 за криміналістичними обліками, 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 встановлено, що ця слідча дія проводилася завжди. Допомога слідчому з боку співробітників НДЕКЦ в якості спеціаліста при проведенні виїмки полягає у 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 можуть бути вилучені такі 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 підробкою 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 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, 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 у 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. Зо швидкостемірною стрічкою здійснюється контроль за роботою машиніста під час руху потяга та 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 дільницях, 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 в 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 дільницях 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 консультиватися 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 – техніко-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 за участю спеціалістів НДЕКЦ 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. У них відображені дані про рух потяга, а також усі порушення нормальної роботи на залізницях та їх причини. За цими графіками можна встановити час відправлення, прибуття та рух 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 можуть 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. 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:

- 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 піддробкою.

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 НДЕКЦ.

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 запірно-пломбувальні 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 злому та інші предмети, що могли належати злочинцю або транспортному засобу, на якому вивозили вантаж (залишки мастила, кіпоть, антифриз); д) сліди злому – частини дощок, тріски, стружки; е) предмети, що застосовувались для приховування злочину – шматки фанери, дерева, цвяхи, фарба, залишки проволони; є) сліди-відображення – ніг, транспортних засобів, падіння та волочіння вантажу; ж) мікроб'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. Сліди 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. Усі виявлені сліди слідчий фіксує у протоколі. Спеціаліст проводить фотозйомку за загальними правилами та упакує 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 %, з усіх вивчених кримінальних справ). Наприклад, коли 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 їхніх співучасників на вантажівці їдуть за шляхом прямування потяга та збирають викрадений вантаж. У цьому випадку місце події являє собою значну ділянку місцевості. Зважаючи на значний обсяг роботи та довжину території, для огляду можна залучити декількох співробітників НДЕКЦ. 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 слід проводити з двох протилежних сторін, розташовуючись боком перпендикулярно колії з обов'язковим розміщенням у кадрі кілометрових і пікетних знаків. Вузлова і детальна фотозйомка проводяться за загальними правилами.

Відомо багато випадків, коли викрадення вантажу відбувається під час стоянок на вхідних 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 негативні обставини, що при цьому виникають. У такому випадку використовуються такі тактичні прийоми: 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<sup>41</sup>.

За результатами проведених слідчих дій, аналізу виявлених та вилучених слідів слідчий оцінює отриману інформацію і робить висновки про можливі напрямки зникнення злочинців і вантажу.

У ситуації, коли злочинця затримано, найважливішою слідчою дією, що сприяє розшуку викраденого вантажу є допит підозрюваного. 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, слідчий потребує також спеціальних знань у галузі психології. 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 таких формах: давання слідчому пояснень щодо низки питань, що мають місце 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

---

<sup>41</sup> Шепітько В.Ю. Негативные обстоятельства в расследовании преступлений: логико-психологический подход // Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб. / Відп. ред. В.Я. Тацій. – Харків: Нац. юрид. акад. України. 2001. – Вип. 50. – С. 145-152.



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 невинуватого затягування розслідування.

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. Тому доцільніше використовувати допомогу обізнаних осіб безпосередньо під час слідчої дії. Залучені до проведення допиту спеціалісти, на думку П.П. Іщенко, сприяють слідчому у виявленні та фіксації доказів, а саме: краще, точніше та повніше зрозуміти допитуваного, який вживає в показаннях спеціальні терміни; розібратися в чинних спеціальних правилах, інструкціях й інших документах; встановити спосіб вчинення злочинних дій; припинити неправдиві показання, що стосуються спеціальних питань; зафіксувати за допомогою технічних засобів хід і результати допиту<sup>42</sup>. Посилаючись на досвід, накопичений у слідчій практиці, В.В. Циркаль пропонує такий перелік випадків, коли участь фахівця в допиті є необхідною<sup>43</sup>:

1. На допиті мають бути досліджені дуже складні положення, що належать 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 належить 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 належать до спеціальних знань, а допитуваний, за даними слідчого, має дуже високу професійну підготовку та досвід роботи.

---

<sup>42</sup> Іщенко П.П. Специалист в следственных действиях (уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты). – М.: Юрид. лит., 1990. – С. 34.

<sup>43</sup> Циркаль В.В. Некоторые особенности тактики допроса с участием специалиста // Криминалистика и судебная экспертиза: Республиканский межведомственный научно-методический сборник. – К.: Вища школа. Издательство при Киевском университете, 1981. – Вып. 22. – С. 52-54.

