

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**ПОРЯДОК ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОКУМЕНТУВАННЯ
ТА ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ
ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Методичні рекомендації

Колектив авторів

Дніпро-2017

*Рекомендовано до друку науково-методичною
радою Дніпропетровського державного універ-
ситету внутрішніх справ
(протокол № 8 від 25 квітня 2017 року)*

Авторський колектив: *Чаплинський К.О.* – д.ю.н., професор, завідувач кафедри криміналістики, судової медицини та психіатрії факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Пиріг І.В.* – д.ю.н., доцент, завідувач професор кафедри кримінального права та криминології факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Єфімов В.В.* – к.ю.н., доцент, доцент кафедри оперативно-розшукової діяльності та спеціальної техніки факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Захарко А.В.* – к.ю.н., доцент, доцент кафедри кримінального процесу факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Литвинов В.В.* – к.ю.н., старший викладач кафедри кримінального процесу факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Дячкін О.П.* – к.ю.н., доцент, доцент кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Вишня В.Б. – професор кафедри економічної та інформаційної безпеки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор технічних наук, професор; **Макаренко Є.І.** – завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін Дніпропетровського гуманітарного університету, кандидат юридичних наук, професор; **Тверезовська Т.М.** – начальник відділу розслідування злочинів загально кримінальної спрямованості слідчого управління ГУНП у Дніпропетровській області, майор поліції.

П 59 **Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті:** методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. – 80 с.

Методичні рекомендації містять кримінально-правову та криміналістичну характеристику розкрадань вантажів на залізничному транспорті та визначають типовий порядок дій щодо розслідування злочинів даної категорії. Вказані методичні рекомендації призначені для слідчих та працівників інших органів та підрозділів Національної поліції України, які приймають участь у розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
Розділ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	5
1.1. Кримінально-правова характеристика розкрадань вантажів на залізничному транспорті	5
1.2. Окремі елементи криміналістичної характеристики розкрадань вантажів на залізничному транспорті	9
1.2.1. Предмет злочинного посягання	9
1.2.2. Обстановка вчинення злочину	13
1.2.3. Способи вчинення злочину	17
1.2.4. Типові сліди крадіжок вантажів	26
1.2.5. Характеристика особи злочинця	29
Розділ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПЛАНУВАННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	34
2.1. Особливості виявлення ознак розкрадання та початку кримінального провадження	34
2.2. Типові слідчі ситуації і програми дій слідчого щодо їх вирішення	41
Розділ 3. ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ	48
3.1. Огляд місця події	48
3.2. Особливості проведення допитів	57
3.3. Призначення та проведення судових експертиз	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	77

ВСТУП

На сучасному етапі розвитку України відбуваються великі політичні, економічні та соціальні перетворення. Ці процеси проходять 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 останніми роками збільшились, що призвело до ускладнення криміногенної обстановки.

Найбільш розповсюдженими та небезпечними для нашої держави злочинами з економічної точки зору на залізничному транспорті залишаються розкрадання вантажів. Аналіз статистичної звітності Генеральної прокуратури України свідчить, що кількість розкритих крадіжок вантажів поступово зменшується. Так, у 2014 р. зареєстровано 1105 крадіжок вантажів, у 165 з них особам вручено повідомлення про підозру; у 2015 р. – 1091, 110 – вручено повідомлення про підозру; у 2016 – 1083, 28 – відповідно. 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 відносяться, по-перше, специфіка роботи залізничного транспорту і пов'язані з цим особливості вчинення та приховування злочинів; довжина території залізниці, цілодобовий режим роботи транспорту, швидке пересування вантажів – все це ускладнює встановлення точного місця викрадення вантажу, свідків та очевидців й інших обставин. По-друге, недоліки в роботі органів досудового розслідування, що виникають внаслідок некваліфіковано проведених слідчих (розшукових) дій, відсутність спеціалізації слідчих та оперативних працівників на розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті.

Відтак, удосконалення й оптимізація процесу розкриття і розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, є одним з актуальних завдань, які постають на сьогодні перед наукою криміналістикою. Вирішення цього завдання передусім потребує виділення і поглибленого дослідження питання щодо розроблення та впровадження у діяльність слідчих органів відповідних науково-методичних рекомендацій, які б базувалися на концептуальних положеннях методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті.

РОЗДІЛ 1

ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

1.1. Кримінально-правова характеристика

Під розкраданням вантажів на залізничному транспорті розуміють протиправне, безоплатне вилучення та оборнення на користь винної або третьої особи матеріальних цінностей, що на підставі договору між залізницею та її клієнтом є предметом перевезення залізницею і перебувають у її тимчасовому володінні і розпорядженні, а також матеріальних цінностей, які є власністю залізниці і переміщуються нею з використанням рухомого складу.

Приймаючи від відправника майно для перевезення, залізниця укладає з ним договір, згідно з яким приймає на себе зобов'язання про переміщення переданого їй майна у пункт призначення, забезпечення його збереження та видачу його отримувачу. З моменту прийняття залізницею майна для перевезення останнє набуває статусу вантажу залізничного транспорту.

Злочинні посягання на вантажі, що переміщуються залізницею, як правило, утворюють злочини проти власності і кваліфікуються за відповідними статтями Розділу VI Особливої частини Кримінального кодексу України. Більшість з них становлять таємне викрадення чужого майна (крадіжки).

Окрім крадіжок вантажів, на залізничному транспорті мають місце факти заволодіння ними шляхом грабежу, розбою і вимагання. Особливої уваги заслуговують випадки заволодіння вантажем працівниками залізниці, яким він був ввірений для здійснення перевезення або оформлення чи інших дій, пов'язаних з технологічними процесами залізничних перевезень або необхідністю забезпечення його зберігання, у тому числі й шляхом зловживання службовими особами своїм службовим становищем.

Основним безпосереднім об'єктом злочинів, що посягають на вантажі, які перевозяться залізничним транспортом, як правило, виступає власність. У разі коли предметом злочинного посягання є вогнепальна зброя, бойові припаси, вибухові речовини, вибухові пристрої чи радіоактивні матеріали, що перевозяться залізницею, основним безпосереднім об'єктом є громадська безпека у сфері встановленого порядку обігу вказаних предметів, а власність – безпосереднім додатковим об'єктом. Якщо предметом посягання є наркотичні засоби, психотропні речовини, їх аналоги, прекурсори, отруйні, сильнодіючі речовини або отруйні чи сильнодіючі лікарські засоби, а також обладнання для їх виготовлення, основним безпосереднім об'єктом злочину виступають встановлений порядок обігу вказаних предметів та пов'язана з ним безпека здоров'я населення. Шкода, заподіювана такими злочинами, спричинюється не тільки залізниці, яка несе повну матеріальну відповідальність перед відправником або отримувачем вантажу за його збереження, але й власнику (відправнику чи отримувачу) вантажу, які як і залізниця, можуть бути визнані у кримінальному провадженні потерпілими.

Предметом розкрадань вантажів на залізничному транспорті можуть бути будь-яке рухоме майно (матеріальні цінності), яке має певну вартість і прийня-

те залізницею від її клієнтів для перевезення, а також ті, що належать залізниці і переміщуються нею з використанням рухомого складу у якості вантажу для цілей власної господарської діяльності. Таким майном можуть бути: сировина для промислового виробництва, готова продукція, особисте майно приватних осіб тощо. Спектр видів вантажу, що перевозиться залізницею надзвичайно широкий. Відповідно до них на залізниці використовуються різні види рухомого складу, особливості конструкції якого мають не тільки технічне та технологічне значення, але й впливають на кваліфікацію злочинних посягань, що вчинюються з метою заволодіння вантажем, що перевозиться ним. Не відносяться до розкрадань вантажу викрадення іншого майна, що є власністю залізниці або тимчасово перебуває у її володінні чи користуванні, але не призначене для перевезення у якості вантажу. Наприклад, обладнання рухомого складу, залізничної колії тощо, а також те, що використовується для будівництва, ремонту чи обслуговування об'єктів залізничного транспорту і не є предметом перевезення ним.

Найбільш поширеним видом розкрадання вантажів на залізничному транспорті є крадіжка, тобто таємне викрадення чужого майна (вантаж). Термін «розкрадання» у чинному Кримінальному кодексі України, на відміну від Кримінального кодексу України 1960 року, в якому він застосовувався як універсальне поняття про різні види злочинного заволодіння державним або колективним майном, законодавець не використовує, а тому у цих методичних рекомендаціях його вживання слід розуміти у кримінологічному значенні.

Об'єктивна сторона крадіжки вантажу на залізничному транспорті полягає у таємному викраденні тобто прихованому, на думку винної особи, протиправному, безоплатному вилученні суб'єктом цього злочину з рухомого складу залізничного транспорту (вагону, платформи, цистерни тощо) або об'єктів для тимчасового зберігання (складів, вантажних дворів, контейнерних майданчиків тощо) майна, призначеного для перевезення або перевезеного залізничним транспортом. Наслідком вказаного діяння є спричинення потерпілій особі (залізниці, її клієнту) майнової шкоди, розмір якої перевищує 0,2 розміру неоподаткованого мінімуму доходів громадян (далі – НМДГ), у розумінні податкової соціальної пільги, встановленої в Україні на момент вчинення злочину. Станом на 1 січня 2017 року податкова соціальна пільга становить 50 % від прожиткового мінімуму, встановленого на цей час (1600 грн.), тобто 800 грн. Спричинення майнової шкоди шляхом крадіжки, шахрайства, привласнення чи розтрати у розмірі, що не перевищує 0,2 НМДГ не утворює складу злочину, передбаченого ст. 185 КК, а є адміністративним правопорушенням, відповідальність за яке встановлена ст. 51 Кодексу України про адміністративні правопорушення. У разі здійснення посягання на вантаж шляхом грабежу, розбою, а також його вимагання, склад вказаних злочинів не залежить від мінімального розміру майнової шкоди, яку було заподіяно злочином або на заподіяння якої мала умисел винна особа.

Грабіж характеризується відкритим викраденням вантажу, тобто вчиненням його в присутності інших осіб, які не є співучасниками злочину та не потурають йому і усвідомлюють протиправний характер дій винної особи, що також усвідомлює остання. Викрадення, яке було розпочате як таємне (крадіжка), пе-

перостає в грабіж у разі, коли винна особа усвідомлює, що до закінчення злочину його протиправні дії стали очевидними для інших осіб, але вона ігнорує цю обставину і продовжує їх з метою досягнення мети на заволодіння вантажем чи його частиною. У разі, коли особа, яка вчиняє викрадення вантажу, помилково вважає, що діє відкрито, хоча її дії залишались непомітними для інших осіб або ті не усвідомлювали протиправний характер її дій, таке посягання слід кваліфікувати як замах на грабіж. Застосування під час вчинення грабежу щодо потерпілої особи насильства, яке не є небезпечним для її життя та здоров'я, або погроза застосувати таке насильство, утворює кваліфікований склад грабежу, що підлягає кваліфікації за ч. 2 ст. 186 КК, а у разі застосування.

Крадіжка і грабіж – злочини з матеріальним складом, а тому є закінченими з моменту, коли винна особа реалізувала свій умисел на вилучення певного вантажу у певній кількості з місця його перебування та отримала реальну можливість розпорядитись ним у будь-який спосіб, незалежно від того чи скористалась вона такою можливістю. Наприклад, вилучення винною особою визначеної ним кількості вантажу із вагону, контейнеру та ін., що надає реальну можливість розпорядитися ним вказаній особі будь-яким чином на власний розсуд (передати іншій особі, використати для задоволення особистих потреб тощо) або переміщення викраденого вантажу за межі охоронюваної території, на якій він зберігався до викрадення.

Застосування насильства небезпечного для життя чи здоров'я особи, яка зазнала нападу, або погроза застосування такого насильства, наприклад щодо охоронника вантажу, вчинені з метою заволодіння вантажем утворюють закінчений склад злочину розбій і підлягають кваліфікації за відповідними частинами ст. 187 КК з початку такого нападу, незалежно від того чи досягла винна особа своєї злочинної мети.

Суб'єкт злочинів, спрямованих на заволодіння вантажем на транспорті шляхом крадіжки, грабежу, розбою та вимагання, передбачених ст.ст. 185, 186, 187, 189, 262 та 308 КК України, загальний зі зниженим віком – з 14 років. При заволодінні вантажем шляхом шахрайства (ст. 190 КК), а також привласненні, розтраті або заволодінні ним (ст. 191 КК) кримінальна відповідальність настає з 16 років. Суб'єкт злочину за ч. 2 ст. 191 КК спеціальний - службова особа, яка здійснює привласнення, розтрату вантажу або заволодіння ним шляхом використання свого службового становища. Службова особа може бути суб'єктом злочину також за ч. 3-5 ст. 191 та ч. 2 ст. 189 КК.

Суб'єктивна сторона усіх злочинів, що полягають у протиправному заволодінні вантажем характеризується тільки прямим умислом та корисливою метою. Під час їх вчинення винна особа усвідомлює зміст і суспільну небезпечність своїх дій, передбачає неминучість, на її думку, певних суспільно небезпечних наслідків у виді вилучення чужого майна з об'єкта залізничного транспорту і спричинення залізниці чи її клієнту певної майнової шкоди та бажає їх настання. Корисливий мотив має прояв у бажанні винної особи забезпечити особисте або іншої, третьої особи, незаконне отримання майнової вигоди (наживи).

Законодавець в статтях про злочини проти власності, та інші злочини, що вчиняються шляхом крадіжки, грабежу, розбою та вимагання, передбачив низку спільних для них обставин, що підвищують суспільну небезпечність цих

злочинів і обтяжують покарання за них, тобто виступають ознаками їх кваліфікованих та особливо кваліфікованих складів. А саме: вчинення злочину повторно, за попередньою змовою групою осіб; вчинення злочину, поєднане з проникненням у житло, інше приміщення чи сховище або що завдав значної шкоди потерпілому, вчинений у великих або в особливо великих розмірах, або організованою групою.

Більша частина з цих кваліфікуючих обставин мають однакове значення у будь-яких злочинах, що посягають на майно, яке є предметом відносин власності, у тому числі й у злочинах, що посягають на вантажі на залізничному транспорті, а також у інших злочинах, що вчиняються у той самий спосіб, а тому їх додатковий розгляд вбачається недоцільним. Певні труднощі для кваліфікації злочинів, що посягають на вантажі на залізничному транспорті викликають тлумачення та застосування таких кваліфікуючих ознак як вчинення злочину, поєднане з проникненням у житло, інше приміщення чи сховище. З метою подолання вказаних труднощів кваліфікації, Пленум Верховного Суду України у своїй постанові № 10 від 06.11.2009 р. надав наступні роз'яснення: «Під проникненням у житло, інше приміщення чи сховище слід розуміти незаконне вторгнення до них будь-яким способом (із застосуванням засобів подолання перешкод або без їх використання; шляхом обману; з використанням підроблених документів тощо або за допомогою інших засобів), який дає змогу винній особі викрасти майно без входу до житла, іншого приміщення чи сховища» [3, абз. 2, п. 22]. Якщо особа опинилась у житлі, іншому приміщенні чи сховищі не протиправно, а на законних підставах, наприклад, на запрошення господаря житла, або в магазині під час його роботи чи в приміщенні складу з дозволу його власника або персоналу, або користуючись вільним доступом тощо, то незалежно від того, коли у неї виник умисел на викрадення майна, вчинення нею потім із вказаних місць викрадення не можна кваліфікувати за ознакою проникнення у житло, інше приміщення чи сховище.

Також: «Викрадення майна не можна розглядати за ознакою проникнення в житло або інше приміщення чи сховище, якщо умисел на викрадення майна у особи виник під час перебування в цьому приміщенні» [3, абз. 3, п. 22]. Для кваліфікації викрадення вантажів на залізничному транспорті актуальними є розуміння понять «інше приміщення чи сховище». Поняттям «інше приміщення» охоплюються різноманітні постійні, тимчасові, стаціонарні або пересувні будівлі чи споруди, призначені для розміщення людей або матеріальних цінностей (виробничі або службові приміщення, гаражі, інші окремі будівлі господарського призначення тощо).

Під сховищем розуміють певне місце чи територію, відведені для постійного чи тимчасового зберігання матеріальних цінностей, які мають засоби охорони від доступу до них сторонніх осіб (огорожа, наявність охоронця, сигналізації тощо), а також залізничні цистерни, контейнери, рефрижератори, подібні сховища тощо [3, абз. 6, 7, п. 22].

Такими приміщеннями для розміщення, зберігання вантажів на залізниці є складські приміщення на території станцій, вантажних дворів, підприємств залізниці з обробки вантажів та ін., доступ в які для сторонніх осіб заборонено або обмежено. За ознакою проникнення в інше сховище слід кваліфікувати ви-

крадення вантажів із критих вагонів, залізничних контейнерів, цистерн, контейнерів, виготовлених спеціально для перевезення залізницею певного вантажу. Не підлягають кваліфікації за ознакою проникнення в інше сховище викрадення вантажів, які перевозяться у відкритих вагонах (напіввагонах), на відкритих платформах і доступ до яких є вільним. Але, якщо викрадення здійснюється із напіввагону, доступ до вантажу в якому закритий, наприклад, шляхом влаштування верхнього перекриття листами заліза, або на платформі з контейнера з вантажем, що перевозяться на ній, або з майданчиків, станцій чи вантажних дворів або відкритого рухомого складу, вантаж на якому перебуває під охороною, такі дії підлягають кваліфікації за ч. 3 ст. 185 КК України за ознакою проникнення в інше сховище.

Окремої уваги заслуговує питання про майнову шкоду, що заподіюється не тільки в наслідок викрадення вантажів з об'єктів залізничного транспорту, але й з метою отримання можливості вчинити таке викрадення, або як похідні наслідки вчиненого викрадення. Зазвичай, спричинення майнової шкоди для отримання доступу до майна з метою його викрадення розглядається як спосіб вчинення злочину і на кваліфікацію злочину не впливає. Питання про відшкодування вказаних збитків вирішується за цивільним позовом в рамках кримінального провадження. Але розкрадання вантажів на залізничному транспорті нерідко супроводжується заподіянням, окрім саме викрадення вантажу, майнової шкоди у значних або великих та особливо великих розмірах, а інколи й спричиненням аварії поїзда чи її загрози, а також загрози життю та здоров'ю людей, загибель людей, забруднення довкілля та іншими суспільно небезпечними наслідками. Наприклад, пошкодження рухомого складу, що утворює загрозу безпеці руху та його експлуатації і потребує значних матеріальних затрат для його ремонту, або залишення відкритою цистерни з паливом після викрадення його частини, що призвело до повної його втрати та забруднення довкілля або інших суспільно небезпечних наслідків.

У кожному з таких або подібних випадків необхідно, крім кваліфікації вчиненого викрадення вантажу, вирішувати питання кримінально-правової оцінки усіх суспільно небезпечних дій винних особи та, за наявності складу інших злочинів, забезпечувати повноту їх кваліфікації за сукупністю. Наприклад, за ст.ст. 185 та 194 КК, або ст.ст. 185 та 277 КК, або ст.ст. 185 та 239 КК та ін.

1.2. Окремі елементи криміналістичної характеристики розкрадань вантажів на залізничному транспорті

1.2.1. Предмет злочинного посягання

Серед елементів криміналістичної характеристики крадіжок на залізничному транспорті, особливе місце посідає *предмет злочинного посягання*, яким виступає вантаж. Кожен предмет злочинного посягання має характеристику, що впливає на вибір способів учинення і приховування крадіжок, місць їхнього вчинення, спосіб дій злочинців, а також обумовлює механізм слідоутворення. За характеристиками вантажу можливі здійснення організації розшуку вкраде-

ного, виявлення шляхів його збуту, відшкодування матеріальних збитків.

Вантаж – це матеріальні цінності, що перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього залізничному рухомому складі¹. У нашій країні на залізничному транспорті діє єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів, що містить такі розділи: продукція сільського господарства; продукція лісової деревообробної і целюлозно-паперової промисловості; продукція паливно-енергетичної промисловості; мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали і вироби; продукція машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості; продукція хімічної промисловості; продукція металургійної промисловості; продукція харчової промисловості; продукція легкої і поліграфічної промисловості; утильсировина. Існує низка чинників, що впливають на обрання предмета злочинного посягання. До таких чинників можна віднести:

1) *регіональність походження вантажів* – предметом крадіжки є головним чином продукція тієї промисловості, що переважає в даному регіоні;

2) *сезонність* – предмет крадіжки залежить від пори року;

3) *економічна доцільність* – предмет крадіжки зумовлений зростанням номінальної вартості певної продукції, зменшенням або збільшенням перевезень продукції залізницею;

4) *споживча цінність* – предметом крадіжки стає не будь-яка річ, а саме та, котра відповідає інтересам і потребам злочинця. На вибір предмета злочинного посягання в більшості випадків впливає наявність можливості швидко реалізувати вкрадені матеріальні цінності. Вкрадений вантаж має користатися так званим “попитом” в осіб, що займаються скуповуванням і перепродажем украденого, бути відносно дефіцитним і мати визначену вартість.

Для криміналістичної характеристики крадіжок на залізничному транспорті вагоме значення мають відомості про ознаки перевезеного вантажу. Перевезені матеріальні цінності характеризуються кількісними і якісними ознаками, що зумовлюють спосіб упакування, умови навантаження, вивантаження, техніку перевезення і режим зберігання. До кількісних ознак належать довжина, висота, вага, ширина, обсяг перевезених матеріальних цінностей. Наведені ознаки покладено в основу об’єднання вантажів у такі групи – негабаритні (довгомірні), важковагові і легковагові. Кількісні показники мають значення для розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Так, за розмірами вкрадених матеріальних цінностей можна встановити місце вчинення (тип одиниці рухомого складу), спосіб вчинення і приховування крадіжок. У свою чергу велика вага вкраденого вантажу свідчить про вчинення крадіжки групою осіб, а також про використання ними автомобільного чи іншого транспорту.

Якісні ознаки доцільно розділити на дві групи: 1) фізико-хімічні, що відображають матеріальний зміст речі. Від таких ознак залежать навантаження, вивантаження, зберігання, транспортування вантажу; 2) номінальні, що характеризують соціальну сутність речі. Від них залежить ступінь захисту вантажу.

Перший різновид ознак покладено в основу об’єднання вантажів у такі

¹ Див.: Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273 / 96 // ВВР України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.

групи:

навалювальні – вантажі, перевезені без обліку місць. Основна маса таких матеріальних цінностей перевозиться на відкритому рухомому складі (кам'яне вугілля, кокс, руда, торф, чорні метали, дрова, металобрухт та ін.). Також у цю групу включено вантажі, що піддаються атмосферним опадам і розпиленню: цемент, вапно, алебастр, мінеральні добрива, сіль та ін., котрі перевозяться в критих вагонах, хоперах, цементовозах, минераловозах¹;

насинні – «хлібні вантажі» (жито, пшениця, овес, борошно), насіння соняшника і бобових культур, мірошницькі і зернові відходи, відруби, комбікорм перевозяться без обліку місць в критих вагонах або вагонах-зерновозах, муковозах;

наливні – рідкі вантажі. Первозяться в цистернах і бункерних піввагонах. До таких відносять: нафту і нафтопродукти (гас, бензин, дизельне паливо, лігроїн, мазут, олії), хімічні вантажі (різні кислоти), продукти харчової промисловості (рослинні олії, спирт, патоку, тваринний жир та ін.)². Значна частина наливних вантажів належить до числа небезпечних³;

пакетні – «тарно-штучні» вантажі. По кількості найменувань – це найбільша група. До них належать: лікєро-горілчані та тютюнові вироби, швацькі, скляні, порцелянові вироби, сіль, цукор та ін. Для їхнього пакування використовуються мішки, шухляди, бочки, контейнери. Такі вантажі перевозяться в критому рухомому складі. Метал у болванках, злитках, автомобілі, шини, сільськогосподарська техніка, лісоматеріали та ін. (для їхнього пакування використовуються піддони, стропи, піддони-платформи, усадочна плівка) перевозяться у відкритому рухомому складі⁴.

Такий поділ вантажів на види за фізико-хімічними ознаками при розслідуванні крадіжок дає змогу встановити тип рухомого складу, в якому перевозилися вкрадені матеріальні цінності, місця їхнього збуту, здійснювати розшук викраденого майна за умовами, необхідним для їхнього збереження (наприклад, цукор, борошно, цемент не терплять вологості, продукти харчування можуть

¹ Див.: Правила перевезення вантажів навалом і насипом / Наказ Мінтрансу України № 542 від 20.08.2001 // Офіц. Вісн. України. – 2001. – №37. – Ст. 1721. – С. 266; Статут залізниць України: Зат. постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 6 квітня 1998 року // Офіц. Вісн. України. – 1988. – №14. – Ст. 548;

² Див.: Правила перевезення наливних вантажів / Наказ Мінтрансу України № 229 від 18.04.2003 // Офіц. Вісн. України. 2003. – №29. – Ст. 1495.

³ Небезпечні – особливорежимні вантажі, що можуть бути причиною вибуху, пожежі, захворювання, отруєння або опіків людей та тварин, а також викликати псування інших вантажів, рухомого складу, споруд. За характером безпеки та властивостями поділяються на 10 категорій: 1) речовини, здатні до утворення вибухових сумішей; 2) стиснені та скраплені гази; 3) самозаймані речовини; 4) речовини, що займаються від дії води; 5) легкозаймисті речовини; 6) їдкі речовини; 7) радіоактивні речовини; 8) сильнодіючі речовини; 9) отруйні речовини; 10) вибухові речовини і предмети (див.: Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000. №1644 // ВВР України. – 2000. – №28. – Ст. 222).

⁴ Див.: Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах / Наказ Мінтрансу України № 644 від 21.11.2000 // Офіц. Вісн. України. 2000. – № 48. – Ст. 2108. – С. 207; [177] Статут залізниць України: Зат. постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 6 квітня 1998 року // Офіц. Вісн. України. – 1988. – №14. – Ст. 548.

зберігатися в умовах низьких температур). Знання ознак вантажу також дозволяє встановити наявність супутніх об'єктів – до таких належать пакувальні й зв'язувальні засоби. При розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті ці об'єкти сприяють установленню: 1) місця вчинення злочину (наприклад, коли предмет злочинного посягання не визначено, злочинець розкриває тару на місці її вилучення, при цьому незалежно від його вибору упакування залишається на місці вчинення крадіжки); 2) особи злочинця і знаряддя злому, оскільки пакувальні й зв'язувальні засоби значною мірою піддаються впливу з боку злочинців і є носіями слідів.

До ознак, що відображають соціальну сутність речі, від яких залежить стан організації охорони вантажів, слід віднести їхню номінальну вартість (цінність). Такі ознаки покладено в основу поділу вантажів на групи:

номенклатурні (охоронювані) – автомобілі, сільськогосподарські машини, трактори та їхні частини, машини та їхнє устаткування (електричні й газові плити), вибухонебезпечні речовини, засоби індивідуального захисту, мисливська нарізна, спортивна і газова зброя, метанол, спирти і феноли, лікєро-горілчана продукція, тютюнові вироби, відео- та аудіоапаратура, засоби електронно-обчислювальної і копіювальної техніки, ювелірні вироби, продукція парфюмерно-косметичної промисловості, вироби з порцеляни і фаянсу, продукція легкої і хутряної промисловості, гумово-технічні вироби, меблі, музичні інструменти, кольорові метали, хіміко-фармацевтична продукція, м'ясні вироби, макаронні вироби, кондитерські вироби, крім борошняних, мед, цукор, олія тварина і сир, олія соняшникова, консерви, світлі нафтопродукти;

безноменклатурні – ліс, сталевий прокат, труби, цегла, вироби з паперу, клей, меблі металеві, борошно, овочі і фрукти свіжі, мінеральні добрива, смоли синтетичні, феросплави, чавун, бавовна, черепиця і шифер, руди і рудні концентрати, торф, вугілля, кокс, нафтобитум, гудрон, мазут та ін.

Перелік вантажів, що охороняються (номенклатурних), містить у собі 54 найменування матеріальних цінностей, а усього вантажів, перевезених залізницею, – 5300. Тому багато матеріальних цінностей при перевезеннях залишаються без охорони. Найбільш уразливими є вантажі, перевезені на відкритому рухомому складі.

Специфіка вантажів, їх кількісні і якісні показники слугують підставою для встановлення кореляційних зв'язків між предметом злочинного посягання та таких елементів криміналістичної характеристики крадіжок на залізничному транспорті, як обстановка, спосіб вчинення та типові сліди. Так, характер вантажу зумовлює місце, спосіб вчинення крадіжки, кількість осіб, що беруть участь у його злочинному заволодінні, наявність транспортних і навантажувальних засобів. Кореляційний зв'язок між предметом злочинного посягання і типовими слідами виявляється в тому, що сам вантаж, його пакувальні матеріали чи їхні частини, виявлені на місці події або вилучені в злочинця, є носіями слідів злочину. Зміни на цих об'єктах (розкриття тари злочинцем) є джерелом інформації.

1.2.2. Обстановка вчинення злочину

Обстановка вчинення злочину є одним із елементів криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Вміле використання в ході розслідування криміналістичної інформації про обстановку вчинення крадіжки дає змогу більш повно усвідомити просторово-часові межі злочину, його механізм, ймовірні місця збереження і збування украденого, побудувати версії про кількість та характеристику злочинців.

Обстановка, в якій вчиняються крадіжки вантажів, викликана в першу чергу специфічними умовами роботи залізничного транспорту, організацією роботи різних служб залізниць, у тому числі їхніми недоліками, а також даними про місце і час вчинення злочину.

До специфічних умов роботи залізничного транспорту належать:

– *зосередження на об'єктах залізничного транспорту значної кількості матеріальних цінностей* – залізничний транспорт забезпечує доставляння вантажів у різні регіони нашої країни, держав ближнього і далекого зарубіжжя. Щодооби на мережі доріг знаходиться величезна кількість перевезених вантажів, вартість яких обчислюється мільйонами гривень. Значна концентрація матеріальних цінностей на відносно малих площах створює передумови для вчинення крадіжок вантажів;

– *безупинний цикл роботи* – виявляється в тому, що більшість служб і підрозділів залізничного транспорту працюють цілодобово. Такий режим функціонування створює підвищену уразливість перевезених матеріальних цінностей, сприяє вільному доступу злочинців на його об'єкти в будь-який час доби, дозволяє використовувати вечірній і нічний час для вчинення злочинів. Наявність на вокзалах і станціях залів чекання, торгових точок, готелів і кімнат відпочинку, що працюють цілодобово, робить об'єкти залізничного транспорту місцями скупчення груп бездомних і безробітних осіб, що об'єднуються в злочинні групи з метою вчинення крадіжок вантажів;

– *розмаїтість технологічних операцій з оброблення перевезеного вантажу і транспорту* – зазначені операції виконуються значною кількістю працівників залізничного транспорту, що істотно ускладнює встановлення місця вчинення злочину та осіб, причетних до цього. До основних технологічних операцій, що виконуються працівниками залізниць, відправниками вантажу і вантажоодержувачами, належать: приймання вантажу станцією від відправника до перевезення; навантаження вантажів у вагони; відправлення навантажених вагонів зі станції; операції з вантажами в шляху їхнього проходження зі станції відправлення до станції призначення; приймання навантажених вагонів на станції призначення; вивантаження вагонів. Кожна з них пов'язана з проведенням додаткових вантажних операцій. Так, на прийнятті до перевезення вантажі наноситься маркування, після цього здійснюється навантаження у вагон, по закінченні якого провадиться опломбування одиниць рухомого складу. Перед відправленням вагон подається маневровим локомотивом на сортувальну станцію для формування складу, де піддається технічному огляду і передачі в парк відправлення. В останньому вагон піддається ще й огляду в комерційному відно-

шенні. У шляху проходження в необхідних випадках провадяться сортування вагонів, відчеплення одних і причеплення інших по напрямках станцій призначення вантажу, ремонт вагонів, зміна локомотивів, комерційні огляди.

Окремі операції характеризуються високим темпом проведення, що нерідко сприяє швидкоплинності механізму вчинення крадіжок. Кількість, виконання одна за одною технологічних операцій при несвоєчасному виявленні злочину тягнуть за собою втрату матеріальних слідів. Як свідчать результати узагальнення й аналізу кримінальних проваджень, крадіжки вантажів учинялися при проведенні наступних технологічних операцій: при транспортуванні вантажу від відправника вантажу до станції відправлення – 5 %; при навантаженні вантажу – 11 %; при формуванні рухомого складу – 16 %; під час технічного чи комерційного огляду складу – 4 %; при транспортуванні вантажу від станції відправлення до станції призначення – 64 %;

– *швидкість вантажних перевезень і значна довжина маршрутів проходження рухомого складу* – сприяють переміщенню самого місця події на значні відстані, тим самим ускладнюючи своєчасне виявлення злочинів. Це і є причиною розбіжності місця виявлення злочину і місця його вчинення. Сприятливі умови для вчинення і приховування крадіжок створюють як малі, так і великі швидкості пересування рухомого складу. Прямування поїзда з малою швидкістю обумовлюється складністю профілю колії (підйом, спуск, зниження швидкості перед в'їздом на станцію перед вхідним світлофором). Малі швидкості пересування рухомого складу надають можливість злочинцю проникнути у відкритий вагон (піввагон, платформу) під час його проходження, вчинити крадіжку вантажу і сховатися з місця вчинення злочину.

У свою чергу великі швидкості проходження дозволяють особам, що вчинили крадіжку вантажу, швидко сховатися з місця вчинення злочину, а у разі затримання, шляхом викидання матеріальних цінностей позбутися від них на ходу потяга, що йде, укрити вантаж у заздальгідь відведених місцях по ходу руху потяга. Великі швидкості проходження рухомого складу також сприяють миттєвому роз'єднанню місця виявлення і вчинення крадіжки на десятки, а в деяких випадках і сотні кілометрів. Крім того, зазначені обставини значно ускладнюють встановлення напрямків відходу злочинців, місця вчинення злочину – вилучення і заволодіння вантажем, а також, місця, де злочинці залишили потяг;

– *відносно вільний доступ до рухомого складу* – на об'єктах залізничного транспорту контрольно-пропускна система практично не діє. Більшість станцій, як правило, не мають огорожень території вантажних районів, контейнерних майданчиків, вантажних і сортувальних парків. Станції відправлення і призначення вантажу нерідко розміщені в місцях великих адміністративних центрів і промислових підприємств. Ці чинники сприяють проникненню у вантажні райони, контейнерні пункти, вантажні станції злочинних груп, до складу яких входять бездомні, неповнолітні, раніше засуджені з метою вчинення крадіжки вантажів. Перебуваючи тривалий час на об'єктах залізничного транспорту без засобів до існування, вони поєднуються в злочинні групи і, користуючись недостатнім захистом вантажів в одиницях рухомого складу, вчиняють крадіжки.

Недоліки в роботі різних служб залізниць також характеризують обста-

новку вчинення крадіжок вантажів. Кількість зазначених недоліків досить велика і характер їх різноманітний. Вивчення криміналістичної літератури, узагальнення й аналіз кримінальних справ по фактах крадіжок вантажів з рухомого складу, вчинених злочинними групами, дозволяють виділити наступні групи недоліків у роботі служб залізниць, що найчастіше використовуються як сприятливі обставини для вчинення такого роду злочинів:

– *порушення правил навантажувальних робіт* – а) неправильне завантаження контейнерів, що сприяє переміщенню вантажу і нерівномірному тиску на його стіни і підлогу; б) розміщення контейнерів на рухомому складі дверми назовні, а також неповним комплектом; в) кріплення контейнерів і вантажів з порушенням технічних умов під час перевезення на відкритому рухомому складі; г) навантаження матеріальних цінностей у несправні вагони, контейнери; д) неповне чи неточне нанесення маркувальних знаків на вантажні місця; ж) накладення несправних запірно-пломбувальних пристроїв (далі ЗПП) або з порушенням правил установки останніх;

– *порушення транспортування й оброблення вантажених вагонів* – а) тривалі стоянки вантажних потягів на роз'їздах, в обгінних пунктах, у вхідних світлофорів станцій; б) затримка відправлення зі станцій сформованого рухомого складу; в) тривалі стоянки вантажних потягів у чеканні розвантаження; г) відсутність на станціях проходження технічного обслуговування вагонів; д) організація відчіпного ремонту вагону на станції проходження; е) здійснення маневрування з виходом рухомого складу за межі станції на перегін без дозволу; і) неналежне технічне обслуговування і комерційний огляд складу; к) вивіз контейнерів, вантажів з вантажних районів і контейнерних пунктів без дозволу;

– *неналежна охорона вантажу* – а) залишення без охорони вантажів, що знаходяться на території вантажних дворів, контейнерних пунктах; б) несвоєчасне прибуття стрільців воєнізованої охорони для прийняття вантажу; в) прийняття вагонів під охорону з пошкодженнями і деформацією кузова; г) відсутність спостереження за вагонами по обидва боки при проходженні рухомого складу; д) ігнорування проведення огляду ЗПП, а також вантажів, перевезених на відкритому рухомому складі при стоянках потяга; е) залишення вантажних потягів без охорони на проміжних станціях, у пунктах технічного огляду для усунення комерційних чи технічних несправностей, після прибуття потягу на змінний пункт чи на станцію призначення до прийняття новим нарядом;

– *неналежне технічне забезпечення схоронності вантажів* – а) відсутність огорожень вантажних районів, контейнерних пунктів та інших об'єктів вантажного господарства; б) відсутність охоронної сигналізації і блокувальних пристроїв, відеокамер; в) часткове функціонування чи повна відсутність освітлення на станційних коліях, у парках прийняття і відправлення потягів, у місцях виконання вантажно-розвантажувальних і маневрових робіт, екіпірування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, на територіях вантажних районів, контейнерних майданчиків, сортувальних платформ, вагонних ваг, а також у місцях, де працівники зустрічають потяги; г) відсутність пристроїв посекційного вимикання зовнішнього освітлення вантажно-розвантажувальних та інших станційних колій на проміжних станціях з невеликим обсягом вантажної роботи.

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

Обов'язковим елементом обстановки, в якій відбуваються крадіжки вантажів, виступає *місце* їхнього вчинення. Місцем вчинення злочину по справах про розкрадання вантажу є рухомий склад і ділянка простору (шляху залізниці), на якому він знаходився в момент вчинення розкрадання. Місцем безпосереднього вилучення матеріальних цінностей є вантажний парк, який становлять криті, ізотермічні вагони, піввагони, думпкари, хопери, платформи, транспортери, цистерни. При цьому вибір місця безпосереднього вилучення обумовлюється цінністю вантажу, що знаходиться в ньому. Про це злочинці судять з огляду на тип рухомого складу, оскільки кожний з перелічених вантажних вагонів і контейнерів призначений для перевезення певних вантажів. Обираючи місце безпосереднього вилучення вантажу (одиниці рухомого складу), злочинці враховують конструктивний пристрій вантажного вагона, що впливає на обрання способу вчинення крадіжки вантажу. Враховується також місце перебування вантажного вагона в рухомому складі, оскільки група вагонів з номенклатурними вантажами (охоронюваними) ставиться в головну частину потяга¹.

У свою чергу місцем заволодіння вантажем є територія залізниці, на якій у момент вчинення крадіжки знаходився рухомий склад. Як уже зазначалося, однією із специфічних умов роботи залізничного транспорту є різноманіття технологічних операцій з оброблення перевезеного вантажу і транспорту. Кожна операція провадиться на певних станціях. Останні, будучи лінійною виробничо-господарською одиницею залізничного транспорту, поділяються на вантажно-розвантажувальні, сортувальні, проміжні станції.

На території вантажно-розвантажувальних станцій основна маса крадіжок вантажів з рухомого складу відбувається на приймально-відправочних і вантажно-розвантажувальних шляхах. Підготовка до вчинення крадіжок відбувається у вантажних районах і на контейнерних майданчиках. На території сортувальних станцій крадіжки вчиняються в пунктах технічного обслуговування вагонів, на приймально-відправочних шляхах. Підготовка до крадіжок на цих станціях здійснюється в парках формування і розформування складу. Найбільша кількість крадіжок відбувається на території проміжних станцій в обгінних пунктах, на роз'їздах і при стоянці на перегоні в прохідного і вхідного світлофорів.

Нині почастишали крадіжки під час руху потягів (відкритого рухомого складу) по перегонах між роздільними пунктами. У цих умовах вибір місця злочину найчастіше викликаний складним профілем колії деяких ділянок залізничних перегонів, по яких потяги рухаються з малою швидкістю; наявністю прилягаючих до залізниці населених пунктів і лісових масивів.

Місце вчинення крадіжки нерідко вказує на особу злочинців, а саме: на

¹ Див.: Положення «Про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України» // Наказ Укрзалізниці від 29.12.2008 № 570-Ц.

їхню професійну приналежність. Перед злочинцями з числа працівників залізничного транспорту проблема вибору місця вчинення крадіжки, як правило, не виникає. Даний злочин вони вчиняють за місцем своєї роботи. Особи, що не мають відношення до роботи залізничного транспорту, при виборі місця значну увагу приділяють таким чинникам: стану освітлення, далекості, безлюдності об'єктів, можливості доступу до рухомого складу, під'їзду автотранспорту. Тому ця категорія злочинців в основному вчиняє крадіжки на проміжних станціях, перегонах, роз'їздах.

Місце вчинення злочину в багатьох випадках обумовлює і місце приховування. При крадіжках, вчинених на станціях, місцями приховування є порожні вагони, контейнери, локомотиви, службові приміщення, стрілочні пости, місця під естакадами, предмети (коробки, труби, бочки), що знаходяться на території вантажних районів. При крадіжці, вчиненої на перегоні, місцями приховування обираються невеликі лісопосадки, що проходять уздовж залізничних колій, яри, ями, різні об'єкти, розташовані поблизу.

Обстановку, у якій відбуваються крадіжки вантажів, характеризує час їхнього вчинення. Ознаки чинника часу по цій категорії справ виражаються не тільки в часі доби, як у більшості криміналістичних характеристик методик розслідування окремих видів злочинів, а й в часі року. Узагальнення й аналіз кримінальних проваджень по фактах крадіжок вантажів з рухомого складу дозволяють зробити висновок про те, що більшість крадіжок відбувається у вечірній і нічний час доби, коли території станцій і ділянок залізничних перегонів погано проглядаються, зменшується кількість працюючих осіб. У цей час обмежується можливість припинення і своєчасного виявлення злочинів, а для злочинців з'являється можливість відкрито проникнути до місця перебування рухомого складу, розкрити його, якщо в цьому є необхідність, а після вчинення крадіжки сховатися з місця вчинення злочину. Більша кількість крадіжок вантажів, учинених у цей час приходиться на сторонніх осіб і працівників воєнізованої охорони.

Як уже зазначалося, працівники залізничного транспорту вчиняють крадіжки за місцем своєї роботи. Велика частина їх працює в денний час і, отже, свої злочинні дії вони здійснюють або в обідню перерву, або до кінця робочого дня.