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 є професійними для них 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;

- експерти НДЕКЦ, 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 НДЕКЦ.

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, 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. У 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<sup>44</sup>. 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 у 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 підробку в документах на вантаж, що був викрадений, пояснити спосіб виконання та механізм підробки, продемонструвати її ознаки, виявлені у ході попереднього чи експертного дослідження. Результати такого пред'явлення спонукають допитуваного правдиво розповісти про обставини підробки, 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 вигляді схем, таблиць та ін.). У цей момент спеціаліст-криміналіст, провівши уявний аналіз даних огляду, може допомогти свідку

---

<sup>44</sup> 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. – С. 22.

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 НДЕКЦ, 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 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.

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 слід 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 впливу 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 й наслідків психологічного впливу з боку осіб, що проводять слідчу дію і є присутніми при його проведенні. У такий самий спосіб за манерою мови і поведінки під час давання показань можна дійти висновку 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<sup>45</sup>. 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, ділянок 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. Іщенко, 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 розшукуються<sup>46</sup>. Крім зазначених видів, В.М. Хрусталеv і Р.Ю. Трубіцин справедливо відмічають також допомогу в 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<sup>47</sup>. Ми не погоджуємося з думкою П.П. Іщенко з

---

<sup>45</sup> Винокуров С.И., Каверин Ю.Л. Характеристика хищений грузов на транспорте. – М.: Изд. ВНИИ МВД СССР, 1980. – С. 32-33.

<sup>46</sup> Ищенко П.П. Специалист в следственных действиях (уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты). – М.: Юрид. лит., 1990. – С. 87.

<sup>47</sup> Хрусталеv В.Н., Трубицын Р.Ю. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях. – СПб.: Питер, 2003. – С. 17.

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 абсолютно більшістю приладів і пристроїв криміналістичні знання не потрібні. Виконання подібних рекомендацій відволікає кваліфікованих спеціалістів на проведення нескладних операцій, що під силу самому слідчому<sup>48</sup>. 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 злому 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<sup>49</sup>.

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 злому; 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

---

<sup>48</sup> Вказ. робота. – С. 81.

<sup>49</sup> 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. – С. 412.

можуть знадобитись у подальшому. А за зовнішніми ознаками це часто неможливо визначити. У такому випадку слідчий консультується зі спеціалістом. 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 слід 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, зі вказанням не тільки загальних, але й індивідуальних ознак – ушкоджень, забруднень 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 та 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 співробітники НДЕКЦ. 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.



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 проведення слідчих дій в більшості випадків в якості спеціалістів залучають співробітників НДЕКЦ. Вони ж виконують більшість експертиз на цій стадії розслідування.

### **2.3. Діяльність співробітників експертної служби з виявлення та розшуку особи, яка 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. Зосередимо увагу на діях співробітників експертної служби при розслідуванні та спеціальних знаннях, що вони при цьому використовують.

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. 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, волочиння 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 підвір'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. Перш за все, за виявленими слідами рук, скориставшись даними дактилоскопічних обліків, можна встановити особу злочинця. 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. 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. 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. 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. Особи, які відповідають за цілісність пломб і вчинили крадіжку вантажу, як правило, 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.

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 злому; ж) крадіжка великої кількості вантажу чи крадіжка такого, що за вагою чи об'ємом не в змозі винести одна особа<sup>50</sup>. 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 засновані на припущеннях, 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. 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 одягу. 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

---

<sup>50</sup> 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. – С. 15.

час проведення імунологічних, цитологічних та генотипоскопічних досліджень визначається видова та групова належність об'єктів. Також з метою ідентифікації встановлюється статеві належність крові, слини; генотип та фенотип крові чи тканини людини. При дослідженні волосся визначається групова, статеві належність, ушкодження та можливі хвороби людини.

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 залучити 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 залучити спеціалістів, обізнаних і у криміналістиці, і в анатомії та фізіології людини. Але, на жаль, це не завжди можливо. Тому залучаються, як правило, співробітники НДЕКЦ.

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 такі 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. За даними різних науковців, розкрадання вантажів на залізничному транспорті вчинюють раніш судимі особи; цей показник коливається в межах від 30 % до 41 %. Тому використання криміналістичних обліків є дуже важливим для встановлення особи злочинця.