Таким чином, інформація про обстановку вчинення крадіжки вантажів сприяє встановленню способу крадіжки і чинників, що вплинули на його вибір, визначенню напрямку, в якому сховалися злочинці з місця події, а також дозволяє відтворити черговість і послідовність розвитку самої події злочину.

1.2.3. Способи вчинення злочину

У криміналістичній характеристиці крадіжок вантажів на залізничному транспорті, особливе місце посідають *способи вчинення крадіжок*. І це не випадково, оскільки саме способи найбільше тісно пов'язані з особою злочинця, його поведінкою, навичками. Встановлення способу крадіжки дозволяє істотно обмежити коло підозрюваних осіб, визначити місце і час вчинення злочину, умови, що сприяли вчиненню крадіжок, приблизне число злочинців, їхню підготовленість та інші обставини.

Спосіб вчинення злочину як образ дій злочинців, об'єднаних єдиним на-

міром і спрямованих на досягнення поставленої мети, структурно містить у собі три елементи: підготовка, вчинення і приховування.

Дії з підготовки до вчинення злочину є наступними

- підбирання співучасників, що володіють певними професійними навичками, відомостями про роботу залізничного транспорту, мають злочинний досвід, добре налагоджені канали збуту вкраденого, транспортний засіб;

- вибір об'єкта (типу рухомого складу), з якого передбачається вчинення крадіжки вантажу, збирання інформації про об'єкт, тобто одержання відомостей про характер перевезеного вантажу, умови його охорони, а також обстановку в якій має бути вчинена крадіжка. Ці дії проявляються в такому. Співучасники злочину протягом декількох днів ведуть спостереження за об'єктом, при цьому фіксують усі відомості про пересування рухомого складу, переміщення вантажу по датах і часу. Отримані дані аналізують, а висновки використовують для визначення місця і способу вчинення крадіжки.

- підшукування знарядь злому перешкод об'єкта (кузова вагона, запірнопломбувального пристрою), транспортних засобів для пересування і перевезення вкраденого вантажу;

- пошук каналів збуту вантажу і місць збереження вкраденого (за місцем проживання і роботи, на місцевості, що прилягає до залізниці), створення схованок для винесення (вивезення) вкраденого вантажу;

- складання плану-схеми вчинення крадіжки, розподіл ролей по вилученню, переміщенню і збереженню вантажу, підготовка неправдивого алібі.

- дії працівників залізничного транспорту, що зовні нагадують недбале виконання ними службових функцій, а власне кажучи є підготовкою до крадіжки. До числа таких дій можна віднести: порушення правил установки ЗПП; створення пошкодження тари при сильному ударі об інший вагон, колеса якого закріплені башмаками або умисне кидання тари з вантажем на землю, внаслідок чого утворюються пошкодження і доступ до вантажу; переформування потяга, «помилкове» відчіплення вагона для ремонту або складання комерційного акта, постановка вагона в тупик, затримання рухомого складу на перегонах, біля входних світлофорів.

У структурі способу крадіжок вантажів з рухомого складу залізничного транспорту особливе значення має така його складова, як спосіб вчинення. 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 входних світлофорів станцій; неналежне забезпечення таємниці інформа-

ції, яка міститься у перевізних документах, що дозволяє виявляти вагони з цінним вантажем; порушення правил складання таких документів та їх роз'єднання від вантажу; відсутність огорожень пристроїв охорони сигналізації та інших технічних засобів охорони вантажів в парках станції; недоліки в організації і діяльності воєнізованої охорони та ін.

Способи розкрадань вантажів з рухомого складу окремі науковці класифікують за різними ознаками:

1. У залежності від джерел розкрадань розрізняють: викрадення з критих вагонів, з контейнерів, з піввагонів і платформ, з цистерн, з ізотермічних вагонів та інших спеціальних вагонів.

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

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

4. В залежності від впливу на рух складу вони поділяються на розкрадання, пов'язані з зупинкою потягу й на ті, що не впливають на рух.

Одна з особливостей вчинення розкрадань вантажів на залізниці полягає саме у вчиненні їх працівниками залізничного транспорту: прийомоздавачами, приймальниками потягів, завідуючими складами, комірниками, завідуючими вантажними дворами, вагарями, представниками організацій-замовників, слюсарями пунктів технічного огляду, оглядачами вагонів, складачами потягів, монтерами колії, машиністами та помічниками машиністів локомотивів, працівниками служби руху – черговими по станції, сортувальними гірками, стрільцями воєнізованої охорони залізниці, вантажниками, крановиками тощо. До особливостей також відноситься вчинення розкрадань організованими злочинними групами за участю працівників залізниці.

Більш типові способи розкрадань вантажів саме працівниками залізничного транспорту:

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.

Окремо треба зазначити способи розкриття окремих захисних елементів вагонів. Контроль за збереженням вантажів в рухомому складі вирішуються шляхом навішування ЗПП, які в 1995 році прийшли на зміну традиційній свинцевій пломбі. Силові ЗПП одноразового використання застосовуються для пломбування будь-яких видів залізничних вагонів, цистерн, контейнерів, автофургонів, а також складських приміщень. Серед них найбільш розповсюдженими на Україні є ЗПП “Варта-Універсал М”. Способи їх розкриття такі:

- розпил пристрою у місці з’єднання стійки та втулки з наступним з’єднанням шляхом зварювання чи склеювання;
- розрубання чи розпилювання тросу у будь-якому місці з наступним з’єднанням шляхом скручування, зварювання тощо;
- розкручування тросу по дротах з наступним їх витягуванням по одному з тіла запірно-пломбувального пристрою. Після цього дроти знову скручуються (не обов’язково всі) та протягуються знову через втулку;
- робляться отвори на основах втулки, біля вхідного чи вихідного отворів механізму запирання, шляхом свердління. Через ці отвори будь-яким зручним предметом (сталеве проволока, свердло, шило тощо) діють на притискні кулі чи пружини, послаблюючи їх дію на трос. Після цього виймають трос;
- заморожування кулькового фіксатора – цей спосіб застосовується при низькій температурі, або при застосуванні різного роду заморожувальних пристроїв (наприклад рідкого азоту). У середину корпусу вводиться вода, через певний проміжок часу відбувається зледеніння пружини і сепаратора з кульками. За рахунок цього нерухомість пломбувального троса в зворотному напрямку слабшає і дає можливість витягти його з корпусу ЗПП;
- стягування корпусу з троса – здійснюється шляхом нанесення ударів по задньому торцю корпусу, через гумовий протектор одночасно прокручуючи його на тросі по годинній стрілці й у протилежному напрямку. При цьому порушується структура плетива троса і слабшає контакт із кульками фіксатора;
- відділення троса від кулькового фіксатора – здійснюється шляхом уведення у середину корпусу спеціального інструмента, що відокремлює трос від обмежувальної шайби, пружини, сепаратора з кульками і тим самим дає можливість розкрити ЗПП. Застосування такого способу можливо за умови, якщо зазор між тросом і внутрішньою поверхнею вузла достатній для уведення стороннього предмета.

Серед наведених є способи, при використанні яких ЗПП не руйнуються і сліди зняття злочину на них мають значну ступінь латентності. Використання таких способів вимагає від зломщика знань механізму фіксації пристрою і до-

силь високої кваліфікації, оскільки дії злочинців в основному спрямовані на блокуючи стрижень чи трос фіксуючого пристрою з метою його розблокування. Виявлення слідів зламу при цьому є складним завданням, яке може бути вирішено проведенням трасологічної експертизи, про що буде йтися далі.

Способи руйнування стінок, що обгороджують вантаж, можуть бути однаковими. До таких способів можна віднести:

- розпил / розріз бічної стінки, підлоги, даху вагонів, контейнерів для доступу до пакетного або швидкопсувального вантажу;

- проруб / пролом підлоги критого вагона. Можливість використання даного способу пояснюється тим, що на території України в експлуатації знаходяться криті вагони з дерев'яною підлогою;

- просвердлювання бічної стінки, підлоги, днища вагона, піввагона, контейнера, цистерни з метою крадіжки насипних чи наливних вантажів (2,0%);

- порушення цілісності тари (шухлядова, катно-бочкова, кипова, мішкова). При проникненні до вантажу, що знаходиться в дерев'яній тарі (шухляда), цвяхи, що кріплять дошки, витягуються або ж дошки відривають, не витягуючи цвяхів, і через отвір, що утворився, вчиняють крадіжку. Вантажі, що знаходяться в м'якій тарі, розкрадаються шляхом розпорювання обшивки по швах. З картонних коробок вантаж витягується шляхом зняття контрольних чи бандерольних стрічок або розрізування коробки. З фанерних шухляд вантажі витягуються шляхом віджимання торцевих стінок тари. Бочкотара розкривається шляхом відкручування пробок, порушення обручів і виймання однієї чи декількох дощок днища.

Окрему групу серед способів вчинення крадіжок вантажів, пов'язаних з подоланням перешкод, становлять способи розкриття вантажно-розвантажувальних отворів – дверей, люків. Найбільш поширеними з них є:

- віджимання дверей вагона (контейнера) – при цьому способі лом чи інший металевий предмет підсувається між нижньою рейкою і дверними косинцями, двері піднімається нагору, їх кут виводиться за межі кронштейна. Потім у такий самий спосіб звільняють другий кут дверей, після чого їх відтягують від стіни вагона;

- розпилювання “вушок” дверних накладок;

- розпилювання важеля, який шарнірно з'єднує розвантажувальний люк і дверну закидачку – при використанні цього способу люк, розташований у двері вагона, відкривається довільно (відкидається в низ);

- пролом ґрат верхнього люка – цей спосіб найчастіше застосовують при крадіжці овочів і фруктів із критих вагонів, оскільки верхні люки під час перевезення таких вантажів закриті дерев'яними ґратами, які легко розбиваються;

- використання знарядь ударної дії по кришці верхнього засипного люка сприяє мимовільному відкриванню замка. Зазначені люки у більшості випадків не опломбовуються, а захлопуються;

- зняття кришки верхнього люка – цей спосіб застосовується при крадіжці нафтопродуктів з цистерн шляхом відкручування відкидних болтів, що закріплюють кришку люка;

- вибивання осі вушка навантажувального люка – при використанні цього способу люк відкривається в протилежний бік без пошкодження ЗПП.

На залізничному транспорті більшість крадіжок вантажів вчинюються організованими злочинними групами. 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.

Від'єднання перевізних документів від вантажів. 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. Іноді злочинці з числа працівників залізниці навмисно перекручують зміст документа, змазують або нечітко ставлять відбитки штампів станцій чи підроблюють їх.

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

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

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.

Основними прийомами реалізації переадресування вантажів є інтелектуальна та матеріальна підробка справжніх документів. За результатами вивчення

матеріалів кримінальних справ в 70 % випадків злочинці використовують ксерокопії бланків справжніх документів. Переадресовуючи вантажі з метою їх розкрадання, злочинці в примірниках, що призначені для обліку і звітності, про- ставляють 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 залі- ниця може за заявою відправника чи одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж)¹. У випадках пе- реадресування вантажів оформлюються нові документи. Дані досліджень свід- чать, що через порушення встановленого порядку оформлення переадресації шляхом різних маніпуляцій з перевізними документами, у тому числі навмис- ного переадресування, вантажі накопичуються на окремих, заздалегідь визна- чених станціях, простоюють там певний час, а потім за змовою з клієнтами реалі- зуються. 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.

Викрадання високоліквідних вантажів (пально-мастильних матеріалів, феросплавів, металопрокату) шляхом маніпулювання супроводжувальними до- кументами та з використанням недоліків технологічного процесу підприємств.

Однією з актуальних і малодосліджених проблем боротьби зі злочинніс- тю в сфері вантажних перевезень є розкриття та розслідування викрадань паль- но-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 по- рівнянні з минулим десятиліттям, значно зросли і характеризуються більш ви- тонченими способами здійснення.

Такі злочини вчиняються, як правило, організованими злочинними гру- пами, до складу яких входять працівники клієнтських організацій і залізничних станцій з однієї зміни з їх навантаження та транспортування залізничним тран- спортом, а також посадові особи станції та керівний склад клієнтських органі- зацій, що здійснюють організаційно-розпорядницькі та контрольні функції в процесі відвантаження і перевезення пально-мастильних матеріалів. На підпри- ємствах співучасниками злочинної групи розробляється виробнича технологія, заснована на недосконалої технології наливу та системи обліку, у результаті чого з'являється можливість перетворення пально-мастильних матеріалів у не- враховані. Після цього вони, під прикриттям підроблених документів, виво- зяться з заводу та відправляються зі станції для збуту під видом законного пе- ревозення 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 то- го, особи, що здійснюють функції контролю за повнотою обліку навантаження,

¹ Див.: Статут залізниць України: Затверджений постановою Кабінету Міністрів Украї- ни від 6 квітня 1998 року № 457.

часто самі є співучасниками викрадання, тому якщо навіть і з'являється інформація про викрадання, то вона швидко гаситься.

Вивчення матеріалів кримінальних проваджень 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 і під час руху потягів. Злочинці на станції таємно сідають у піввагон з металевими трубами, різного роду заготовками з металу, брухтом кольорових металів тощо та під час руху скидають вантаж з вагону. В цей час декілька їх співучасників на вантажівці їдуть за шляхом прямування потягу та збирають викрадений вантаж. У цьому випадку місце події являє собою значну ділянку місцевості.

Відомо багато випадків, коли викрадення вантажу відбувається під час стоянок на 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.

Всі вищенаведені обставини зі встановленням фактичної маси вантажу дають змогу злочинцям вчиняти викрадання металів з відкритого рухомого складу шляхом вивантаження з використанням кранів або ручним способом без

складання актів загальної форми та комерційних актів на нестачу вантажів.

У структурі способу крадіжки важливе місце посідають дії, спрямовані на приховування слідів вчиненого злочину, оскільки окремі елементи приховування входять у зміст способів як підготовки, так і вчинення злочину. Аналіз матеріалів кримінальних справ про крадіжки вантажів з рухомого складу дозволяє дійти висновку про те, що до способів приховування головним чином удаються особи з числа працівників залізничного транспорту. При цьому вони завжди використовують свої професійні навички, вміння, намагаючись приховати сам факт крадіжки, оскільки виявлення її ознак загрожує викриттям. Особи, що не працюють на залізничному транспорті, до приховування удаються відносно рідко, і те тільки для того, щоб відтягти момент виявлення ознак крадіжки, котрі, як правило, виявляються через певний проміжок часу і на великій відстані від місця її вчинення. Для приховування ознак проникнення до вантажів використовувалися такі способи:

- навішування раніше розкритих ЗПП – цей спосіб приховування застосовувався в тих випадках, коли ЗПП встановлювався з порушенням правил і згодом був відкритий, а також тоді, коли злочинці використовували спосіб так званого неруйнуючого розкриття ЗПП;

- навішування цілих (раніше не зламаних) ЗПП – даний спосіб використовувався у разі розпилу “вушок” дверних накладок, коли через проріз, що утворився, знімають ЗПП, а після крадіжки матеріальних цінностей з вагона його ставлять знову, а пошкодження маскують. Також до способу навішування цілих (нових) ЗПП злочинці удаються у випадках, коли при їх знятті використовувалися способи, що привели до його повного руйнування. У цих випадках злочинці замість зірваного з вагона і вже зруйнованого ЗПП підвішують інший, цілий, попередньо знищивши на ньому відбитки окремих літер, цифр і (або) виправивши їх на ті знаки індивідуального контрольного номера, що малися на розкритій пломбі-засуві;

- забивання просвердленого отвору в кузові вагона різними предметами;

- заміна осей дверної петлі контейнера – при використанні даного способу приховування стару вісь зрубають, відкривають двері, не порушуючи запірно-пломбувального пристрою, викрадають вантаж, а потім ставлять нову вісь, що складається з двох частин, одна з яких угвинчується в іншу;

- укриття вантажів з пошкодженою упаковкою під цілими пакетними вантажами;

- маскування порушеної тари – цей спосіб приховування включає декілька етапів. Перший етап полягає в тому, що для збереження колишньої ваги й обсягу вантажу в тару вкладають різні сторонні предмети. Другий етап – забивання порушень цілісності тари. Після вчинення крадіжки витягнені дошки кріплять на свої місця. Віджату сталеву пакувальну стрічку прикріплюють до тари або знімають і за допомогою ручної окантовочної машинки здійснюють нову обв'язку пакета (шухляди). М'яка тара забивається шляхом ретельного штопання розпоротих швів. Для картонної тари характерне переклеювання етикеток, контрольних, бандерольних стрічок з крафт-папера на місце розкриття тари;

- установка вибитої осі вушка люка в первісне положення;

– закріплення відкидних болтів кришки верхнього люка на попередні місця.

Запропонована класифікація способів підготовки, вчинення і приховування крадіжок вантажів на залізничному транспорті дозволить, на наш погляд, при розслідуванні конкретного злочину встановити наявність у злочинців навичок, знань про конструктивний пристрій подоланої перешкоди і тим самим обмежити коло розшуку осіб, причетних до вчинення злочину.

Отже, спосіб крадіжок вантажів являє собою центральну ланку в елементному складі криміналістичної характеристики даної категорії злочинів і зумовлює цілий ланцюг таких залежностей: спосіб підготовки, вчинення і приховування крадіжок вантажів – типові сліди – особа злочинця – криміналістичні прийоми і засоби збирання та дослідження доказової інформації – формування окремої криміналістичної методики розслідування крадіжок вантажів з рухомого складу залізничного транспорту.

1.2.4. Типові сліди крадіжок вантажів

У криміналістичній характеристиці крадіжок вантажів на залізничному транспорті, важливу роль відіграє такий її елемент, як *типові сліди*, оскільки саме вони виступають джерелом доказової інформації про обставини вчинення крадіжки і особу злочинців.

Узагальнення й аналіз кримінальних проваджень за фактами крадіжок вантажів на залізничному транспорті, дозволяє серед слідів, виявлених на місці події, на злочинцях і в місцях їхнього проживання виділити такі групи: 1) матеріально фіксовані відображення – сліди знарядь злочину перешкод, сліди рук, взуття, транспортних засобів; 2) предмети і речі, залишені злочинцями на місці події – пакувальні матеріали, частини викраденого вантажу, знаряддя злочину, засоби, використані для приховування зламаних перешкод; 3) сліди речовини – кров; слина; потожирова речовина; речовини, залишені від застосування знарядь зламу. Зазначені групи слідів можуть бути залишені і в якості мікрооб'єктів.

До першої групи комплексу слідів, залишених на місці події, входять сліди знарядь злочину перешкод, якими по досліджуваній категорії злочинів є запірно-пломбувальні пристрої, стіни, підлога, дах вагонів, люки, двері, пакувальні та перев'язувальні засоби. Вивчення слідів знарядь злочину при розслідуванні крадіжок вантажів має велике значення, оскільки вони нерідко дозволяють розпізнати характер застосованого знаряддя, особливості його використання при зломі, час, протягом якого була подолана перешкода. За механізмом утворення зазначені сліди бувають наступних видів:

тиску (удару) – утворюються внаслідок зусилля знаряддя, що давить на ЗПП, двері, люки вагонів, тару, а також при нанесенні ударів на ці перешкоди. При використанні знарядь ударної дії утворюються вм'ятини, відбитки контактної поверхні знаряддя, мікро-тріщини на корпусі ЗПП, дверей, кришках люків вагонів, шухлядовій і бочковій тарі. На ЗПП характерними ознаками злочину при використанні знарядь ударної дії є сплюснення дроту троса, торця стрижня, деформація стиснення троса і стопорної шайби фіксатора, сліди взаємного тиску

на деталях фіксатора і внутрішніх поверхонь корпусу. На зламаних дверях сліди знарядь ударної дії локалізуються на внутрішній поверхні дверного косинця. При наявності таких слідів можна установити спосіб – віджимання дверей і припустити участь декількох осіб (не менш двох);

ковзання – виявляються на ЗПП, дверях, люках, що розкриваються (знімаються) з мінімально можливими пошкодженнями, а потім відновлюються. На ЗПП сліди ковзання утворюються на внутрішній поверхні запірного вузла. На дверях такі сліди локалізуються в місцях розташування петель, на люках у місцях знаходження болтів і вушка, що кріплять кришку;

сліди розтилу – виявляються на ЗПП, стінах, даху, у підлозі вагона, пакувальних, перев'язочних засобах, у вигляді трас лінійної чи дугоподібної форми. Зазначені сліди на ЗПП виявляються, як правило, на їх зовнішній поверхні. На дверях такі сліди локалізуються на петлях, засуві, закладці, вушках дверних накладок, засувках для фіксації стулки двері. На люках сліди утворюються на петлях і пружинних засувках. У даху, підлозі, стінах вагона виявлені сліди розпила являють собою наскрізні П-подібні розрізи, що дозволяють одержати доступ до перевезеного вантажу;

свердління – становлять наскрізні та глухі отвори, що виявляються в казані цистерн, бункерах хоперів та інших вагонів, призначених для перевезення сипучих вантажів, у корпусі ЗПП у вигляді спіралевидних трас, заусенців і шорсткостей металу. Виявлення слідів свердління дозволяє визначити характер використаного інструмента, з якого боку провадився злом, а також встановити знаряддя злочину, оскільки розмір слідів свердління, дає змогу визначити діаметр свердла і його конструктивні особливості.

розрізу (розруб) – утворюються в результаті впливу на ЗПП, перев'язочні і пакувальні засоби, стіни, дах і підлогу вагона ріжучими знаряддями. Залежно від використовуваного ріжучого знаряддя, характерними ознаками його використання є сліди у вигляді насічок, пережаттів і трас від виїмок і виступів ріжучої кромки леза. При огляді таких об'єктів, як ЗПП (пломбувальний трос) і перев'язочний засіб (наприклад, металеві стропи, обкантовувальні стрічки), виявляються сліди розрізу, що свідчать про перекушення перешкоди. Характерними ознаками перекушення пломбувального троса і металевих строп є втиснені сліди лез, зустрічне зрушення й ущільнення металу, Х- подібний профіль поверхні поділу або однобічне зрушення з ущільненням і клиноподібний профіль поверхні поділу, траси від дефектів крайок лез.

Окрему групу слідів злому складають термічні і хімічні сліди подолання перешкод. *Термічні сліди* – утворюються в зоні дії на перешкоду (запірно-пломбувальний трос, металеві стропи, обкантовувальні стрічки) і поза нею, на навколишніх предметах (корпус ЗПП, двері, люки вагонів, пакувальні засоби). Сліди, утворені в зоні термічного розрізу, являють собою напливи металу, шлаків, окалину, оплавлення металу, кольору мінливості (райдужні смуги). На навколишніх предметах утворюються сліди кіптяви. *Хімічні сліди* – можуть бути виявлені як на перешкоді – ЗПП у вигляді крапель, плям, поглиблень, патьоків їдкої рідини, роз'їдання металу. Також сліди хімічного впливу виявляються на “вушках” дверних накладок, дверях, люках вагонів у вигляді відсутності фарби на їхній поверхні.

До матеріально-фіксованих слідів, що вказують на участь одного чи декількох осіб у вчиненні крадіжки, їхнє переміщення в місцях вилучення – вагоні і заволодіння вантажем – між коліями, залізничній полотнині, шляху проникнення і відходу з місця події, належать сліди рук, взуття, транспортних засобів. Локалізація слідів пальців рук залежить від способу проникнення у вагон – з подоланням перешкод чи вільним доступом, а відтак, і від типу одиниці рухомого складу – критий, ізотермічний вагон, цистерна, піввагон. Так, залежно від подоланої перешкоди сліди пальців рук виявлялися на корпусі ЗПП, “вушках” дверних накладок, замку-закидачці, ручці люка, на краях проломів стін, підлоги, даху. У тих випадках, коли злочинець вчиняв крадіжку так званим “вільним доступом”, сліди рук відображалися на краях бортів кузова піввагона, поручнях, бокових сходах. Наявність слідів рук на таких перешкодах у певних випадках дозволяє визначити стать, зріст, вік, професію особи, що їх залишила. Сліди рук, що дозволяють встановити їхню належність певній особі, виявляються на пакувальних матеріалах – усадочних плівках, дерев’яних, картонних шухлядах, контрольних стрічках і штучних вантажах – запчастинах до автомобілів і сільськогосподарської техніки (лобових, бокових стеклах, кришці багажника, хромованих ручках дверей, у кабіні). Такого роду сліди також виявлялися на знаряддях злomu, предметах і речах, кинутих чи випадково загублених злочинцями.

Місцями виявлення слідів взуття є помости ізотермічних вагонів, верхні площадки цистерн, дахи, підлоги вагонів, залізнична полотнина станції, перегону і прилягаюча до нього територія. Сліди транспортних засобів використуваних для транспортування вкраденого вантажу, залишалися на прилягаючій до залізничної полотнини території і нерідко вказували на шляхи відходу злочинців з місця події, прямування до місць приховування, збування вкраденого, якщо останні були розташовані неподалік від станції чи перегону.

До другої групи комплексу слідів належать предмети і речі, кинуті чи випадково загублені злочинцями у вагонах, між коліями, території, що прилягає до залізничної полотнини, станційних об’єктах, лісопосадках. Такими предметами є:

– *залишки вантажу, пакувальні та перев’язочні засоби, їхні фрагменти* – контрольна, пакувальна стрічка, плівка, дріт, етикетки, ярлики. Саме перелічені предмети найчастіше виявлялися в ході огляду місця події;

– *знаряддя злomu* – для подолання перешкод злочинці використовують механічні, термічні, хімічні типи знарядь. Найчастіше застосовуваними для злomu ЗПП, стін, підлоги, даху, дверей, люків вагона, пакувальних і перев’язочних засобів, є знаряддя механічного типу – ножівка, дріль, сокира, домкрат, монтировка, кліщі – гострозубці, ножиці гільйотинного типу. Для пролому підлоги, ґрат люків, дерев’яної тари використовуються підручні (випадкові) засоби, наприклад, частини металевих труб; для розкриття ЗПП – різні відмички, заздалегідь виготовлені злочинцями, наприклад, конусна металева пластина, виготовлена з рулетки. Для термічних розрізів злочинці використовують зварювальний пальник, різак, електрозварку, автоген, паяльно-зварювальні олівці, хімічних – різні кислоти;

– *засоби приховування слідів злomu* – застосовують пробки (закрутки), шматки картону, фанери, лакофарбові матеріали, замазку, гудрон, мазут, смолу.

Виявлення таких предметів на залізничній полотнині чи між коліями дозволяє встановити ділянку місцевості, на якій знаходився рухомий склад у момент вчинення крадіжки. Так, закривши проламану підлогу фанерою, шматки останньої викидають неподалік від залізничної колії, на якій знаходився рухомий склад у момент вчинення крадіжки, або, покривши місце розпилу «вушок» дверних накладок фарбою, залишають на місці вчинення злочину;

– *особисті предмети і речі злочинців (не пов'язані зі зломом)* – обривки газет, касові чеки, талони, недопалки, сірники, пачки з-під цигарок, жувальні гумки. Такого роду предмети, як правило, злочинці залишають усередині вагона, на залізничній полотнині, у місцях приховування вантажу. Дані предмети мають значення для встановлення місця і часу вчинення крадіжки.

У комплекс слідів, що залишаються в місцях вчинення і приховування крадіжки, а також на злочинцях, входять і мікрооб'єкти. Так, у вагоні на ділянці залізничної полотнини, де в момент вчинення крадіжки знаходився рухомий склад, на тарі чи вантажі, одязі злочинців виявляються ошурки, стружки, форма яких дозволяє встановити знаряддя, використовуване для злomu перешкоди. У свою чергу, в стружках, ошурках залишаються мікрочастинки (сліди-відшарування) знарядь злomu, подоланих перешкод, вкрадених матеріальних цінностей. Нерідко наявність або відсутність стружок, ошурків при огляді вагона з ознаками крадіжки сприяє встановленню негативних обставин.

Важливе значення для розслідування мають також сліди-речовини біологічного походження. Частіше на місці події залишаються сліди крові. Вони утворюються при можливих пораненнях злочинців після необережного застосування знарядь злomu, внаслідок переміщення ящиків з вантажем та здійснення інших операцій під час руху потяга.

Крім того, ЗПП, тара, вантаж, знаряддя злomu можуть також виступати носіями слідів біологічного походження: слини, сечі, волосся, крові. Зазначені сліди дозволяють установити давність перебування злочинців на місці події, а відтак, і час вчинення крадіжки.

Таким чином, типові сліди як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті дають змогу сформулювати уявлення про спосіб вчинення злочину, предмет злочинного посягання, особу злочинця, відображають обстановку, в якій вчинявся злочин, тобто вони є носіями різнобічної інформації, до якої може звертатися слідчий при розслідуванні конкретного злочину.

1.2.5. Характеристика особи злочинця

Одним з елементів криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті є особа злочинця. Характеристика особи злочинця дозволяє простежити причинний зв'язок між її особистістю і способами вчинення злочину, між суб'єктами злочину і предметом злочинного посягання. Необхідність у дослідженні даного елемента криміналістичної характеристики зумовлена тим, що значна кількість крадіжок на залізничному транспорті з рухомого складу вчиняється злочинними групами. Сучасні організовані злочинні групи озброєні новітніми досягненнями науково-технічного прогресу.

Злочинні угруповання можна розділити на три види груп: 1) працівники залізничного транспорту; 2) сторонні особи (11,8%); 3) змішані групи, що складаються з працівників залізничного транспорту з колишніх працівників залізничного транспорту або і сторонніх осіб.

Для груп, що складаються з працівників залізничного транспорту, характерна наявність професійних знань про функціонування залізничного транспорту – знання конструктивного устрою всіх типів вагонів, ЗПП, закручень, розшифровок маркувальних знаків (які наносяться на рухомий склад про перевезений вантаж), послідовності операцій, пов'язаних з обробленням і транспортуванням вантажу, тощо. Володіючи професійними знаннями і навичками, працівники залізничного транспорту вчиняють крадіжки найбільш витонченими способами і майже завжди вміло приховують свої дії. Учасники таких злочинних груп мають вільний доступ до вантажу чи до навантаженого рухомого складу, вони не удаються до різних хитрощів для проникнення на вантажно-розвантажувальні чи сортувальні станції, контейнерні майданчики або вантажні райони. Ці виробничі одиниці є місцем їхньої роботи і дозволяють вчиняти крадіжки в будь-який час доби.

Нерідко в злочинні групи поєднуються працівники різних виробничих ділянок, створюючи тим самим для вчинення крадіжок обстановку кругової поруки. Серед такого роду угруповань найбільш поширеними є групи, що складаються з робітників однієї виробничої ділянки. Це пояснюється тим, що такого роду працівники вже самі по собі є групою осіб (поки що формальною), а також тим, що вони досконально знають свою ділянку роботи, її слабкі місця, що дає їм змогу вчиняти крадіжки на своїй ділянці роботи практично безперешкодно, не залучаючи інших співробітників і не створюючи умов для крадіжки працівникам, котрі виконують наступні операції з вантажем. Таким чином, учасники цих груп обирають таку форму поведінки, що найкраще може забезпечити успіх і найменшим чином пов'язана з ризиком викриття.

Злочинні угруповання, що складаються з працівників залізничного транспорту і сформовані на основі виконання ними конкретної виробничої операції, можна розділити на групи, які поєднують осіб, що здійснюють:

а) вантажно-розвантажувальні работ – це вантажники, прийомоздавачі, крановики, інші працівники, що мають доступ до вантажних документів (накладних, вагонних листів), в яких є відомості про перевезені матеріальні цінності, безпосередньо самий вантаж, оскільки вони здійснюють його навантаження у вагони і контейнери (вантажники, крановики), опломбування вагонів (прийомоздавачі). Для таких груп характерне викрадення цінних вантажів у невеликій кількості. Приховування вкрадених матеріальних цінностей учасники таких груп здійснюють на території станцій, контейнерних майданчиків, вантажних районів, до кінця їхньої робочої зміни (а іноді і декілька днів) украдений вантаж може залишатися прихованим на території їхньої виробничої ділянки. Пошкоджені упаковки вантажу ці особи ніколи не маскують, а заставляють непошкодженими вантажними місцями. Крадіжки, вчинені цими групами, як правило, виявляються на станції призначення;

б) комерційні і технічні огляди рухомого складу – до цієї групи належать мастильники, слюсарі, регулювальники швидкості вагонів (башмачники), що

знають слабкі конструктивні місця всіх типів вагонів, а відтак, і способи розкриття ними рухомого складу є найбільш витонченими. Для цих груп характерне викрадення великої кількості вантажу. Місцями вчинення крадіжок є пункти технічного обслуговування потягів, сортувальні, проміжні станції, на яких відбуваються зміна локомотивів, формування і розформування складів, відчеплення вагонів від збірних поїздів;

в) формування складу та його подальше транспортування – це локомотивні бригади (машиністи, їхні помічники), укладачі потягів, що володіють інформацією про вантаж, котрий перевозиться в тих чи інших вагонах, оскільки на кожен сформований потяг складається натурний лист, в якому міститься інформація про найменування вантажу, перевезеного в конкретному вагоні. Тому досить часто трапляються випадки, коли члени локомотивної бригади, одержавши пакет перевізних документів, одним із яких є натурний лист, вивчають його і вчиняють крадіжку, предметом якої є цінні вантажі. Учасники таких груп вчиняють крадіжки вантажів як при формуванні складу в сортувальному парку, так і при проходженні транспорту в парк відправлення. Нерідко учасники таких груп вивозять вагон з цінним вантажем за межі станції або ж заганяють його в тупикову колію станції, де безперешкодно вчиняють крадіжку вантажу, який ховають у спеціально підготовлених схованках, але найчастіше в самих локомотивах;

г) охорону вантажів – до цієї групи належать стрілки воєнізованої охорони залізниці та приватних охоронних агенцій, що мають доступ до матеріальних цінностей при їхньому навантаженні, транспортуванні, технічному і комерційному огляді рухомого складу, вивантаженні, володіють інформацією про перевезені вантажі. У більшості випадків вони вчиняють крадіжки під час стоянок потягів на станціях при здійсненні пікетів, дозорів, патрулювання, в окремих випадках можуть вчинити крадіжки при безперервному супроводі вантажу. Предметом таких крадіжок є цінні вантажі.

Основний склад учасників перелічених злочинних груп характеризується нетривалим стажем роботи на залізничному транспорті – не більше трьох років, що пояснюється тим, що зараз робота на залізничному транспорті не є престижною, спостерігається велика плинність кадрів.

Для учасників груп, що складаються з працівників залізничного транспорту, за соціально-демографічними ознаками характерно таке: а) переважна більшість крадіжок вчиняється чоловіками віком від 25 до 40 років; б) основний їхній склад має середню, середню спеціальну і середню технічну освіту; дуже низька питома вага осіб, що мають вищу, незакінчену вищу освіту; в) більше половини мають сім'ю, однак близькі люди не поінформовані про злочинну діяльність родичів. Учасники таких злочинних груп за місцем проживання і за місцем роботи характеризуються позитивно.

Групи, що складаються з працівників залізничного транспорту, характеризуються середнім ступенем згуртованості. Учасники таких груп мають визначеною “рішучість” до вчинення спільних злочинних дій і серед них спостерігається розподіл ролей. Вони заздалегідь здійснюють підготовку до крадіжки, обирають спосіб її вчинення і приховування, час, місце вилучення вантажу, канали збуту вкраденого. У випадках затримання (викриття) нерідко протидіють

органам слідства, це може виявлятися у відмові від давання показань, що можуть погіршити становище одного зі співучасників групи, у заявах про те, що крадіжка вчинена самотійно.

Для учасників злочинних груп другого виду, що складаються зі сторонніх осіб, характерно те, що вони незнайомі з конструкцією вагонів, контейнерів, погано знають їх “слабкі місця”, не володіють інформацією про перевезений вантаж, тому їхні дії щодо доступу до вантажу супроводжуються численними пошкодженнями зруйнованих перешкод, що майже ніколи не маскуються. Іноді злочинці залишаються у вагоні чи на платформі, що рухається, тривалий час. Такі злочинні групи в основному формуються за спільністю інтересів, приятельських відносин, місцем проживання спочатку для спільного проведення дозвілля, а згодом вони стають на шлях вчинення злочинів. Причинами переорієнтації є неорганізованість дозвілля, примітивний характер власних потреб, широкое поширення серед учасників алкогольної залежності. Освітній рівень учасників таких груп низький, більшість з них мають середню, незакінчену середню освіту. Багато учасників даних груп безробітні; 25% осіб від загальної кількості учасників таких груп раніше притягувалися до кримінальної відповідальності; 50% негативно характеризуються як за місцем проживання, так і за місцем роботи. У процесі розслідування з'ясувалося, що вони систематично пиячили і порушували громадський порядок, мали численні прогули на роботі, неодноразово піддавалися адміністративним заходам впливу за різні проступки. Досить часто такі особи вчиняли крадіжки вантажів заради задоволення потреби в спиртному. Половина учасників злочинних груп, що складаються зі сторонніх осіб, проживала поблизу залізниці або станції, регулярно користувалася послугами залізничного транспорту.

Серед соціально-демографічних ознак, що характеризують учасників злочинних груп, важливе місце посідає вік злочинців. Вікові особливості людини істотно впливають на формування особистості, значною мірою визначають вибір предмета злочинного посягання, спосіб його вчинення, впливають на поведінку обвинуваченого в процесі попереднього розслідування. Для формування злочинних груп, що вчиняють крадіжки вантажів на залізничному транспорті, характерна зворотна залежність віку винних і кількісної участі в групових злочинах: чим молодше вік, тим більше за кількістю учасників група, і чим вище вік, тим група малочисельніша.

Значну кількість серед злочинних угруповань, що складаються зі сторонніх осіб, становлять групи неповнолітніх (50 %). Їхньому формуванню передують такі криміногенні чинники, як безпритульність, бродяжництво, негативний вплив дорослих, занедбаність у вихованні, відсутність суспільно корисних занять. Результати проведеного нами узагальнення судово-слідчої практики по даній категорії кримінальних проваджень показують, що більшість учасників злочинних груп – це діти з неблагополучних сімей, у 30 % неповнолітніх їхні батьки були позбавлені батьківських прав. Основна кількість таких осіб, притягнутих до відповідальності за крадіжки вантажів з рухомого складу, була на профілактичному обліку в кримінальній поліції за вживання спиртних напоїв, епізодичне паління конопель, токсикоманію. Для учасників цього виду злочинних груп характерні проживання поблизу залізниць, постійне використання ру-

хомого складу для поїздок на різні відстані, для ігор, вчинення крадіжок, унаслідок чого вони неодноразово затримувалися стрільцями воєнізованої охорони за несанкціоноване перебування на охоронюваних об'єктах залізничного транспорту.

Звичайно крадіжки групами неповнолітніх вчиняються без якої-небудь ретельної підготовки простими способами, в основному “вільним доступом”. Які-небудь спеціальні заходи для приховування слідів злочину, як правило, не застосовуються. Предметом крадіжок в основному є вантажі, що мають невелику вартість або незначні споживчі властивості. Ці особливості зумовлені такими чинниками, як вік, стать, рівень освіти, життєвий досвід, фізична сила і недостатній злочинний професіоналізм. Для груп неповнолітніх характерні кількаразове вчинення крадіжок, одностатевий склад групи і приблизно однаковий вік учасників.

Для груп, що складаються зі сторонніх осіб (повнолітніх, неповнолітніх), характерний найменший ступінь організованості, ніж для груп, що складаються з працівників залізничного транспорту. Злочинні дії в таких групах узгоджуються перед вчиненням або у момент вчинення крадіжки, у них відсутній розподіл ролей між співучасниками. Так, місце, час, спосіб крадіжки обираються безпосередньо перед її вчиненням. Основу структури цих груп складають переважно особи з негативною спрямованістю, вони виявляють ініціативу вчинення крадіжок, раніше інших розпочинають вчинення злочинних дій, впливаючи, таким чином, на інших учасників злочинної групи.

Третій вид злочинних груп, що вчиняють крадіжки вантажів з рухомого складу, – це змішані групи, що складаються з осіб, знайомих з роботою залізничного транспорту, і тих, хто не володіє такими пізнаннями. Учасники таких груп знають “слабкі місця” ЗПП, закручень, конструктивних пристроїв різних типів рухомого складу, тому при крадіжках масивних руйнувань перешкод не спостерігається. Пошкодження перешкод і пакувальних засобів не маскуються. Крадіжки вчиняються в малолюдних місцях, на проміжних станціях, перегонах, під'їзних коліях. Предметом крадіжки є вантажі, що мають велику споживчу цінність. У цих груп ретельно відпрацьовані канали збуту вкраденого. Як правило, всі учасники таких груп повнолітні. Узагальнення й аналіз кримінальних справ по даній категорії злочинів показують, що в 46% крадіжок від загальної кількості цих злочинів, учинених групами змішаного типу, злочинна діяльність мала епізодичний характер, кожної з них було вчинено до п'яти крадіжок. Склад учасників групи по всіх епізодах постійний.

Таким чином, знання специфіки формування і функціонування злочинних груп, що вчиняють крадіжки на залізничному транспорті, необхідні для формування криміналістичної характеристики досліджуваного виду злочинів і розробленні на її основі методичних рекомендацій з розкриття і розслідування їхньої злочинної діяльності.

РОЗДІЛ 2

ПЛАНУВАННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1. Особливості виявлення ознак розкрадання та початку кримінального провадження

Статутом залізниць України визначається порядок прийому, огляду та здачі вантажних поїздів, а також відповідальність станцій і залізниць за збереження вантажів під час їх перевезення. Для уникнення відповідальності окремі робітники пунктів комерційного огляду на стикових станціях суміжних залізниць ігнорують цей порядок, і порушуючи Статут, відправляють по призначенню рухомий склад з явними ознаками крадіжок вантажів, не вживаючи заходів по усуненню комерційної несправності і відповідного документування таких фактів. Це складає дія органів Національної поліції певні труднощі при встановленні місць вчинення злочинів та організації розшуку злочинців і викраденого по «гарячих» слідах.

З метою встановлення випадків слідування з однієї залізниці на іншу вантажних поїздів з ознаками крадіжок вантажів, для своєчасного виявлення місця вчинення крадіжок вантажів та документування таких фактів, а також закріплення та вилучення слідів, які залишені злочинцями, практикою діяльності правоохоронних органів на транспорті було напрацьовано на стикових станціях створювати оперативні заслони. Вважаємо доцільним створення таких заслонів і на сучасному етапі протидії крадіжкам вантажів.

Оперативний заслон - це допоміжний підрозділ органу Національної поліції, який створюється на стику залізниць або їх відділень з метою своєчасного виявлення вагонів і контейнерів з ознаками крадіжок вантажів і вжиття необхідних заходів по розшуку злочинців та викраденого, а також певною мірою сприяє виявленню найбільш криміногенних ділянок залізниць. Головним завданням оперативних заслонів є: своєчасне виявлення комерційного браку та вагонів зі слідами крадіжок при їх прийомі на стикових з сусідніми залізницями станціях; затримання та перевірка осіб, які слідуєть у товарних поїздах на порушення встановлених правил.