Однак проведені дослідження показали, що переважна більшість слідчих та працівників 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<sup>51</sup>.

Причинами такого становища є недоліки існуючої системи, що полягали в таких аспектах:

- 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 дійти висновку 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

---

<sup>51</sup> Бахин В.П., Карпов Н.С. Некоторые аспекты изучения практики борьбы с преступностью (данные исследований за 1980-2002 г.). – К., 2002. – С. 309.

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). 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 спеціальні знання співробітників НДЕКЦ використовуються у проведенні слідчих дій, для складання суб'єктивних портретів, представлення інформації, що міститься у криміналістичних обліках, надання консультативної та іншої допомоги, а також при проведенні експертиз.

## СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

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. Засл. деятеля науки РФ, проф. Р.С. Белкина. – М.: Изд-во НОРМА, 2000. – 990 с.
3. Андреев И.С., Грамович Г.И., Порубов Н.И. Криминалистика: Учеб. пособие / Под ред. Н.И. Порубова. – Минск: Выш. шк., 1997. – 344 с.
4. Арсеньев В.Д., Заблоцкий В.Г. Использование специальных знаний при установлении фактических обстоятельств уголовного дела. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1986. – 152 с.
5. 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.
6. Бахин В.П., Карпов Н.С. Некоторые аспекты изучения практики борьбы с преступностью (данные исследований за 1980-2002 г.). – К., 2002. – 458 с.
7. Бахін В.П., Кириченко О.А. Як розкриваються злочини. Криміналістика у запитаннях і прикладах: Навч. посібник. – Д.: ДДУ, 1995. – 124 с.
8. Белкин Р.С. Курс криминалистики: Учеб. пособие для вузов. – 3-е изд., доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2001. – 837 с.
9. Бирюков В.В. Научные и практические основы использования компьютерных технологий для фиксации криминалистически значимой информации: Монография. – Луганск: РИО ЛАВД, 2002. – 264 с.
10. Бирюков В.В. Цифровая фотография: перспективы использования в криминалистике: Монография. – Луганск: РИО ЛИВД, 2000. – 138 с.
11. 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.
12. Бокариус Н.Г. О следах крови: Метод. пособие / Под. ред. проф. Н.Н. Бокариус. – Х.: ХНИИСЭ им. засл. проф. Н.С. Бокариус, 1948. – 26 с.
13. 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.
14. 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.
15. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К., Ірпінь: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с.
16. Весельський В.К. Сучасні проблеми допиту (процесуальні, організаційні і тактичні аспекти): Монографія. – К.: НВТ «Правник», НАВСУ, 1999. – 126 с.
17. Винберг А.И. Криминалистическая экспертиза в советском уголовном процессе. – М.: Госюриздат, 1956. – 219 с.



18. Винокуров С.И., Каверин Ю.Л. Характеристика хищений грузов на транспорте. – М.: Изд. ВНИИ МВД СССР, 1980. – 48 с.
19. Винокуров С.И. Формы и методы предупреждения и раскрытия замаскированных хищений грузов на железнодорожном транспорте: Учеб. пособие. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1984. – 80 с.
20. 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.
21. Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток до Вісника ЛІВС при НАВСУ. – 2003. – № 1. – 332 с.
22. Волобуєв А.Ф. Проблеми методики розслідування розкрадань майна в сфері підприємництва. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 336 с.
23. Воробйов С.Г. Методика експертного дослідження запірнопломбувальних пристроїв “Варта-Універсал М” // Взаємодія слідчих і експертів у процесі боротьби зі злочинністю: Зб. наук. праць. Додаток до Вісника ЛІВС при НАВСУ. – 2003. – № 1. – С. 305-322.
24. Воробйов С.Г. Методика експертного дослідження запірнопломбувальних пристроїв “Варта-Універсал М”. – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2004. – 26 с.
25. 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.
26. Галаган В.І. Проблеми вдосконалення кримінально-процесуальної діяльності органів внутрішніх справ України: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 300 с.
27. 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.
28. 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.
29. Гончаренко В.И. Научно-технические средства в следственной практике. – К.: Вища школа, 1984. – 149 с.
30. Горидько А.А., Коновалов Е.П. Привлечение специалиста-криминалиста к расследованию преступлений: Учеб. пособие. – К.: МВД УССР, 1968. – 28 с.
31. 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.
32. Грамович Г.И. Тактика использования специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений: Учеб. пособие. – Минск: МВШ МВД СССР, 1987. – 66 с.
33. Грановский Г.Л. Основы трассологии. Особенная часть. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1974. – 240 с.