Це завдання обумовлено тим, що сьогодні найбільша проблема боротьби з крадіжками вантажів на залізничному транспорті – це незбіг місця виявлення з місцем вчинення крадіжок вантажів і тому оперативні заслони повинні зробити все можливе, щоб не пропускати як на свою залізницю, так і зі своєї, вагони з ознаками крадіжок. Якщо вони зможуть вирішити цю проблему, то підрозділам на місцях набагато легше буде організувати роботу по виявленню, попередженню та розслідуванню крадіжок вантажів, а також сприяти швидкому виявленню місць вчинення крадіжок вантажів по проходженню незначного часу і своєчасному проведенню відповідних заходів по виявленню та викриттю винних.

При вчиненні крадіжок вантажів злочинці використовують різні хитрощі та маскують сліди злочинів, тому при створенні оперативних заслонів особлива

увага приділяється відбору працівників поліції. При цьому враховується тривалість їх служби в органах, знання технології роботи станції та комерційної роботи залізничного транспорту, а також способів вчинення крадіжок. Такі критерії сприяють правильному вибору направлення оперативного пошуку осіб, які вчинили крадіжку.

По прибуттю на станцію, де належить здійснювати огляд рухомого складу, працівники оперативного заслону встановлюють діловий контакт з адміністрацією станції та воєнізованої охорони. У диспетчерській службі станції вони знайомляться з графіком проходження вантажних поїздів і по прибуттю їх (через стрільців воєнізованої охорони, що супроводжують поїзд) встановлюють наявність у поїзді вагонів та контейнерів з цінними вантажами та їх збереженість. Перевірка проводиться сумісно з робітниками пункту комерційного огляду, стрілками воєнізованої охорони, представниками громадськості. Огляд вагонів, контейнерів, цистерн проводиться при точному дотриманні правил техніки безпеки.

Як правило, оперативні заслони дислокуються в місцях функціонування пунктів комерційного огляду поїздів і їхня робота організовується у взаємодії з підрозділами інших органів Національної поліції, адміністрацією та громадськими формуваннями транспорту, до яких належать: начальники пунктів технічного огляду (ПТО), пунктів комерційного огляду (ПКО), завідувачі вантажними дворами, контейнерними майданчиками, робітники актово-претензійної служби станцій та відділень дороги, робітники завантажувально-розвантажувальних робіт, стрілки ВОХР, та інші.

У теперішній час підрозділам поліції доцільно використовувати три види постійно діючих оперативних заслонів: на вантажних станціях; на стикових станціях сусідніх залізниць; на стиках відділень залізниць. Одною з форм оперативного заслону є постійно діючий оперативний заслон на вантажних станціях. Оперативний заслон, як правило, повинен дислокуватись на території функціонування пункту комерційного огляду поїздів. Діє він у взаємодії з адміністрацією залізничного транспорту, робітниками пункту комерційного огляду й воєнізованої охорони Укрзалізниці та представниками громадськості.

До складу оперативного заслону входять: начальник, оперативні співробітники, молодший начальницький та рядовий склад. При необхідності за заслоном закріплюється слідчий та інспектор-криміналіст. Чисельність заслону визначається з урахуванням оперативних обставин, напруженості вантажопотоку і встановлюється із розрахунку один офіцер на 4-5 співробітників поліції. Виходячи із аналізу оперативної обстановки на ділянці оперативного обслуговування, особливостей функціонування залізничного транспорту, сезонності та важливості перевезених вантажів, начальник органу поліції встановлює і відповідний режим роботи заслону.

Другою формою оперативного заслону є сумісний постійно діючий оперативний заслон, який організовується на стиках станцій двох сусідніх залізниць. Створення такої форми оперативного заслону викликано і низкою негативним явищ, які склалися в практиці роботи поліції. Наприклад, якщо на стиковому заслоні конкретної залізниці ретельним станом оглядаються вагони і виявляються комерційні браки в поїздах, які прибувають на територію, яка об-

слуговується цим заслоном, то всі матеріали (в тому числі і комерційний акт) направляються до органу поліції, звідки прибув цей поїзд. І навпаки, при халатному огляді поїздів, які відправляються на сусідню територію обслуговування, будь-який виявлений брак стає предметом подальшого розгляду їх поліцією на транспорті. Тому організація сумісних заслонів створює реальну можливість забезпечення об'єктивного і ретельного огляду поїздів, що прибувають і відправляються.

Звичайно, що процес створення нових організаційно-тактичних форм боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі - оперативних та внутрішньодорожніх заслонів на стикових станціях - супроводжується певними труднощами як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. До числа об'єктивних труднощів слід перш за все зарахувати відсутність необхідної штатної чисельності співробітників для формування заслонів, неможливо домогтися позитивних результатів у роботі заслонів тільки за рахунок маневрування наявними силами, а також проблеми, пов'язані з матеріальним забезпеченням (спецодяг, оперативна та криміналістична техніка, зв'язок та інше). Керівництвом станцій слабо вирішується питання про виділення приміщень для здійснення нормальної роботи оперативного заслону, а наявні кімнати у вокзалах станцій не відповідають передбаченим вимогам. Говорячи про труднощі суб'єктивного характеру, слід сказати про прояви в деяких керівників органів поліції інертності, повільності, скептицизму, недооцінки важливості організації цієї форми боротьби зі злочинністю.

Третьою формою заслонів є постійно діючі внутрішньодорожні (між відділеннями залізниць) оперативні заслони. Так, досвід та результати роботи цих оперативних заслонів свідчить про те, що вони, по-перше, дозволяють максимально обмежити імовірну ділянку вчинення крадіжок та розкрадань вантажів і, по-друге, спонукають сусідні заслони працювати більш уважно, з усією ретельністю проводити огляд вантажних поїздів по своєчасному виявленню комерційних браків. Перераховане сприяє меншому проникненню в ці місця вагонів та контейнерів з ознаками крадіжок та розкрадань з інших залізниць, точному та конкретному виявленню ділянок і місць вчинення крадіжок на всій території обслуговування, а все це, у свою чергу, приводить до покращання розкриття злочинних посягань на вантажі.

Члени оперативного заслону зобов'язані поінформувати про факт виявлення крадіжки, розміри та прикмети викраденого вантажу відповідний орган поліції, який виставив заслон та вживати активних заходів по розшуку злочинців та викраденого, а також охороні місця пригоди і наявних речових доказів.

Підставами для початку кримінального провадження кримінально-процесуальний закон визначає виявлення обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення (ст. 214 КПК України). Приводами до початку кримінального провадження 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 охоро-

ни, а також безпосереднє виявлення співробітниками поліції: нарядами патрульної служби, оперуповноваженими або слідчими ознак злочину. Рідше приводами до початку кримінального провадження стають заяви та повідомлення окремих громадян, представників громадськості, факти, опубліковані в засобах масової інформації.

Необхідно зазначити, що специфіка роботи залізничного транспорту полягає в тому, що сліди незбереження вантажів, в тому числі пов'язаних з розкраданням, залишаються в офіційних документах. Тому слідчому, який не знайомий з особливостями технологічного процесу, обліком та документальним оформленням певних операцій з вантажем, видами перевізних та інших документів, виявити і розслідувати злочин буде дуже важко.

Працівники залізничного транспорту, як правило, повідомляють органи поліції, 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, в процесі вивантаження чи відразу ж після нього. У разі неможливості скласти комерційні акти в указані терміни, вони складаються у всіх випадках не пізніше наступної доби.

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. 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. Всі дані, що містяться в акті загальної форми та комерційному акті щодо незбереження вантажу, треба перевірити. Нестача вантажу ще не вказує на його розкрадання.

Серед початкових слідчих (розшукових) дій перш за все потрібно зазначити огляд. 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 несправнос-

тей). 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 – одержувача¹. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної плати за провіз вантажу та інших платежів за перевезення. Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення з прийому вантажу від відправника до видачі одержувачу. Квитанція про приймання вантажу до перевезення видається відправнику. Накладна заповнюється на друкарській машинці або іншим друкованим способом. У ній вказується вид вантажу, кількість місць, характер упаковки, вага, спосіб визначення ваги, умови перевезення вантажу, найменування й адреса відправника та одержувача, станції відправлення та призначення, час прийняття станцією вантажу до перевезення, дані про кількість пломб та ЗПП. У накладній можуть бути відбитки штампів станцій на шляху прямування та позначки про складання супровідних комерційних актів. Порівнюючи вагу та кількість місць вантажу у вагоні з записами в накладній, можна визначити вид і кількість викраденого вантажу.

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

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

Натурний лист складається на станції формування, прямує до станції сортування чи призначення й являє собою схему рухомого складу. В ньому зазначаються номери вагонів, їх характеристики, розташування в складі потягу. До натурального листа з кожного вагонного листа відповідним шифром вносяться всі зміни складу потягу під час прямування. Шляхом вивчення змісту натурального листа можна встановити номери вагонів і порядок їх розташування, вагу ванта-

¹ Правила оформлення перевізних документів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644.

жу, 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 огляду або оперуповноваженими за дорученням слідчого. При огляді документів треба звертати увагу не тільки на відповідність реквізитів кожного з них існуючим, а і на можливі підробки первісного змісту.

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, співробітники залізниці повинні припинити всі дії з вантажем і терміново сповістити органи поліції. Але на практиці це робиться не завжди.

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, де терміново зібрати слідчо-оперативну групу дуже важко. Після прибуття на станцію потяга, в залежно-

сті від розмірів викраденого вантажу та об'єму передбачуваних робіт, необхідно або проводити огляд вагона в складі потяга (в разі невеликих розкрадань), або, після зовнішнього огляду в складі потяга, вагон необхідно відчіпляти та проводити огляд на вантажному майданчику (у разі значних матеріальних збитків). Незважаючи на можливі порушення графіку руху, безумовно, краще проводити огляд вагона в складі потяга.

2.2. Типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування та програма дій слідчого щодо їх розв'язання

Для побудови теоретичної концепції методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті і здійснення в практичній діяльності її рекомендацій важливого значення набувають типові слідчі ситуації. І це невипадково, оскільки саме вони складають основу розроблення рекомендацій щодо висунення версій, обрання найбільш раціональної програми дій слідчого, оптимальної системи проведення слідчих (розшукових) дій.

Залежно інформаційного наповнення початкового етапу розслідування розглядуваної категорії злочинів можна виділити такі типові слідчі ситуації та програми дій слідчого щодо їх розв'язання.

Ситуація перша. Злочинців затримано на місці вчинення крадіжки. Відомі вагон (контейнер, цистерна), місце, час і спосіб вчинення крадіжки, предмет злочинного посягання.

Зазначена типова слідча ситуація вважається найбільш сприятливою в інформаційному й організаційному планах. Визначальним для неї є закріплення всіх виявлених слідів злочину. Для цього необхідно здійснити процесуальне затримання підозрюваних, провести обшуки за місцем їх проживання і роботи, а також встановити і допитати свідків на предмет причетності затриманих до вчинення цього злочину або аналогічних, що вчинялися раніше.

Ситуація друга. Виявлено майно (у смузі відводу, лісосмузі, яру або інших місцях), ознаки якого не залишають сумнівів у тому, що це викрадений вантаж. Відомі предмет злочинного посягання та місце вчинення крадіжки, але не встановлені вагон (контейнер, цистерна), час, спосіб вчинення крадіжки, особи, що вчинили злочин.

У цій слідчій ситуації головні зусилля слідчого повинні бути спрямовані на те, щоб позбавитись інформаційних прогалин насамперед стосовно учасників злочину, а також часу, способу й об'єкта (вагона, контейнера, цистерни), із якого вчинено крадіжку. Для даної слідчої ситуації типовими версіями можуть бути такі:

- крадіжку вчинено сторонніми особами на шляху прямування або під час зупинки поїзда;
- крадіжку вчинено членами локомотивної бригади на шляху слідування або під час непередбаченої зупинки поїзда на перегоні, роз'їзді.

З метою перевірки зазначених версій необхідно встановити:

- склад локомотивної бригади та осіб, які супроводжували вантаж;
- сторонніх осіб, що мешкають поблизу об'єктів залізничного транспорту

і схильних до вчинення крадіжок вантажів.

- маршрут слідування та характер руху потягу, в складі якого знаходився вагон (контейнер), звідкіль вчинено крадіжку вантажу (станція призначення, заплановані і непередбачувані зупинки, їх тривалість, місця сповільнення ходу і т. ін.);

- імовірні місця посадки, висадки злочинців із поїзда;

- наявність інших місць, де злочинці могли додатково скинути викрадений вантаж;

- об'єкт, із якого вчинено крадіжку (вагон, контейнер), його стан, наявність слідів, що вказують на факт крадіжки, а також розмір нестачі та її відповідність кількості викраденого вантажу;

- спосіб вчинення крадіжки вантажу та будь які матеріальні об'єкти, на котрих збереглися сліди, придатні для ототожнення;

- свідків-очевидців, які в передбачений час знаходилися неподалік від місця крадіжки і могли бачити обставини злочину та злочинців.

Виходячи з того, що в розглядуваній слідчій ситуації злочинці повинні повернутися за викраденим вантажем, необхідно ретельно організувати засідку на місці знаходження вантажу і тактично правильно здійснити затримання злочинців. Паралельно із реалізацією цього завдання треба здійснити:

- огляд місця крадіжки (місця знайденого вантажу) з метою виявлення слідів, придатних для ототожнення особи злочинця, побудови моделі способу вчинення крадіжки та з'ясування інших обставин події злочину, що мають істотне значення для його успішного розкриття;

- обстеження ділянок місцевості, які прилягають до місця знайдення вантажу, з метою виявлення додаткових слідів (ніг, транспортних засобів, знарядь злочину, залишків тари вантажу або кріпильних засобів тощо), а також решти викраденого вантажу;

- виявлення й опитування громадян, які мешкають чи працюють неподалік від місця виявлення слідів крадіжки і могли бути свідками-очевидцями цього злочину або яким відомі обставини, що мають значення для розкриття крадіжки;

- вивчення необхідних документів з метою встановлення відправника та одержувача вантажу, станції відправлення, необхідних відомостей про поїзд і членів локомотивної бригади, вагон, вантаж та осіб, що його супроводжують;

- опитування членів локомотивної бригади й осіб, які супроводжували вантаж;

- опитування відповідальних працівників станції, на території обслуговування якої виявлено сліди крадіжки;

- вивчення швидкостемірної стрічки локомотиву для з'ясування точної характеристики руху потягу з метою визначення ймовірного місця проникнення злочинців на потяг та висадки з нього, уточнення часу крадіжки, а також місць, де злочинці могли скинути викрадений вантаж;

- визначення відповідності розміру нестачі вантажу, що виявлений на станції одержувача, кількості (вартості) вантажу, що був знайдений;

- проведення відповідних оперативно-розшукових заходів щодо відпрацювання осіб, які схильні до вчинення крадіжок вантажів (раніше засуджених за аналогічні злочини, мешкають поблизу об'єктів залізничного транспорту, ча-

сто їх відвідують, мають близькі або родинні стосунки із працівниками станцій, локомотивних бригад тощо).

Ситуація третя. *Затримано особу під час збереження або реалізації нею майна, походження якого ця особа не може пояснити (відсутність необхідних документів, непереконливе посилання на його випадкове придбання у невідомих осіб, знахідку або, навпаки, наявність маркувальних знаків на упаковці, ливарних заготовок у місцях складування металобрухту тощо), що дає підстави зробити припущення про придбання цього майна шляхом вчинення крадіжки. Відсутні відомості про вагон (контейнер, цистерну), місце, час, спосіб вчинення крадіжки, учасників злочину.*

Головні завдання слідчого в третій типовій слідчій ситуації полягають у тому, аби довести, що виявлене під час збереження чи реалізації певною особою майно дійсно викрадене із об'єктів залізничного транспорту, а потім встановити осіб, які безпосередньо вчинили цю крадіжку, з якого вагона (контейнера), в який спосіб, в якому місці і в який час. Для розглядуваної слідчої ситуації типовими версіями стосовно обставин події злочину є такі:

- майно, з яким затримано особу під час його збереження або реалізації, викрадене із об'єктів залізничного транспорту;
- майно, що зберігалось чи реалізовувалося, придбане іншим злочинним шляхом (викрадене із місцевих підприємств, є об'єктом контрабанди та ін.);
- затримана під час збереження чи реалізації майна особа має безпосереднє відношення до вчинення крадіжки вантажу із об'єктів залізничного транспорту і є учасником злочинної групи;
- крадіжку вантажу вчинено іншими особами і передано для збереження чи реалізації затриманому.

Перевірку висунутих версій доцільно починати з встановлення всіх суттєвих даних про майно (головним чином про природу його походження) та особу підозрюваного, насамперед про його зв'язки за місцем роботи і мешкання, можливість доступу до вантажів, що перевозяться залізничним транспортом.

Стосовно встановлення природи походження майна, що зберігалось або реалізувалося затриманою особою та його віднесення до предмета крадіжки, необхідно за ознаками викраденого вантажу з'ясувати його можливу належність до конкретної партії, встановити вагон, потяг, підприємство-виробника, відправника та одержувача вантажу. Перевірити на інших станціях за маршрутом руху потягів із аналогічним вантажем наявність комерційних актів щодо нестачі вантажу, його пошкодження тощо.

У разі підтвердження версії стосовно того, що це майно дійсно викрадене із об'єктів залізничного транспорту, головні зусилля треба зосередити на встановленні безпосереднього місця і часу вчинення крадіжки, а також особи злочинців. Уточненню підлягає насамперед можлива причетність затриманої особи до безпосереднього вчинення крадіжки (можливість вільного доступу до вантажу, обізнаність відносно змісту інформації, що відображена в залізничній накладній, вагонному та натурному листі потягу, дорожній відомості та ін.). Перевірці також підлягають відомості стосовно ваги, обсягу, номенклатури викраденого вантажу, можливості сховати рештки викраденого за місцем мешкання затриманого чи його близьких або рідних. З цією метою проводяться обшуки в

місцях імовірного приховування решти викраденого вантажу, а також допити підозрюваного за фактом виявлення у нього цього вантажу. Якщо підозрюваний об'єктивно не в змозі безпосередньо брати участь у вчиненні крадіжки вантажу, то в нього дізнаються відносно осіб, які передали йому це майно на збереження чи на реалізацію (що це за особи, які у них стосунки, як часто вони зверталися до затриманого із аналогічними проханнями, де вони мешкають або працюють, коли за домовленістю вони прийдуть за цим майном або коли треба повернути їм за нього гроші і в якому розмірі та ін.)

Ситуація четверта. *Встановлено предмет злочинного посягання, конкретний вагон (контейнер, цистерну), із якого вчинено крадіжку, та спосіб вчинення останньої, проте місце крадіжки (станція, ділянка маршруту), час та особи, що вчинили злочин невідомі. Викрадений вантаж не виявлено.*

Така ситуація зазвичай виникає при виявленні вагона (контейнера, цистерни) з ознаками крадіжки на станції призначення або транзитній станції. Для неї характерними є версії стосовно можливих місць вчинення крадіжки та учасників злочину. Щодо імовірних місць вчинення крадіжки, то тут типовими версіями будуть такі:

- крадіжку вчинено до прибуття вантажу на дану станцію (крадіжку вчинено на ближчому перегоні; крадіжку вчинено на попередній станції);
- крадіжку вантажу вчинено на станції, де виявлено ознаки злочину;
- крадіжку вантажу вчинено працівниками об'єктів залізничного транспорту (членами локомотивної бригади; залізничниками, що здійснюють технологічні операції з вантажем, вагоном (контейнером); співробітниками охоронних підрозділів);
- крадіжку вантажу вчинено сторонніми особами.

Для перевірки версій стосовно місця вчинення крадіжки необхідно з'ясувати:

- маршрут проходження вагона (контейнера), в якому виявлено ознаки крадіжки;
- швидкість руху, місця та тривалість зупинок (запланованих та вимушених) потягу на шляху;
- характер та тривалість кожної технологічної операції з оброблення даного вагона (контейнера) та вантажу;
- коло осіб, причетних до здійснення кожної з таких технологічних операцій;
- попередні станції, на яких було складено акт загальної форми або комерційний акт стосовно даного вагона.

Процес з'ясування зазначених обставин може включати в себе, крім огляду вагона та вантажу, дослідження перевізних та інших документів, таких як залізнична накладна, вагонний лист, дорожня відомість, натурний лист, акт загальної форми, комерційний акт, книга пред'явлення потягу вантажного парка до технічного огляду, книга прийняття вантажу до відправлення.

Якщо на підставі ретельного вивчення й аналізу інформації, отриманої із зазначених джерел, буде з'ясовано, що ніяких слідів крадіжки до попередньої станції встановлено не було, тобто відсутні акт загальної форми, комерційний акт тощо, то в такому випадку висока ступінь вірогідності того, що крадіжку

вчинено або на найближчому перегоні, або на тій станції, де цю крадіжку виявлено. В даному разі необхідно додатково проаналізувати швидкість руху на зазначеній ділянці дороги, наявність зупинок, а також здійснити обстеження найближчого перегону з метою виявлення слідів злочину та вантажу.

Паралельно необхідно відпрацьовувати версію про можливість вчинення крадіжки саме на тій станції, де її було виявлено. При цьому головну увагу слід приділяти дослідженню технологічного процесу, який пройшов даний вагон (контейнер) та вантаж, починаючи з моменту його прибуття на цю станцію і закінчуючи часом виявлення ознак крадіжки. Для з'ясування цих обставин необхідно встановити: точний час прибуття вагона (контейнера) на станцію; місце його приймання та тривалість відстою; коло осіб, що здійснювали технологічне оброблення даного вагона (контейнера); точний проміжок часу та маршрут переміщення вагона по території станції, тривалість його стоянок; склад локомотивної бригади, що здійснювала маневрові дії; відомості про охорону вантажу та ін. З метою виявлення ознак, що підтверджують факт вчинення крадіжки саме на цій станції, доцільно провести ретельне обстеження її території, звертаючи при цьому увагу на залишки викраденого вантажу, його тари, упаковки, сліди транспортних засобів, який використовувався для вивозу викраденого вантажу, тощо.

До невідкладних слідчих (розшукових) дій в даній ситуації необхідно віднести допит осіб, що виявили ознаки крадіжки і склали комерційний акт, а також осіб, що здійснювали технологічне оброблення даного вагона (контейнера). На підставі одержаних під час огляду матеріалів призначаються і проводяться судово-трасологічні експертизи ЗПП, знарядь зламу, а також інших виявлених слідів. Поряд із слідчими (розшуковими) діями необхідно проводити і узгоджені негласні слідчі (розшукові) дії, що спрямовані на встановлення причетних до крадіжки осіб, а також можливі місця зберігання та реалізації викраденого вантажу.

Ситуація п'ята. *Встановлено предмет злочинного посягання та вагон (контейнер, цистерну), з якого вчинено крадіжку (вагон прибув у комерційному відношенні справним, ознаки крадіжки виявлено під час розвантаження вантажу, має місце його нестача). Невідомі місце, час, спосіб вчинення крадіжки, учасники злочинну. Викрадений вантаж не виявлено.*

За своїм інформаційним наповненням зазначена слідча ситуація схожа з попередньою і в той же час має відмінність, сутність якої полягає в більш ускладненій процедурі розпізнання способу вчинення крадіжки у зв'язку з тим, що вагон прибув на станцію у комерційному відношенні справним або вантаж було викрадено із відкритого вагона (піввагона) і на місці події залишилося обмаль слідів, придатних для відтворення саме способу вчинення злочину. Крім того, версії стосовно ймовірних місць вчинення крадіжки порівняно із попередньою ситуацією доповнюються ще однією, а саме: крадіжку вчинено на станції формування потягу або на дальніх станціях слідування потягу. Це дещо ускладнює процедуру перевірки, оскільки значно збільшує коло об'єктів залізничного транспорту, які необхідно перевірити.

Для даної слідчої ситуації характерною також є версія стосовно інсценування крадіжки, до якої удаються матеріально-відповідальні особи, клієнтські організації та пов'язані з ними працівники залізничного транспорту, котрі мас-

кують вчинене ними розкрадання майна на складі під крадіжку шляхом обривання пломб з вагона (контейнера), в який заздалегідь недовантажено викрадений ними вантаж. При цьому з метою того, щоб ознаки крадіжки були виявлені як можна пізніше, тобто поодаль від станції відправлення, досвідчені злочинці удаються до хитрощів під час навішування ЗПП, а саме: збільшують до неприпустимих розмірів натягнення тросу в запірному пристрої, що призводить до його розриву під час руху потягу.

Розпізнання інсценування крадіжки здійснюється зазвичай за рахунок виявлення й аналізу негативних обставин під час проведення огляду місця події. До таких негативних обставин можна віднести: відсутність доступу до тієї частини вагона, де виявлено нестачу вантажу, і навпаки, можливість вміститися тієї кількості вантажу, що бракує у вагоні (контейнері), судячи із супровідних документів; відсутність реальної можливості винести (вивезти) викрадений вантаж з того місця, де знаходився вагон (контейнер); фізична неможливість витягти викрадений вантаж через існуючий доступ у вагон (наприклад, відкритий стельовий люк); наявність таких місць знаходження вагона (контейнера), які практично виключають можливість непомітного вчинення крадіжки вантажу; забезпечення такого рівня охорони вантажу, який виключає можливість його заволодіння злочинним шляхом, та ін. Ще одним засобом розпізнавання інсценування крадіжки можуть бути результати ретельно проведеної судово-трасологічної експертизи ЗПП.

Відпрацювання версії стосовно інсценування крадіжки передбачає необхідність узгоджених, скоординованих дій між слідчими та оперативними підрозділами як на станції, де виявлено ознаки крадіжки, так і в тих місцях, де цей вантаж формувався. Для цього негайно перевіряється стан складського та бухгалтерського обліку на складах і товарних дворах (проводяться інвентаризації та ревізії) з яких було відправлено вантаж. 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.

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.

Крім того, встановлюються і допитуються особи, які брали участь у завантаженні вагона, наприклад, доводиться факт перебування на виставочних і відправних коліях (парках) робітників вантажного двору, виконання ними певної роботи, кількість і найменування вантажу, що ними був завантажений, тощо. Також вивчається книга приймання вантажу до перевезення, записи в ній порівнюються із відомостями, що містяться в залізничній накладній, щодо кількості, роду, ваги вантажу. Допитуються старші приймальники, які склали відповідні документи на вантаж та робили записи у книзі опломбування вагона (контейнера). За рахунок здійснення негласних слідчих (розшукових) дій відпрацьовуються ймовірні місця приховування викраденого майна, а також вірогідні місця його реалізації.

Отже, типові слідчі ситуації є важливим елементом структури методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, що істотно впливає на формування системи слідчих (розшукових) дій, алгоритм поведінки слідчого. Водночас необхідно враховувати, що саме системи слідчих (розшукових) дій є найбільш раціональним засобом впливу на ці ситуації з метою вирішення завдань розслідування. Крім того, системи гласних та негласних слідчих (розшукових) дій здатні забезпечити економію часу на пошук правильних рішень і обрання оптимальних шляхів їх реалізації, що значно знижує рівень помилок і підвищує ефективність роботи слідчого при розслідуванні конкретного злочину.

РОЗДІЛ 3 ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ

3.1. Огляд місця події

При розслідуванні крадіжок вантажів з рухомого складу, однією з найбільш важливих першочергових слідчих (розшукових) дій є огляд місця події, оскільки метою його проведення є дослідження матеріального відображення злочину, яке містить інформацію про подію, що відбулася. Загальні правила і тактичні прийоми проведення огляду місця події достатньо розроблені у криміналістиці. Однак огляд місця події при розслідуванні крадіжок вантажів з рухомого складу, має певні особливості, на які впливають наступні обставини:

– вчинення крадіжок вантажів зазвичай пов'язане з використанням організаційно-технічних особливостей залізничного транспорту, технологічного процесу перевезення вантажів, а іноді і порушень правил їх оброблення, приймання і транспортування;

– місце виявлення крадіжки в більшості випадків не збігається з місцем її вчинення, внаслідок чого огляду піддаються об'єкти, територіально не пов'язані між собою. У таких випадках першочерговим завданням слідчого є встановлення місця вчинення крадіжки і його територіальної віддаленості від місця виявлення;

– динамічність роботи залізничного транспорту зумовлює негайний виїзд слідчо-оперативної групи на місце події. Затримка призводить до великих матеріальних збитків і затримки в доставці матеріальних цінностей вантажоодержувачу, а також може привести до втрати слідів злочину, зміни обстановки місця події.

Зважаючи на зазначені обставини на практиці, 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 поліції. Огляд місця події проводиться вже після комерційного огляду, коли значна кількість слідів пошкоджена або втрачена;

б) при виявленні ознак розкрадання співробітники залізниці сповіщають органи поліції, але на місце події виїжджає не слідчо-оперативна група, а окремих працівник, як правило, оперуповноважений чи дільничний інспектор поліції, який обслуговує відповідну дільницю. 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;

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

Огляд місця події поділяється на три етапи: підготовчий, робочий та заключний. Підготовка до огляду місця події в свою чергу включає два етапи: 1) здійснюється до виїзду на місце події і включає комплекс заходів організаційно-розпорядчого і забезпечувального характеру; 2) здійснюється по прибуттю на місце події і включає заходи тактичного характеру.

Дії 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, ізоітермічні та спеціальні вагони

Огляд місця події при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті поділяється на загальний і детальний, а при огляді вагонів і контейнерів детальний огляд складається з зовнішнього та внутрішнього. При загальному огляді слідчий визначає межі огляду. Якщо є підозріння, що крадіжку вчинено безпосередньо на місці зупинки вагона, то проводиться огляд останнього разом з оточуючою місцевістю ексцентричним способом. Межі огляду встановлюються шляхом виявлення та оцінки слідів. Також при загальному огляді встановлюються номер і місце знаходження вагона (номер колії, станції, роз'їзду), тип, кількість осей, вантажопідйомність, наявність гальмової площадки, номери сусідніх вагонів. При загальному огляді вагона спеціаліст-криміналіст фіксує місце події, проводячи орієнтуючу і оглядову зйомку. Орієнтуюча зйомка проводиться панорамним методом. При цьому треба використовувати: по-перше, метод лінійної панорами для виключення викривлення зображення вагонів у складі потяга, по-друге, метод кругової панорами з кутом обсягу зображення не менш як 180° для отримання більшої інформативності зображення місця події. Під час орієнтуючої фотозйомки фіксується місце розташування вагона в складі потяга, місце вагона відносно двох нерухомих орієнтирів, номери вагонів, між якими розташований вагон, що оглядається. При оглядовій зйомці фіксації підлягає номер вагона, трафаретні позначки, надписи, розмітка та наклейки на стінах і дверях.

Найбільш розповсюджений спосіб проникнення злочинців до вантажу у **критому вагоні** – пропилювання чи прорубування стін і стелі вагона. При цьому утворюються об'ємні сліди тиснення чи розпилу. Сліди тиснення утворюються в результаті удару чи віджимання. Злочинці проникають до вантажу також шляхом зламу дверей, кришок бокових та верхніх люків, заслінок відсипного люку, пічних розділок вагона. При взаємодії знарядь зламу з поверхнею утворюються, як правило, сліди тиснення і ковзання. При утворенні сліду ковзання робоча поверхня знаряддя пересувається слідосприймаючою поверхнею та утворює слід у результаті зрізання частини предмету або зрушення матеріалу в кінець сліду. В сліді ковзання ріжуча кромка слідоутворюючого предмету відбивається у вигляді валиків і борозенок, відстань між якими залежить від взаємоположення знаряддя та слідосприймаючого предмета. За характером та локалізацією слідів можна визначити спосіб проникнення, вид знаряддя злочину, з якого боку зламувалась перешкода, якими навичками чи фізичними даними володіє злочинець тощо. Знаряддями зламу можуть бути різноманітні прилади та інструменти: лопати, фомки, пили, дрелі, сокири, ножиці по металу,

стамески, кусачки (у тому числі спеціальні залізничні) тощо.

При зовнішньому детальному огляді спочатку оглядаються стінки, стеля та підлога вагона, встановлюється наявність або відсутність проламу в їхній обшивці, точно фіксуються місце розташування, форма та розміри виявленого проламу, на якій висоті від підлоги вагона та ґрунту він знаходиться, старанно досліджується характер країв проламу з метою виявлення слідів розрубу, надрубку, свердлення, ковзання, розпилу та різання, залишених знаряддями й інструментами зламу. 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 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. Ретельно досліджуються 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, невинуватене безладдя у вагоні, пошкодження тари, зламані предмети, що не мають відношення до вантажу. При внутрішньому огляді вагону особлива увага звертається на предмети, що пересувались, зламані ящики, розірвані коробки. Під ними чи на них можуть бути ви-

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

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

При зовнішньому огляді *ізотерічного вагона* слідчий 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 та фотографуються спеціаліст.

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

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 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 прийомоздавачів вантажу та представників вантажовідправників.

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

кабіни, багажника ретельно оглядаються та фіксуються.

Вивчаючи різного роду пошкодження на перевезеній автотранспортній і сільськогосподарській техніці й аналізуючи механізм утворення слідів, іноді можна припустити, що злочинець при здійсненні крадіжки міг заподіяти собі поранення чи порвати одяг. У цих випадках під час огляду необхідно шукати сліди крові, волосся, волокна та частки тканини одягу для подальшого використання у ході розшуку та у встановленні злочинця. Оглядаючи та фіксуючи сліди 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 зливної прилади. 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 порівняльний зразок у хімічному дослідженні. Для виміру висоти наливу як спеціалісти залучаються працівники товарної контори станції або прийомоздавачі вантажу. Вимірювання проводиться за допомогою спеціального вимірювального приладу – метрштока. Під час заміру метршток опускають в люк до нижньої точки котла. Заміри проводять у двох протилежних точках люка. Результатом замірювань є середнє арифметичне значення. За висотою наливу за допомогою калібрувальних таблиць, в залежності від типу цистерни, встановлюють об'єм рідини. Для визначення ваги вантажу необхідно значення його об'єму помножити на густину, яка залежить від температури (її вимірюють за допомогою денсиметра). Густина рідини залежить від температури. Від завантаження вантажу до його розвантаження проходить значний проміжок часу, вантаж проходить значні відстані, внаслідок чого можливі зміни температури зовнішнього середовища. Тому одночасно з густиною вимірюють температуру, застосовуючи термометр. Остаточний результат обчислення ваги вантажу коригують з урахуванням температурних поправок, що визначаються за таблицями. При підвищенні температури вантажу поправку віднімають, при зниженні – додають.

Огляд **контейнерів** проводиться одночасно з оглядом платформ (піввагонів). На підлозі платформи, піввагона відшукуються сліди ніг, тріски, обпилю-

вання, знаряддя злomu, частини вантажу і його упаковки, предмети, що належать злочинцю, зірвані пломби та ЗПП, бирки з маркіруванням відправника, зрубані закручення, а також сліди знаряддя злomu. Встановлюються та фіксуються кількість і номери контейнерів з ознаками крадіжки вантажу на платформі (піввагоні), їх тип і матеріал, місцезнаходження відносно інших контейнерів.

Визначивши вид контейнера (універсальний чи спеціальний), матеріал, з якого він виготовлений (металевий, дерев'яний, комбінований), слідчий разом зі спеціалістом оглядають і фіксують наявні на ньому трафаретні написи і знаки. Подальший огляд контейнера проводиться в залежності від ознак, що вказують на спосіб проникнення до вантажу. У випадку відсутності зовнішніх ушкоджень кузова контейнера огляд починається з перевірки наявності та справності пломб і ЗПП, замикаючих пристроїв. Встановлюється правильність пломбування та навішування ЗПП, цілісність пломбувального дроту, зміст відбитка на поверхні пломб та ЗПП, його відповідність даним, зазначеним у накладній, положення ручки замка, наявність бирки з маркіруванням відправника, її зміст. Ретельно оглядаються двері контейнера, вісі дверних петель, гнізда та штирі дверних запорів, каркас контейнера, тягові пояси та піднімальні кільця. При цьому необхідно враховувати, що іноді злочинці з числа осіб, що мають безпосереднє відношення до навантаження контейнерів, навмисно порушують правила їх підйому та пересування (піднімають за одне кільце, пересувають за допомогою лому), після чого утворюється перекіс 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 утворюються сліди від знаряддя злomu. 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 знаряддя злomu, 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 відшукуються знаряддя злomu, сліди ніг, рук, відщепи, тріски, обпилювання, плями крові, частки сторонніх речовин, залишених

злочинцями. Виявлені сліди, предмети і речовини фіксуються та вилучаються.

При встановленні нестачі вантажу в контейнері вилучаються зразки викраденого вантажу, якщо ж цього зробити не можна, то вживаються заходи щодо виявлення його ознак. Всі виявлені та вилучені сліди описуються у протоколі, фотографуються 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 дощок, трісок і обпилювань, слідів ніг, транспортних засобів, падіння і волочіння вантажу. Визначається, чи відносяться виявлені сліди до розслідуваної події, і точно фіксуються 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. 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 вушкостійки, передньому краї й обшивці дверей та об'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 повинні бути досліджені всі предмети, а особливо ті, що пересувались: зламані ящики, розпечатані коробки тощо, поверхня яких, за своїми властивостями, спроможна сприймати та зберігати сліди.

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

вколо 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 викраденого та схованого вантажу також треба шукати сліди рук.

Після огляду всі виявлені предмети пакуються та вилучаються. Вилученню підлягають:

- частини обшивки вагона зі слідами злому;
- сліди знарядь злому, вилучені з використанням технічних засобів (зліпки);
- знаряддя злому, предмети та інструменти, залишені злочинцем;
- мікрооб'єкти, мікроречовини, дрібне волокно деревини та тканини, частки нашарування сторонніх речовин, які поміщаються в скляні пробірки чи опечатуються в конвертах;
- дактилоплівки зі слідами пальців рук;
- дактилоплівки, вологий фотопапір чи оброблена наждаком листові 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 відповідно до ст. 237 КПК України, що є основним способом фіксації ходу та результатів цієї слідчої (розшукової) дії. Протокол повинен бути точним, послідовним, повним, об'єктивним, цілеспрямованим і складеним з додержанням вимог закону.

До вимог кримінального процесуального закону щодо проведення слідчої

(розшукової) дії огляд при виявленні ознак розкрадань вантажів на залізничному транспорті належать наступні. Відповідно до ст. 237 КПК України може проводитися огляд місцевості, приміщення, речей та документів. Якщо огляд пов'язаний з оглядом володіння особи (в досліджуваному аспекті – не володіння держави), то такий огляд проводиться відповідно до правил КПК України, передбачених для обшуку володіння особи, тобто з урахуванням положень ст.ст. 234-236 КПК України. Для участі в огляді може бути запрошений потерпілий, підозрюваний, захисник, законний представник та інші учасники кримінального провадження. З метою одержання допомоги з питань, що потребують спеціальних знань, слідчий, прокурор для участі в огляді може запросити спеціалістів. Особи, у присутності яких здійснюється огляд, при проведенні цієї слідчої (розшукової) дії мають право робити заяви, що підлягають занесенню до протоколу огляду.

При проведенні огляду дозволяється вилучення лише речей і документів, які мають значення для кримінального провадження, та речей, вилучених з обігу. Усі вилучені речі і документи підлягають негайному огляду і опечатуванню із завіренням підписами осіб, які брали участь у проведенні огляду. У разі якщо огляд речей і документів на місці здійснити неможливо або їх огляд пов'язаний з ускладненнями, вони тимчасово опечатуються і зберігаються у такому вигляді доти, доки не буде здійснено їх остаточні огляд і опечатування.

Слідчий, прокурор має право заборонити будь-якій особі залишити місце огляду до його закінчення та вчинювати будь-які дії, що заважають проведенню огляду. Невиконання цих вимог тягне за собою передбачену законом відповідальність.

При огляді слідчий, прокурор або за їх дорученням залучений спеціаліст має право проводити вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани і схеми, виготовляти графічні зображення оглянутого місця чи окремих речей, виготовляти відбитки та зліпки, оглядати і вилучати речі і документи, які мають значення для кримінального провадження. Предмети, які вилучені законом з обігу, підлягають вилученню незалежно від їх відношення до кримінального провадження. Вилучені речі та документи, що не відносяться до предметів, які вилучені законом з обігу, вважаються тимчасово вилученим майном.

3.2. Особливості проведення допитів

Передусім слід звернути увагу на загальні кримінальні процесуальні положення, якими регламентується проведення допиту в кримінальному провадженні. Відповідно до ст. 224 КПК України допит може проводитися за місцем проведення досудового розслідування або в іншому місці за погодженням із особою, яку мають намір допитати. Кожний свідок допитується окремо, без присутності інших свідків. Допит не може продовжуватися без перерви понад дві години, а в цілому – понад вісім годин на день.

Перед допитом встановлюється особа, роз'яснюються її права, а також порядок проведення допиту. У разі допиту свідка він попереджається про кримінальну відповідальність за відмову давати показання і за давання завідомо неправдивих показань, а потерпілий – за давання завідомо неправдивих пока-

зань. За необхідності до участі в допиті залучається перекладач.

У разі відмови підозрюваного відповідати на запитання, давати показання особа, яка проводить допит, зобов'язана його зупинити одразу після отримання такої заяви.

Під час допиту може застосовуватися фотозйомка, аудіо- та/або відеозапис.

Допитувана особа має право використовувати під час допиту власні документи і нотатки, якщо її показання пов'язані з будь-якими обчисленнями та іншими відомостями, які важко зберегти в пам'яті. За бажанням допитуваної особи вона має право викласти свої показання власноручно. За письмовими показаннями особи їй можуть бути поставлені додаткові запитання.

Особа має право не відповідати на запитання з приводу тих обставин, щодо надання яких є пряма заборона у законі (таємниця сповіді, лікарська таємниця, професійна таємниця захисника, таємниця нарадчої кімнати тощо) або які можуть стати підставою для підозри, обвинувачення у вчиненні нею, близькими родичами чи членами її сім'ї кримінального правопорушення, а також щодо службових осіб, які виконують негласні слідчі (розшукові) дії, та осіб, які конфіденційно співпрацюють із органами досудового розслідування.

Слідчий, прокурор має право провести одночасний допит двох чи більше вже допитаних осіб для з'ясування причин розбіжностей у їхніх показаннях. На початку такого допиту встановлюється, чи знають викликані особи одна одну і в яких стосунках вони перебувають між собою. Свідки попереджаються про кримінальну відповідальність за відмову від давання показань і за давання завідомо неправдивих показань, а потерпілі – за давання завідомо неправдивих показань.

Викликаним особам по черзі пропонується дати показання про ті обставини кримінального провадження, для з'ясування яких проводиться допит, після чого слідчим, прокурором можуть бути поставлені запитання. Особи, які беруть участь у допиті, їх захисники чи представники мають право ставити одна одній запитання, що стосуються предмета допиту. Оголошення показань, наданих учасниками допиту на попередніх допитах, дозволяється лише після давання ними показань.

Допит свідків є однією з важливих складових частин комплексу першочергових слідчих дій і оперативно-розшукових заходів, які проводяться на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. При розслідуванні злочинів цієї категорії інформація, одержана в ході допиту свідків, використовується слідчим для правильного з'ясування події, що відбулася, висунення версій, проведення таких слідчих (розшукових) дій, як допит підозрюваного, обшук, слідчий експеримент.