34. Гросс Г. Руководство для судебных следователей как система криминалистики. – Новое изд., перепеч. с изд. 1908 г. – М.: ЛексЭст, 2002. – 1088 с.
35. 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 / Отв. ред. Б.С. Стычинский. – К.: Министерство юстиции Украины, 2001. – Вып. 50. – С. 152-154.
36. Дворкин А.И. Предварительное исследование вещественных доказательств при расследовании преступлений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1974. – 21 с.
37. 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.
38. Дубовий О.П., Лукашенко В.Я., Рибалко Я.В. та ін. Криміналістичне дослідження слідів рук: Наук.-практ. посібник / За ред. Я.Ю. Кондратьєва. – К.: Атіка, 2000. – 152 с.
39. Дяченко Н.М., Гурин С.М. Вилучення та сучасні можливості криміналістичного дослідження об'єктів біологічного походження: Метод. рекомендації. – К.: РВВ МВС України, 2000. – 24 с.
40. Дяченко Н.М., Давидова О.О. Сучасні можливості дослідження слідів рук біологічними методами // Криміналістичний вісник: Наук.-практ. зб. / Держ. наук.-дослід. експертно-криміналістичний центр МВС України; Нац. акад. внутрішніх справ України. – К., 2002. – Вип. 3. – С. 177-179.
41. Экспертизи у судовій практиці / За заг. ред. В.Г. Гончаренка. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 388 с.
42. Закатов А.А., Оропай Ю.Н. Использование научно-технических средств и специальных знаний в расследовании преступлений. – К.: РИО МВД УССР, 1980. – 104 с.
43. 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.
44. 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.
45. 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.
46. 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.
47. Исаева Л.М. Специальные познания в уголовном судопроизводстве. – М.: ЮРМИС, 2003. – 304 с.

48. Использование специальных познаний при расследовании преступлений: Учеб. пособие / Сорокотягин И.Н., Глазырин Ф.В., Евдокимова Н.С. и др. – Свердловск: Свердловский юрид. ин-т, 1978. – 80 с.
49. Ищенко П.П. Специалист в следственных действиях (уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты). – М.: Юрид. лит., 1990. – 158 с.
50. Іщенко А.В., Красюк І.П., Матвієнко В.В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування злочинів: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 212 с.
51. Калинин Ю.А. Участие в уголовном судопроизводстве лиц, обладающих специальными познаниями: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1981. – 26 с.
52. Капустіна М.В. Методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. – Харків, 2007. – 215 с.
53. Кисин М.В., Туманов А.К. Следы крови. – М.: Изд. ВНИИ МВД СССР, 1972. – 88 с.
54. Клименко Н.І., Кириченко О.А. Криміналістика як наука та навчальна дисципліна: Монограф. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1994. – 200 с.
55. 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.
56. Коваленко В.В. Актуальні проблеми застосування науково-технічних засобів спеціалістами при провадженні слідчих дій: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Луганська академія внутр. справ МВС імені 10-річчя незалежності України. – Луганськ, 2004. – 21 с.
57. 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.
58. Коновалова В.О. Психология в расследовании преступлений. – Х: Издательское объединение “Вища школа”, 1978. – 144 с.
59. Костицкий М.В. Использование специальных психологических знаний в советском уголовном процессе: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09. – К., 1990. – 28 с.
60. Котов Е.Н. Методика расследования краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных группой лиц: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Изд-во Академии МВД СССР. – М., 1988. – 21 с.
61. 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.
62. Криминалистика: Учеб. / Под. ред. Т.А. Седовой, А.А. Эксархопуло. – СПб.: Изд-во “Лань”, 2001. – 928 с., ил.
63. Криміналістика: Підручник для студентів юрид. спец. вищих закладів освіти / Глібко В.М., Дудніков А.Л., Журавель В.А. та ін.; За ред. В.Ю. Шепітька. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2001. – 684 с.
64. Кузьмічов В.С., Прокопенко Г.І. Криміналістика: Навч. посіб. / За заг. ред. В.Г. Гончаренка та Є.М. Мойсеева. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 368 с.

65. Кузьмічов В.С. Теорія і практика слідчої діяльності. Монографія. – Київ: НВТ “Правник”, 1997. – 246 с.
66. Кушнір Г.А. Расследование хищений грузов при контейнерных перевозках железнодорожным транспортом: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 1987. – 27 с.
67. Лисиченко В.К. Использование данных естественных и технических наук в следственной и судебной практике: Учеб. пособие. – К.: Вища школа, 1979. – 88 с.
68. Лисиченко В.К., Циркаль В.В. Использование специальных знаний в следственной и судебной практике: Учеб. пособие. – К.: КГУ, 1987. – 100 с.
69. 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 сб. науч. трудов. – Свердловск: Изд-во Свердловского юридич. ин-та, 1983. – С. 10-18.
70. 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.
71. Лукашевич В.Г. Криминалистическая теория общения: постановка проблемы, методика исследования, перспективы использования: Монография. – К.: Издательство Украинской академии внутренних дел, 1993. – 194 с.
72. Лук'янчиков Є.Д. Методологічні засади інформаційного забезпечення розслідування злочинів: Монографія. – К.: Нац. акад. внутр. справ України, 2005. – 360 с.
73. Макаренко Є.І., Негодченко О.В., Тертишник В.М. Експертизи на досудовому слідстві: Навч. посібник. – Дніпропетровськ: Дніпроп. юрид. ін-т МВС України, 2001. – 204 с.
74. Макаренко Є.І., Негодченко О.В., Тертишник В.М. Огляд місця події: Навч. посібник. – Дніпропетровськ: Дніпроп. юрид. ін-т МВС України, 2001. – 156 с.
75. Макаренко Є.І. Роль спеціаліста в фіксації ходу і результатів слідственного осмотра // Труды Ташкентской высшей школы МВД СССР. – Ташкент: НИиРИО ТВШ МВД СССР, 1976. – Вып. 9. – С. 58-63.
76. 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 ЛІВС при НАВСУ. – 2003. – № 1. – С. 112-117.
77. 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: Юрид. фак-тет Львівського націон. ун-ту імені Івана Франка, 2003. – С. 524-525.
78. Махов В.Н. Использование знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: Монография. – М.: Изд-во РУДН, 2000. – 296 с.
79. 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.

80. Морозов Г.Е. Участие специалиста в стадии предварительного расследования: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Саратовский юрид. ин-т им. Д.И. Курского. – Саратов, 1977. – 19 с.

81. Надгорный Г.М. Гносеологические аспекты понятия «специальные знания» // Криминалистика и судебная экспертиза: Республ. межведомственный науч.-метод. сб. / Министерство юстиции УССР / Редкол.: А.Я. Яворский (отв. ред.), Л.Е. Арокцер, И.П. Кононенко и др. – К.: Вища школа, 1980. – Вып. 21. – С. 37-42.

82. Надгорный Г.М., Сегай М.Я., Исакович Б.М. Закон України “Про судову експертизу” // Право України. – 1999. – № 2 – С. 75-78.

83. Надгорный Г.М. Соотношение специальных и юридических знаний // Криминалистика и судебная экспертиза: Республ. межведомственный науч.-метод. сб. / Министерство юстиции УССР. – К.: Вища школа, 1980. – Вып. 28. – С. 14-19.

84. Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України: Наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411.

85. 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.

86. Настольная книга судьи (рассмотрение уголовных дел в суде первой инстанции) / Авт. колл.: Алексеев В.Б., Божьев В.П., Бойков А.Д. и др. – М.: Юрид. лит., 1972. – 744 с.

87. Новий тлумачний словник української мови: У 4-х т. / Укл.: В. Яременко, О. Сліпущко. – К.: АКОНІТ, 2000. – Т. 4. – 942 с.

88. 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.

89. Пантелеев А.П. Экспертиза по делам о нарушении правил безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта // Сов. юстиция. – 1987. – № 11. – С. 18-19.

90. Пантелеев И.Ф. Расследование и профилактика взрывов, пожаров, крушений и авиапроисшествий. – М.: Юрид. лит., 1975. – 208 с.

91. 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 ЛІВС при НАВСУ. – 2003. – № 1. – С. 219-223.