Допит свідків при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті має свої особливості. Вони полягають у такому.

1. На початковому етапі розслідування свідками виступають особи, які здійснюють технологічний процес перевезення вантажів. Процесуальне становище цих осіб на подальших етапах розслідування може змінитися, тобто з свідків вони можуть перейти в категорію підозрюваних (організаторів, пособників). Таку можливість вони припускають, у зв'язку з чим не завжди схильні до надання свідчень, які повною мірою відображають картину події. Так, порушуючи правила кріплення вантажів, працівники залізничного транспорту (стропальники) іноді приховують ці порушення від слідчого, надають неправдиві свідчення про те, що вони діяли нібито відповідно до інструкції. В таких випадках

велике значення має встановлення психологічного контакту з допитуваною особою: слідчий повинен роз'яснити, дати зрозуміти свідку, що мета допиту – встановлення обставин крадіжки і викриття злочинців, а не вишукування порушень в його роботі.

2. Особи, що здійснювали технологічний процес перевезення вантажів, негайно повинні бути встановлені і допитані, оскільки факти тижневої або добової давності забуваються ними. Це пояснюється високим темпом і великою кількістю операцій з оброблення залізничного транспорту або вантажу, що проводяться цими особами за одну зміну.

3. Для отримання повної інформації від допитуваної особи про подію, яка розслідується, слідчому необхідні спеціальні знання в галузі залізничного транспорту. Узагальнення й аналіз протоколів допитів свідків у кримінальних справах про факти крадіжок вантажів на залізничному транспорті свідчать про те, що схеми допиту залишаються традиційними незалежно від того, хто допитується (особа якої професії). Значна частина тих обставин, що мають значення для розслідування крадіжок, залишається нез'ясованою. Це свідчить про те, що переважна більшість слідчих не готується до допиту свідків. Ретельна підготовка до допиту вимагає ознайомлення з відповідною літературою, документами, інструкціями і термінологією. З цією метою слідчий може скористатися консультацією спеціаліста – інженера-технолога. Мінімум спеціальних знань і термінологія нададуть слідчому змогу грамотно сформулювати питання, з'ясувати окремі обставини події, правильно зрозуміти і оцінити свідчення допитуваної особи.

Виділяють чотири групи свідків:

- 1) осіб, що виявили крадіжку в ході обслуговування рухомого складу, території станції або при здійсненні операцій з вантажем;
- 2) осіб, що склали акт загальної форми і комерційний акт;
- 3) родичів, знайомих, сусідів та інших осіб, що знають підозрюваних;
- 4) сторонніх осіб, котрим можуть бути відомі будь-які факти про вчинений злочин.

Найбільш цінну інформацію повідомляють перші дві категорії свідків. Предмет їх допиту кореспондується з місцем їх роботи і технологічними операціями, які здійснюються ними на залізничному транспорті.

До першої групи свідків належать особи, які обслуговують рухомий склад: працівники пунктів технічного огляду, локомотивних бригад, особи, які формують рухомий склад і виконують маневрові роботи. Перед допитом працівників пунктів технічного огляду (мастильники, оглядачі) слідчому необхідно вивчити записи в книзі пред'явлення потягів вантажного парку до огляду. При вивченні записів в цій книзі слідчий може встановити, скільки бригад обробляли потяг, які вагони оброблялися конкретною бригадою. Ці відомості мають значення для встановлення осіб, що безпосередньо обслуговують вагон з ознаками крадіжки, і при перевірці версій про крадіжку вантажу працівниками пункту технічного огляду.

При допиті оглядачів, мастильників та інших працівників пункту технічного обслуговування треба з'ясувати такі обставини:

про пересування рухомого складу на станції: на яку колію прибув потяг; у момент прибуття останнього де знаходилися працівники пункту технічного огляду і в якому місці станції (залізничного полотна) ними був зустрінутий рухомий склад; які були виявлені несправності (руйнування) рухомого складу

«сходу»;

про час стоянки потягу (включаючи технічний огляд): коли розпочалося оброблення потягу; скільки часу відводилося на оброблення рухомого складу і за якою схемою воно повинно було проводитися; скільки часу простояв рухомий склад на станції; після закінчення огляду через який проміжок часу потяг був відправлений;

про осіб, що беруть участь в обробленні рухомого складу: скільки і які саме працівники повинні були брати участь в технічному огляді і скільки фактично брало участь; огляд якої частини потягу здійснював кожен з працівників (лівої, правої, головної, хвостової); чи проводилася зміна локомотива, хто з працівників і в якому порядку її проводив; хто перший помітив пошкодження на вагоні; які працівники здійснювали огляд пошкодженого вагона;

про фіксацію результатів технічного огляду: чи фіксувалися після огляду рухомого складу результати технічного огляду в книзі пред'явлення потягів вантажного парку до огляду; хто робив запис про результати огляду; у кого знаходилася ця книга.

При допиті особи, яка виявила вагон з ушкодженнями, необхідно з'ясувати:

в якому місці вагону (на торцевій, бічній стіні, підлозі, даху або цистерні на правому, лівому боці, вгорі, внизу казана) були виявлені пошкодження; в якому стані (закритому або відкритому) знаходилися двері і люки цього вагона; які пошкодження були на них виявлені, який їх характер, в яких місцях вони знаходилися; чи були замасковані пошкодження і якими предметами; чи виймалися ці предмети, кому вони були передані або де їх місцезнаходження; на яких дверях і люках були відсутні ЗПП; які пошкодження були виявлені на ЗПП і в яких місцях; ким і як усувалися пошкодження; чи відчіплювався вагон з виявленими пошкодженнями від рухомого складу для комісійної перевірки.

Перед початком допиту членів локомотивної бригади – машиніста та його помічника слідчому необхідно ознайомитися із записами в журналі руху потягів і розшифровкою стрічки швидкостеміра, з яких можна одержати інформацію про час відправлення або прибуття складу на станцію, кількість стоянок, швидкість проходження складу.

При допиті членів локомотивної бригади – машиніста і його помічника треба одержати відомості:

про технологічні операції в процесі управління локомотивною бригадою рухомим складом: на якій станції був сформований потяг; з якої станції вела потяг дана локомотивна бригада; коли потяг прибув на станцію; чи проводилася під час проходження рухомого складу зміна локомотива, на якій станції, хто конкретно її проводив і які дії виконувалися; скільки разів у ході проходження рухомий склад піддавався технічному огляду, на якій станції він був виконаний останній раз; які несправності і в якому вагоні були виявлені в ході огляду; чи зупинявся рухомий склад на перегонах і з якою метою; скільки часу склад стояв біля вхідного світлофора; на якій станції рухомий склад знаходився в тупику, скільки часу і в який час доби він там знаходився;

про перевізні документи: ким і коли були передані пакет перевізних документів і натурний лист; чи був запечатаний пакет перевізних документів; чи на всі вагони були перевізні документи; по прибуттю на станцію кому вони були передані;

про вилучення вантажу в дорозі проходження: чи не скидалися під час проходження потягу або під час стоянки біля вхідних світлофорів які-небудь предмети з рухомого складу; чи міг це бути вантаж, що перевозиться; з якого боку рухомого складу відбувалося скидання (лівої, правої, хвоста, голови) і між якими станціями, на якій ділянці місцевості – підйом, спуск; кому було повідомлено про те, що відбулося; через який проміжок часу після побаченого;

про осіб тих, котрі слідували в рухомому складі: чи знаходилися в кабіні машиніста сторонні особи; чи супроводжували у ході проходження рухомий склад представники вантажоодержувача, вантажовідправника, стрілки воєнізованої охорони, особи, які обслуговують ізотермічні вагони; в яких вагонах вони знаходилися; в якій частині рухомого складу знаходилися вагони з вказаними особами;

Перед допитом осіб, які формують рухомий склад і здійснюють маневрові роботи (укладач, зчіплювач, кондуктор, машиніст маневрового локомотива і його помічник), необхідно ознайомитися з технічно-розпорядчим актом та сортувальними листками. З технічно-розпорядчого акта слідчий може одержати інформацію про порядок проведення маневрових робіт на станції, а з сортувальних листків – інформацію про колію та парк прийому, час прибуття потягу, номери вагонів, що не підлягають спуску з сортувальної гори.

При допиті членів складової бригади (укладача, зчіплювача, машиніста маневрового локомотива та його помічника) треба з'ясувати такі обставини:

про організацію маневрових робіт на станції: порядок організації маневрів; хто з працівників залізниці (станції) був залучений до маневрів; хто керував маневровою роботою;

про проведення маневрової роботи з рухомим складом (вагоном), виявленим з ознаками крадіжки: ким, коли був сформований даний рухомий склад; якою складовою бригадою здійснювалися відчеплення і приєднання вагона, виявленого з ознаками крадіжки; на які колії (навантажувально-розвантажувальні, спеціалізовані) подавався вагон; ким і з якою метою переставлявся склад (вагон) з однієї колії (парку, станції) на іншу при виконанні маневрових робіт; хто розчіпляв вагони під час розпуску потягу з сортувальної гори; з якою швидкістю слідував маневровий локомотив по станційних шляхах; на який колії знаходився склад (вагон) під час здійснення комерційного огляду вагона, хто і коли його здійснював; які були умови освітлення на станційних шляхах під час проведення комерційного огляду і пересування маневрового локомотива;

про зв'язки між працівниками локомотивної і складової бригад (машиніст – укладач, помічник машиніста – зчіплювач): в яких вагонах маневрового потягу знаходилися члени складової бригади; ким і скільки разів подавалася команда машиністу потягу про зниження швидкості або зупинку руху; ким приймалися і здавалися документи на вагон, в обов'язки якого працівника це входило; хто ознайомив машиніста з складом потягу і натурним листом на нього;

В процесі розслідування крадіжок вантажів з рухомого складу на залізничному транспорті, цінні відомості можуть повідомити особи, які здійснювали навантажувально-розвантажувальні операції з вантажем (вантажники, кранівники, стропальники, прийомоздавальники).

Під час допиту вантажників, кранівників, стропальників, необхідно з'ясувати такі відомості:

про виконання навантажувально-розвантажувальних операцій: в якому

порядку проводилося навантаження (розвантаження) рухомого складу (вагона), виявленого з ознаками крадіжки, які технічні засоби при цьому використовувалися; скільки часу здійснювалося навантаження (розвантаження) рухомого складу (вагона), який прибув; скільки і якого вантажу було навантажено (розвантажено); чи весь час при навантаженні вантажу були присутні вагар і прийомоздавальник; в який час доби здійснювалися дані роботи, яке було освітлення;

про стан вантажу, який прибув: як розміщувався вантаж у вагоні, як був укладений, в яку кількість ярусів; чи були порожнечі, в яких місцях вагона (біля дверей, люків); як був закріплений і упакований вантаж (частково або повністю); які пошкодження контейнера, тари були виявлені; чи були сліди маскування пошкоджень; які предмети були виявлені усередині вагона;

про осіб, які здійснювали навантаження (розвантаження): хто керував навантажувально-розвантажувальними роботами; яка бригада здійснювала навантаження (розвантаження) матеріальних цінностей з вагона, виявленого з ознаками крадіжки; чи одночасно всі члени бригади приступили до навантаження (розвантаження) з даного вагона, хто приступив першим; чи відлучалися працівники під час навантаження (розвантаження) вагона, з якою метою, який час вони були відсутні.

Допитуючи кранівників та інших працівників контейнерних майданчиків, що здійснюють навантаження (розвантаження) контейнерів, з'ясовують наступні обставини: як здійснювалося навантаження (розвантаження) контейнерів; чи справні були вантажозахватні пристосування; чи не було виходу штирів з пазів контейнера; чи був зазор між дверима і рамою самого контейнера; чи був контейнер завантажений повністю, що свідчило про його неповне завантаження – перекис рами, його розгойдування в повітрі при навантаженні.

При допиті стропальників з'ясовується: в якому стані знаходилися скоби або інші елементи конструкції вагона для кріплення (ув'язки) вантажів; чи відповідали ув'язочні засоби виду вантажу; кріплення і ув'язка вантажу здійснювалися після повного завантаження матеріальних цінностей або часткового; чи могли засоби кріплення розірватися або лопнути без стороннього втручання; яка причина розриву ув'язочних засобів.

При підготовці до допиту прийомоздавальників слідчому необхідно вивчити вагонний лист, накладну, книгу пломбування, книгу приймання вантажу. Відомості, що містяться у цих документах і книгах, дозволяють встановити прийомоздавальників, які здійснювали приймання вантажу і оформлення вантажних документів, навантаження вантажу, опломбування вагонів, розвантаження вантажу і видачу вантажу одержувачу.

Допит прийомоздавальників припускає з'ясування таких відомостей:

про рухомий склад (вагони) і вантаж: коли вагон був поданий до місця навантаження (розвантаження); ким і як приймалися матеріальні цінності до навантаження (розвантаження); чи був дозвіл на ввезення вантажу; чи відповідали вантаж і тара записам про них в накладній; ким і коли проводилося маркування вантажу; ким і коли здійснювався комерційний огляд, які його результати; які вантажні місця, по яких документах були розвантажені до виявлення вантажу (транспортного пакета) з ознаками крадіжки; в якому місці вагона було виявлене вантажне місце з ознаками крадіжки;

про замикаючі пристрої: в яких вагонах проводилося замикання пристроїв зсередини; після закінчення навантаження через який проміжок часу були

накладені запірно-пломбувальні пристрої на навантажений склад (вагон); ким і у присутності яких осіб були опломбовані двері, люки вагону; після прибуття вагону на станцію хто і через який проміжок часу зняв запірно-пломбувальний пристрій; в який спосіб його було знято, за допомогою чого був перерізаний пломбувальний трос; в якому порядку знімалися замикаючі пристрої;

про фіксацію навантажувально-розвантажувальних операцій: ким і коли був складений вагонний лист; коли і ким були зроблені записи в книзі пломбування вагонів, розвантаження; у кого вона були одержана і через який проміжок часу здана.

До свідків першої групи належать працівники залізничного транспорту, які обслуговують території станцій: працівники шляхового господарства і стрільці воєнізованої охорони, які виконують свої обов'язки на об'єктах залізничного транспорту (не супроводжують вантаж в ході проходження). Узагальнення і аналіз кримінальних справ по фактах крадіжок вантажів з рухомого складу залізничного транспорту показують, що працівники шляхового господарства і стрільці воєнізованої охорони є одними з перших осіб, що виявили вкрадений вантаж (його частину) або його пакувальний матеріал. У більшості випадків виявляють і повідомляють про «знахідку» працівники шляхового господарства.

При допиті працівників шляхового господарства (дорожній майстер, бригадир шляху) з'ясовуються такі обставини: на якій ділянці території виконувалася робота з поточного утримання шляху; хто і коли її виконував; у якому місці був виявлений вантаж (його частина) або пакувальний матеріал; виявлене знаходилося в одному або декількох місцях; які предмети знаходилися поряд з вантажем.

Перед допитом стрільців воєнізованої охорони слідчому необхідно вивчити маршрутні листи працівників воєнізованої охорони і відомості варти. При вивченні записів слідчий може встановити кількість тих осіб, що заступили на варту, їх дислокацію, прізвища стрільців, котрі охороняли певну територію станції (ділянку місцевості), на якій була виявлена крадіжка вантажу.

Обставини, що підлягають з'ясуванню у стрільців воєнізованої охорони, схожі з тими, які з'ясовуються у працівників шляхового господарства, проте мають свою специфіку. При допиті стрільців воєнізованої охорони необхідно з'ясувати: в який час варта приступила до охорони об'єкта залізничного транспорту; які об'єкти були ввірені під охорону; через який проміжок часу після заступання на варту був виявлений вантаж або пакувальний матеріал; хто відлучався під час несення варти і з якою метою; який проміжок часу стрілець був відсутній.

До другої групи осіб, що допитуються як свідки, входять працівники залізничного транспорту, котрі склали акт загальної форми і комерційний акт. Зазначені акти нерідко є первинними документами, на підставі яких слідчий приступає до розслідування. Відомості, що містяться в цих документах, підлягають перевірці й уточненню шляхом допиту осіб, котрі їх склали. Особливе значення допит цих осіб має місце у тих випадках, коли огляд місця події не проводився.

При допиті осіб, котрі склали комерційний акт і акт загальної форми (начальник станції, начальник вантажного району (завідувач вантажного району, складу, контейнерного відділу, контейнерного майданчику, сортувальної платформи, старший прийомоздавальник і прийомоздавальник станції, а також одержувач, якщо він брав участь в перевірці), необхідно одержати такі відомості.

Про організацію перевірки, результати якої описані в комерційному акті і акті загальної форми: хто і коли повідомив про ознаки крадіжки, чи був одержаний письмовий рапорт прийомоздавальника; коли розпочалася і закінчилася перевірка рухомого складу і вантажу; в якій послідовності вона здійснювалася; хто керував перевіркою; в ході виконання яких технологічних операцій були виявлені ознаки крадіжки; чи продовжувалося після повідомлення про ознаки крадіжки і до прибуття для здійснення перевірки виконання технологічних операцій; чи були припинені дані операції в ході перевірки;

про технічний стан вагона і ЗПП: які пошкодження були виявлені на стінах, дверях, люках вагона, їх характер; чи могли вони виникнути без стороннього втручання; які ЗПП були зняті до початку проведення перевірки і в який спосіб; чи були оглянуті зняті ЗПП; де вони зберігалися і кому були передані після зняття; які ЗПП були зняті в ході здійснення перевірки і в який спосіб; які пошкодження на ЗПП були виявлені в ході здійснення перевірки;

про вантаж: які пошкодження були виявлені на вантажі (транспортних пакетах), їх характер; в якій частині вагона знаходився вантаж з пошкодженою упаковкою; чи оглядався вивантажений вантаж, які пошкодження на ньому були; чи правильно був завантажений, розміщений, закріплений вантаж у вагоні; які порушення були допущені; в який спосіб було визначено кількість вантажу.

При допиті свідків, особливо тих осіб, що обслуговують території станцій, рухомий склад і тих, що здійснюють операції з вантажем, слідчий повинен намагатися одержати вичерпні відповіді на такі питання: чи не цікавився хто-небудь графіком роботи станції; чи відвідували місце крадіжки до її вчинення сторонні особи; чи не знаходилися біля вагона сторонні особи в період виявлення крадіжки, скільки їх було; що вони робили, в якому напрямі віддалилися; чи не знаходився поблизу транспортний засіб; чи не чули незадовго до виявлення крадіжки розмови підозрілих осіб, які-небудь звуки (удари, тріск, шум мотора); з якого боку були чутні звуки.

З'ясування питань, пов'язаних із специфікою професії і виконуваних робіт, у осіб, що виявили ознаки крадіжки вантажу і склали акт загальної форми та комерційний акт, дозволяє якнайповніше змодельовати спосіб вчинення і приховування крадіжки, встановити обставини, які сприяють швидкому й ефективному розслідуванню.

Істотну роль у розкритті крадіжок вантажів на залізничному транспорті, відіграє **допит підозрюваних**.

Підготовка до допиту підозрюваних і тактичні прийоми його проведення при розслідуванні крадіжок, значною мірою обумовлюються ситуацією, що склалася до моменту проведення цієї слідчої дії: затриманий один або декілька співучасників злочину, затримані з вкраденим на місці крадіжки або в іншому місці. Предмет допиту підозрюваних, крім названих слідчих ситуацій, багато в чому зумовлений відношенням затриманих осіб до роботи залізничного транспорту, тобто членами якої злочинної групи вони є – такої, що складається з працівників залізничного транспорту; сторонніх осіб; змішаної групи.

Ефективність допиту підозрюваних осіб у вчиненні крадіжок вантажів з рухомого складу багато в чому залежить від належної підготовки до цієї слідчої (розшукової) дії. Підготовка до допиту підозрюваних по даній категорії злочинів має свої особливості, які полягають в наступному.

1. У визначенні послідовності допиту підозрюваних осіб у випадку, якщо

затримано декілька співучасників крадіжки. Рішення про черговість допиту підозрюваних осіб слідчий приймає, як правило, в обстановці інформаційної невизначеності, оскільки до моменту проведення цієї слідчої (розшукової) дії він не має в своєму розпорядженні достатньо повних даних про особу кожного з підозрюваних і певну сукупність доказів, які можна використовувати при допиті. Таким чином, прийняття рішення про черговість допиту підозрюваних осіб пов'язане з тактичним ризиком.

Для правильного вибору особи, яка повинна бути допитана першою, необхідно з'ясувати: дані про особу підозрюваних – наявність злочинного досвіду, судимості, професійних навичок, відношення до роботи залізничного транспорту; обставини затримання співучасників (затримання з речовими доказами на місці крадіжки, при транспортуванні, реалізації викраденого вантажу); особливості поведінки кожного члена злочинної групи при затриманні. Також треба враховувати результати попередніх слідчих дій – огляду місця події, допиту свідків, призначення та проведення експертиз, у ході яких одержані докази, що підтверджують вину підозрюваних.

При вивченні результатів слідчих (розшукових) дій необхідно досліджувати докази, як ті, що підтверджують виниклу підозру, так і ті, що спростовують її по кожному з учасників злочинної групи. З'ясувавши цю сукупність доказів, слідчий продумує черговість допиту підозрюваних. При визначенні підозрюваної особи, яка повинна бути допитана першою, перевага віддається особам, які не мають злочинного досвіду і практики спілкування з працівниками слідчих органів, виконували другорядні ролі при вчиненні злочину, а також тим учасникам, злочинні дії яких підтверджуються найбільшою сукупністю доказів їх вини.