92. Пиріг І.В. Деякі особливості криміналістичної експертизи печаток і штампів // Науковий вісник Дніпроп. Юрид. ін-ту МВС України. – 2000. – № 3. – С. 287-294.

93. Пиріг І.В. Деякі питання криміналістичного дослідження запірнопломбувальних пристроїв // Сучасні судово-експертні технології в кримінальному і цивільному судочинстві: Матеріали міжнар. наук.-практ. конференції (м. Харків, 14-15 березня 2003 р.). – Х.: Вид-во Нац. ун-та внутр. справ, 2003. – С. 279-281.

94. 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.

95. 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. – 2005. – Спец. випуск: У 2-х ч. – Ч. 2. – С. 69-75.

96. 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.

97. 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.

98. Пиріг І.В. Види спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Науковий вісник Дніпроп. держ. ун-ту внутр. справ. – 2006. – № 1 (26). – С. 287-294.

99. Правила оформлення перевізних документів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644.

100. Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.

101. Правила перевезення вантажів дрібними відправками: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.

102. Правила перевезення вантажів навалом і насипом: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.

103. Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.

104. Правила пломбування вагонів і контейнерів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542.

105. Предварительные криминалистические исследования следов на месте происшествия: Учеб. пособие. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1987. – 196 с.

106. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // ВВР України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.

107. Прокопович Я.О. Сучасні типи запорно-пломбувальних пристроїв та пломб-індикаторів несанкціонованого доступу // Використання сучасних досягнень науки і практики у підвищенні ефективності боротьби зі злочинністю: Наук.-практ. конференція. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2000. – С. 255-258.

108. Про судову експертизу: Закон України від 25 лютого 1994 р. № 4038-XII // 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.

109. Рахунов Р.Д. Теория и практика экспертизы в советском уголовном процессе. – М.: Госюриздат, 1953. – 248 с.

110. Ревака В. Залучення фахівців до участі у кримінальному судочинстві // Вісник прокуратури. – 2003. – № 8. – С. 65-68.

111. 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.

112. Романюк Б.В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань у досудовому слідстві: Монографія. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 196 с.

113. 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.

114. Салтевський М.В. Криміналістика. Підручник: У 2-х ч. – Х.: Консул, Основа, 1999. – Ч. 1. – 416 с.

115. Салтевський М.В. Криміналістика. Підручник: У 2-х ч. – Х.: Консул, 2001. – Ч. 2. – 528 с.

116. Самойлов Г.А. Исследование пломб. Криминалистическая экспертиза. – Вып. VI. Раздел 8. Трасология. – М., 1968. – С. 206-225.

117. Селиванов Н.А. Привлечение специалистов к расследованию: Обзор практики по материалам следственных органов прокуратуры. – М., 1973. – 40 с.

118. 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.

119. Соколовский З.М. Вопросы использования экспертом материалов дела. – Х.: Изд-во Харьковского ордена Трудового Красного Знамени государственного университета им. А.М. Горького, 1964. – 72 с.

120. 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.

121. Сорокотягин И.Н. Криминалистические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09. – Екатеринбург, 1992. – 30 с.

122. Спиридонов Б.К., Пастухов И.Ф. Конструкция и расчет вагонов: Учебник для машиностроительных техникумов. – М.: Машиностроение, 1980. – 248 с.

123. Статут залізниць України: Затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457.

124. Стахівський С.М. Теорія і практика кримінально-процесуального доказування: Монографія. – К., 2005. – 272 с.

125. Стеценко В.Ф., Ярош І.О. Організація розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України: Метод. рекомендації. – К.: РВВ МВС України, 2000. – 43 с.

126. Тертишник В.М. Верховенство права та забезпечення встановлення істини у кримінальному процесі України: Монограф. – Дніпропетровськ: Дніпро. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2009. – 404 с.

127. Тертишник В.М., Слинко С.В. Теория доказательств. – Харьков, 1998. – 233 с.

128. Тіщенко В.В. Корисливо-насилницькі злочини: криміналістичний аналіз: Монографія. – Одеса: Юридична література, 2002. – 360 с.

129. Федоров Ю.Д., Соболев Б.П. Осмотр места происшествия при краже грузов из подвижного состава. – Ташкент: Ташкентская высшая школа МВД

СССР, 1973. – 44 с.

130. Хрусталеv В.Н., Трубицын Р.Ю. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях. – СПб.: Питер, 2003. – 208 с.

131. Циркаль В.В. Некоторые особенности тактики допроса с участием специалиста // Криминалистика и судебная экспертиза: Республиканский межведомственный научно-методический сборник. – Вып. 22. – К.: Вища школа, 1981. – С. 52-54.

132. Циркаль В.В. Тактика производства следственных действий с участием специалистов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / КГУ. – К., 1984 – 26 с.

133. Цымбал П.В. Совершенствование использования научно-технических достижений в расследовании преступлений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. – К.: 1992. – 22 с.

134. Чаплинский К.О. Організація і тактика слідчих дій при розслідуванні злочинів, учинених організованими злочинними угрупованнями: Монограф. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. Міністерства внутрішніх справ, 2004. – 192 с.

135. Шевченко П.В., Горбенко А.П. Вагоны промышленного железнодорожного транспорта: Учеб. для техникумов. – К.: Вища школа, 1980. – 224 с.

136. Шепітько В.Ю. Довідник слідчого. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2001. – 208 с.

137. Шепітько В.Ю. Криміналістика: Енциклопедичний словник (українсько-російський і російсько-український) / За ред. акад. НАН України В.Я. Тація. – Х.: Право, 2001. – 560 с.

138. Шепітько В.Ю. Криміналістичні проблеми збирання доказів технічними засобами у кримінальному процесі // Вісник Академії правових наук України. – 2001. – № 4. – С. 198-207.

139. 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.

140. 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.

141. Шиканов В.И. Актуальные вопросы уголовного судопроизводства и криминалистики в условиях современного научно-технического прогресса. – Иркутск:, Изд-во Иркутского ун-та, 1978. – 190 с.

142. Шляхов О.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение. – М.: Юридическая литература, 1979. – 165 с.

143. Щербаковский М.Г., Кравченко А.А. Применение специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений. – Х.: Ун-т внутр. дел, 1999. – 76 с.

144. Щербаковський М.Г. Тактика проведення судових експертиз. Лекція для усіх форм навчання. – Х.: Національний університет внутрішніх справ, 2004. – 60 с.

145. Эйсман А.А. Заключение эксперта (Структура и научное обоснование). – М.: Юридическая литература, 1967. – 152 с.

146. Юрин В.М. Выявление и раскрытие хищений грузов из подвижного



состава железнодорожного транспорта: Учеб. пособие. – Саратов: СВК МВД СССР, 1990. – 87 с.

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	3
<b>Розділ 1. ПОНЯТТЯ ТА ЗМІСТ ЕКСПЕРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ</b>	
1.1. Експертна діяльність органів внутрішніх справ як об'єкт дослідження .....	5
1.2. Поняття та види спеціальних знань, що використовуються при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті .....	10
1.3. Суб'єкти експертної діяльності при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті .....	18
<b>Розділ 2. УЧАСТЬ СПІВРОБІТНИКІВ ЕКСПЕРТНИХ ПІДРОЗДІЛІВ НА РІЗНИХ ЕТАПАХ РОЗСЛІДУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ</b>	
2.1. Участь співробітників експертної служби при виявленні ознак розкрадання та порушенні кримінальної справи .....	28
2.2. Участь співробітників експертної служби при встановленні місця викрадення та знаходження вантажу .....	59
2.3. Діяльність співробітників експертної служби з виявлення та розшуку особи, яка вчинила злочин .....	88
<b>СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ .....</b>	<b>94</b>

Навчальне видання

**Пиріг Ігор Володимирович**

**УЧАСТЬ СПІВРОБІТНИКІВ ЕКСПЕРТНИХ ПІДРОЗДІЛІВ  
ТРАНСПОРТНОЇ МІЛІЦІЇ У РОЗСЛІДУВАННІ РОЗКРАДАНЬ  
ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

*Навчально-практичний посібник*

Редактор, оригінал-макет – *А.В. Самотуда*

---

Підп. до друку 28.05.2010 р. Формат 60x84/16. Друк RISO. Гарнітура Times.  
Ум.-друк. арк. 6,50. Обл.-вид. арк. 6,75. Тираж 100 прим.

---

Відділ ОНР та РВД ДДУВС  
49005, м. Дніпропетровськ, просп. Гагаріна, 26, тел. (056) 370-96-59