2. Перед допитом підозрюваних, які є учасниками злочинних груп, що складаються з працівників залізничного транспорту або змішаних груп, доцільно з'ясувати спеціальні питання про функціонування залізничного транспорту. Особливу увагу слід приділити з'ясуванню таких відомостей: про організацію роботи станції, на якій (або в межах якої) вчинена та виявлена крадіжка; найменування структурних одиниць цієї станції; дислокацію робочих місць; розпорядок дня осіб, які працюють на станції. При з'ясуванні цих питань слідчому треба вивчити технічно-розпорядчі акти, маршрутні листи стрільців воєнізованої охорони і відомості варті станцій, на яких виявлена та вчинена крадіжка вантажу.

Допит учасників злочинної групи, яка складається з працівників різних виробничих ділянок залізничного транспорту, необхідно проводити у присутності спеціалістів: інженера-технолога, інженера-конструктора, оскільки учасники таких груп при вчиненні крадіжки створюють умови для вчинення злочину працівникам, що виконують наступні операції з оброблення або транспортування вантажу. В таких випадках знання спеціалістів допомагають слідчому розкрити всі обставини вчинення крадіжки, а саме: встановити першу та подальші ланки «кругової поруки».

Перед допитом підозрюваних осіб, у яких при затриманні виявлено викрадений вантаж або його частину, доцільно одержати консультацію у спеціаліста – товарознавця про можливу вартість виявлених матеріальних цінностей згідно з їх сортом.

Предмет допиту підозрюваного охоплює обставини, що підлягають з'ясуванню, про дії допитуваного до вчинення злочину, під час вчинення і після нього. В процесі допиту підозрюваного необхідно одержати докладні відомості

про те, де був і що робив у період, якій безпосередньо передував злочину, в момент вчинення крадіжки, яка розслідується, і подальший період аж до його затримання.

Обставини, що підлягають з'ясуванню при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, можна розділити на три блоки: 1) обставини затримання підозрюваного; 2) обставини, які передували крадіжці; 3) обставини вчинення крадіжки.

При з'ясуванні обставин, які стали підставою для затримання підозрюваного, необхідно одержати наступні відомості: де, коли і за яких обставин були придбані матеріальні цінності; хто може це підтвердити; чи є розрахункові чеки, що підтверджують покупку матеріальних цінностей; яка вартість останніх; чи є документи на дані цінності (паспорт, інструкція, гарантійний талон); де і коли на матеріальні цінності могли потрапити певні частинки речовини (грунту, деревини, волокна); чи були упаковані матеріальні цінності, яка була упаковка (тара) (з'ясування даних обставин залежить від предмета злочину, наприклад, якщо предметом крадіжки є зернові вантажі, то необхідно враховувати, що цей вантаж є насипним і перевозиться без упаковки); за яких обставин на матеріальних цінностях і пакувальному матеріалі виникли пошкодження (тріщини, проломи, вм'ятини); чому на упакованих матеріальних цінностях є частини усадкової плівки і маркувальні знаки залізниці.

У випадках, коли при затриманні підозрюваних осіб або в ході проведення слідчих (розшукових) дій виявлена частина вкраденого вантажу, необхідно з'ясувати такі обставини: де знаходиться решта матеріальних цінностей; де і через кого збувалися вкрадені матеріальні цінності, на яку суму вони збуті та чи витрачені виручені таким чином гроші; через який проміжок часу після вчинення крадіжки збувалися матеріальні цінності.

При з'ясуванні обставин, які передували крадіжці, необхідно одержати такі відомості: коли, ким і за яких обставин було запропоновано вчинити крадіжку; за якою ознакою була сформована злочинна група (спільної роботи на залізничному транспорті, загального проведення дозвілля); для вчинення яких злочинів сформована злочинна група; скільки учасників налічувалося в злочинній групі; чи були членами злочинної групи особи, що працюють на залізничному транспорті; чи були членами злочинної групи неповнолітні, яким чином вони були залучені в злочинну діяльність; які стосунки між членами злочинної групи, чи давно підтримують зв'язок; хто з членів злочинної групи спочатку відмовлявся від участі в крадіжці (які дії впливу застосовувалися до даної особи – умовляння, психічне насильство).

При допиті учасників груп, які складаються з працівників залізничного транспорту, і змішаних груп доцільно з'ясувати такі відомості: чи мали місце на робочій ділянці об'єктивні умови, які сприяли вчиненню крадіжки (відсутність охорони, освітлення на станції); чи вчинялися крадіжки раніше при виконанні технологічних операцій на робочій ділянці допитуваного; як часто вони вчинялися; з працівників яких виробничих ділянок сформована злочинна група.

При з'ясуванні обставин вчинення крадіжки необхідно одержати наступні відомості.

Про підготовчі заходи: чи мала місце підготовка до крадіжки; які підготовчі дії виконував кожний з учасників злочинної групи; скільки часу здійснювалася підготовка до вчинення крадіжки; чи була інформація про вантаж, який

перевозиться рухомим складом, про маршрут варті, яка охороняє станцію; ким були надані такі відомості або в ході яких заходів одержані; чи обиралося місце реалізації вкраденого вантажу наперед; чи розділялися ролі між учасниками злочинної групи.

При допиті членів груп, які складаються з працівників залізничного транспорту, і змішаних груп необхідно з'ясувати: при здійсненні якої операції з вантажем проводилися підготовчі дії; у чому вони виявлялися (неповне закриття ЗПП, неправильне навантаження, розвантаження контейнера, тари, з метою виникнення проломів, перекосів); які розвідувальні заходи здійснювалися (збирання інформації про працівників контрольно-пропускного пункту станції, про тих, у кого знаходяться перевізні документи або книги, журнали із записами про цінності, які перевозяться, пошук шляхів доступу до перевізних документів або до записів в журналах, книгах про вантаж, який перевозиться).

Про спосіб здійснення і приховування: в який спосіб вчинена крадіжка – з подоланням перешкод або «вільним доступом»; які знаряддя і предмети використовувалися для руйнування перешкоди (стін, підлоги, даху, навантажувально-розвантажувальних отворів вагона, ЗПП; де ці знаряддя і предмети знаходяться; спосіб руйнування перешкоди обирався спонтанно чи наперед; ким з учасників злочинної групи був вибраний (розроблений) спосіб вчинення крадіжки; хто з учасників злочинної групи здійснював руйнування перешкоди, вилучення вантажу; яким чином вилучався вантаж з вагона (скидався, вивантажувався, висипався); руйнування перешкоди та вилучення вантажу здійснювалися під час руху або стоянки рухомого складу; через який проміжок часу вкрадене вивозилося (виносилось) з території станції (місця злочину); чи використовувалася транспортний засіб для вивезення вкраденого вантажу; кому він належить; чи знала особа, яка здійснювала перевезення вантажу (або власник транспортного засобу), про те, що цінності, які перевозяться, вкрадені; в яких місцях здійснювалося приховування вантажу;

Про дії (переміщення) учасників групи на місці злочину: як розташовувалися учасники злочинної групи на місці злочину; які шляхи проникнення на станцію; чи мало місце безперешкодне проникнення на станцію, хто сприяв цьому; з ким зустрічалися у момент проникнення або знаходження на станції (у її межах), чи знайомі з цими особами; які шляхи відходу із станції; чи всі учасники водночас покинули місце вчинення крадіжки; в який час було здійснене проникнення на станцію (її межі); в який час місце злочину було покинуто; чи збігається місце розкриття вагона і проникнення в нього з місцем вилучення з одиниці рухомого складу вантажу (у випадках, якщо не збігається, необхідно з'ясувати, на якій станції (перегоні) було здійснене проникнення у вагон і на якій станції (в її межах) був покинутий вагон; скільки часу учасники злочинної групи знаходилися у вагоні.

3.3. Призначення і проведення судових експертиз

При розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, велике значення має призначення і проведення судових експертиз, результати яких використовуються для перевірки слідчих версій, оцінки вірогідності показань підозрюваних, свідків, для виявлення причин і умов, що сприяли вчиненню крадіжок.

У ч. 1 ст. 242 КПК України визначається, що експертиза проводиться екс-

пертом за зверненням сторони кримінального провадження або за дорученням слідчого судді чи суду, якщо для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання.

Тобто вище зазначеною статтею визначена загальна підстава проведення експертизи. Визначення наявності зазначеної підстави, а саме «з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання» визначає та особа яка здійснює досудове розслідування, або ж суддя.

Крім загальних підстав призначення експертизи, які є диспозитивними, є й імперативні підстави. Останні означають, що у разі їх наявності слідчий зобов'язаний звернутися до експерта для проведення експертизи. Такі підстави передбачені у ч. 2 ст. 242 КПК України, до них відносяться:

- 1) встановлення причин смерті;
- 2) встановлення тяжкості та характеру тілесних ушкоджень;
- 3) визначення психічного стану підозрюваного за наявності відомостей, які викликають сумнів щодо його осудності, обмеженої осудності;
- 4) встановлення віку особи, якщо це необхідно для вирішення питання про можливість притягнення її до кримінальної відповідальності, а іншим способом неможливо отримати ці відомості;
- 5) встановлення статевої зрілості потерпілої особи в кримінальних провадженнях щодо злочинів, передбачених статтею 155 КК України;
- 6) визначення розміру матеріальних збитків, шкоди немайнового характеру, шкоди довкіллю, заподіяної кримінальним правопорушенням.

Таким чином, у разі встановлення однієї або декількох вищезазначених підстав, судова експертиза проводиться обов'язково.

Рішення про проведення експертизи зазначається у постанові, яка повинна відповідати вимогам ст. 110 КПК України. Постанова про призначення експертизи складається з трьох частин: 1) вступної; 2) описової; 3) резолютивної. У вступній частині зазначається назва документу, місце та дата його складання, посадова особа яка його склала та у якому кримінальному провадженні.

В описовій частині обґрунтовується та мотивується рішення про призначення експертизи та вказується яку експертизу необхідно провести згідно встановлених фактичних даних.

В резолютивній частині зазначається рішення про:

- 1) яку саме експертизу необхідно провести (судово-медичну, судово-трасологічну, судово-цитологічну і т.і.);
- 2) кому доручається проведення експертизи. Вказується установа, яка буде здійснювати експертизу, наприклад Обласне бюро судових експертиз. У такому разі постанова направляється до зазначеної установи і вже її керівник визначає експерта, який буде її проводити. Але можливо і чітке передбачення у постанові того експерта, якому доручається проведення експертизи;
- 3) зазначаються питання, які необхідно вирішити під час проведення експертизи;
- 4) зазначаються матеріали, документи і т.ін., що направляється на дослідження.

Сторона захисту також має право самостійно залучати експертів на договірних умовах для проведення експертизи, у тому числі обов'язкової. Це передбачає ч. 2 ст. 243 КПК України. Також нормами КПК України передбачено можливість залучення експерта слідчим суддею за клопотанням сторони захисту у випадках та

в порядку, передбачених ст. 244 КПК України. У зазначеній статті вказується, що у разі відмови слідчого, прокурора в задоволенні клопотання сторони захисту про залучення експерта особа, що заявила відповідне клопотання, має право звернутися з клопотанням про залучення експерта до слідчого судді.

Звернення сторона захисту (підозрюваний та його захисник) оформлює клопотанням. У клопотанні зазначається:

- 1) короткий виклад обставин кримінального правопорушення, у зв'язку з яким подається клопотання;
- 2) правова кваліфікація кримінального правопорушення із зазначенням статті (частини статті) закону України про кримінальну відповідальність;
- 3) виклад обставин, якими обґрунтовуються доводи клопотання;
- 4) експерт, якого необхідно залучити, або експертна установа, якій необхідно доручити проведення експертизи;
- 5) вид експертного дослідження, що необхідно провести, та перелік запитань, які необхідно поставити перед експертом.

До клопотання також додаються:

- 1) копії матеріалів, якими обґрунтовуються доводи клопотання;
- 2) копії документів, які підтверджують неможливість самостійного залучення експерта стороною захисту.

Зазначене клопотання розглядається слідчим суддею місцевого суду, в межах територіальної юрисдикції якого здійснюється досудове розслідування, не пізніше п'яти днів із дня його надходження до суду. Особа, яка подала клопотання, повідомляється про місце та час його розгляду, проте її неприбуття не перешкоджає розгляду клопотання, крім випадків, коли її участь визнана слідчим суддею обов'язковою.

Для проведення експертизи, експерту необхідно надати відповідні матеріали для дослідження. Для отримання таких матеріалів, нормами КПК України передбачено відповідну процесуальну дію, а саме «Отримання зразків для експертизи». Ця процесуальна дія врегульована ст. 245 КПК України. У зазначеній нормі вказується: у разі необхідності отримання зразків для проведення експертизи вони відбираються стороною кримінального провадження, яка звернулася за проведенням експертизи або за клопотанням якої експертиза призначена слідчим суддею. У випадку, якщо проведення експертизи доручено судом, відібрання зразків для її проведення здійснюється судом або за його дорученням залученим спеціалістом.

Таким чином слідчий згідно зазначеної норми вправі відібрати у потерпілого, або підозрюваного зразки для експертного дослідження. Але самостійно слідчий не може цього зробити, оскільки ч. 2 ст. 245 КПК України визначає, що порядок відібрання зразків з речей і документів встановлюється згідно з положеннями про тимчасовий доступ до речей і документів, що врегульовано ст. ст. 160-166 КПК України. А тому щоб відібрати зразки для експертного дослідження слідчий повинен звернутися з клопотанням до суду для отримання дозволу про відібрання таких зразків.

Отримавши постанову прокурора, слідчого про проведення експертизи, а також зразки для її проведення, експерт розпочинає дослідження з використанням усіх необхідних засобів і насамперед знань, якими він володіє.

Результати таких досліджень, звичайно, повинні фіксуватися у відповідному процесуальному акті, яким є висновок експерта. Оскільки висновок екс-

перта є джерелом доказів, то його структура та зміст визначається у главі КПК України «Докази та доказування».

Відповідно до ст. 101 КПК України, висновок експерта - це докладний опис проведених експертом досліджень та зроблені за їх результатами висновки, обґрунтовані відповіді на запитання, поставлені особою, яка залучила експерта, або слідчим суддею чи судом, що доручив проведення експертизи.

Кожна сторона кримінального провадження має право надати суду висновок експерта, який ґрунтується на його наукових, технічних або інших спеціальних знаннях.

Висновок повинен ґрунтуватися на відомостях, які експерт сприймав безпосередньо або вони стали йому відомі під час дослідження матеріалів, що були надані для проведення дослідження. Експерт дає висновок від свого імені і несе за нього особисту відповідальність.

У нормах КПК України встановлено вимоги і щодо змісту висновку експерта. Відповідно до ст. 102 КПК України, у висновку експерта повинно бути зазначено:

1) коли, де, ким (ім'я, освіта, спеціальність, свідоцтво про присвоєння кваліфікації судового експерта, стаж експертної роботи, науковий ступінь, вчене звання, посада експерта) та на якій підставі була проведена експертиза;

2) місце і час проведення експертизи;

3) хто був присутній при проведенні експертизи;

4) перелік питань, що були поставлені експертові;

5) опис отриманих експертом матеріалів та які матеріали були використані експертом;

6) докладний опис проведених досліджень, у тому числі методи, застосовані у дослідженні, отримані результати та їх експертна оцінка;

7) обґрунтовані відповіді на кожне поставлене питання.

У висновку експерта обов'язково повинно бути зазначено, що його попереджено про відповідальність за завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків.

Якщо при проведенні експертизи будуть виявлені відомості, які мають значення для кримінального провадження і з приводу яких не ставилися питання, експерт має право зазначити про них у своєму висновку. Висновок підписується експертом.

Висновки експерта за процесуальним значенням можливо розділити на декілька видів:

1) висновок експерта, який надає пізнавальну інформацію, за допомогою якої можливо встановити факт причетності певної особи до скоєного кримінального правопорушення. Наприклад за допомогою дактилоскопічної експертизи можливо встановити, що відбитки пальців рук знайдені на місці події належать підозрюваному чи обвинуваченому;

2) висновок експерта, за допомогою якого встановлюється можливість притягнення особи до кримінальної відповідальності. Наприклад висновок судово-психіатричної експертизи про неосудність особи під час вчинення кримінального правопорушення.;

3) висновок експерта, за допомогою якого можливо надати точну кваліфікацію діям підозрюваного та скласти письмове повідомлення про підозру. Наприклад висновок судово-медичної експертизи про те, що потерпілому були

спричинені тілесні ушкодження, які відносяться до категорії середньої тяжкості.

Строки проведення експертизи встановлені «Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень» затвердженою Наказом Міністерства юстиції України 08.01.1998 № 53/5 (у редакції наказу Міністерства юстиції України 26.12.2012 № 1950/5).

Згідно п. 1.13. зазначеної Інструкції, строк проведення експертизи встановлюється залежно від складності дослідження з урахуванням експертного навантаження фахівців керівником експертної установи (або заступником керівника чи керівником структурного підрозділу) у межах: 10 календарних днів - щодо матеріалів з невеликою кількістю об'єктів і простих за характером досліджень; 30 календарних днів - щодо матеріалів із середньою кількістю об'єктів або середньої складності за характером досліджень; 60 календарних днів - щодо матеріалів з великою кількістю об'єктів або складних за характером досліджень; понад 60 календарних днів - щодо матеріалів із дуже великою кількістю об'єктів або особливо складних за характером досліджень (досліджень з використанням криміналістичного обладнання (лазерного, оптичного, електронного), проведення експериментальних досліджень, застосування декількох методів), при цьому строк виконання не повинен перевищувати 90 календарних днів.

Якщо експертиза є особливо складною, потребує вирішення більше десяти питань або вирішення питань, які потребують декількох досліджень, чи налічує понад п'ять томів матеріалів справи або є комплексною чи потребує залучення фахівців з інших установ (у тому числі судово-медичних), підприємств, організацій і не може бути виконана в зазначені строки, більший розумний строк встановлюється за письмовою домовленістю з органом, який призначив експертизу (залучив експерта), після попереднього вивчення експертом наданих матеріалів.

У разі відмови органу, який призначив експертизу (залучив експерта), у погодженні запропонованого розумного строку проведення експертизи матеріали справи повертаються з пропозицією призначити експертизу іншим суб'єктам судово-експертної діяльності, визначеним у статті 7 Закону України "Про судову експертизу".

Комплекс криміналістичних експертиз, що призначаються і проводяться при розслідуванні цієї категорії злочинів є наступним. Центральне місце в ньому посідають трасологічні експертизи: 1) експертиза слідів злому та інструментів; 2) експертиза контрольних і замикаючих (ЗПП) пристроїв; 3) експертиза рельєфних знаків; 4) дактилоскопічна експертиза; 5) експертиза слідів транспортних засобів.

Трасологічна експертиза слідів злому є найпоширенішим видом експертизи при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Злом перешкод (стін, підлоги, даху вагона, тари та інших об'єктів) супроводжується утворенням статичних слідів тиску й удару, динамічних слідів тертя і різання, слідів хімічної і термічної дії. Дослідження механізму слідоутворення та ознак знарядь злому, що відобразилися в слідах, дають змогу експерту встановити, в який спосіб і за допомогою яких знарядь був учинений злочин.

При проведенні судової трасологічної експертизи слідів злому та інструментів об'єктами дослідження є:

1) предмети зі слідами-відображеннями знарядь злому. Такими предметами є стіни, підлога, дах, вантажно-розвантажувальні отвори (двері, люки),

ЗПП, пакувальні та ув'язочні засоби. У криміналістичній літературі висловлена думка про те, що для дослідження експерту бажано надавати предмет зі слідами-відображеннями. Однак при виявленні слідів злomu в підлозі, стіні, даху, вантажно-розвантажувальних отворах вагона слідчому чи спеціалісту-криміналісту не видається можливим вилучити зазначені об'єкти або їхні частини. Це пояснюється тим, що при виявленні вагона з ознаками крадіжки після проведення огляду місця події зруйновані перешкоди зашпаровуються, і вагон продовжує слідувати в пункт призначення. Тому на експертизу надаються зліпки з об'ємних слідів, фотографії з зображенням перешкоди з усіма пошкодженнями та їхнього розташування, масштабні знімки кожного сліду окремо, а також схема взаєморозташування слідів із вказівкою відстаней між ними, висоти від основи. Пакувальні та ув'язочні матеріали, ЗПП зі слідами знарядь злomu надаються експерту. При надісланні пакувальних матеріалів (наприклад, картонної чи комбінованої тари, термоусадочних і плівок, що розтягуються,) на експертизу треба враховувати, що ці предмети (їхні частини) нерідко є об'єктами дактилоскопічної експертизи;

2) знаряддя, що перевіряються, та інструменти, виявлені на місці події чи вилучені в підозрюваних у вчиненні крадіжки осіб;

3) стружки, обпилювання, друзки, виявлені на місці події, у випадках, коли об'єктом дослідження є сліди свердління, розпилу, дроблення.

При підготовці до кожної експертизи, у тому числі трасологічної слідів злomu та інструментів, слідчий залежно від наявних у нього матеріалів повинен орієнтуватися на постановку таких питань, що можуть при їхньому вирішенні дати найбільш повну інформацію про розслідувану подію.

Питання, що формуються експерту, можна розділити на такі групи.

Питання щодо способу злomu і типу використаного знаряддя:

1. Який механізм утворення слідів (розріз, розруб, свердління, розпил, віджимання)? З якого боку і в якому напрямку сталося пошкодження?

2. Чи відповідають сліди злomu умовам і обстановці, в якій він зроблений?

3. До якого виду, типу належить знаряддя, яким залишені сліди? Яке енергетичне джерело дії знаряддя злomu? Яка ступінь зношення знаряддя злomu?

4. Одним чи декількома знаряддями утворені сліди?

5. Якими частинами знаряддя утворені сліди?

6. Які форма, розмір знаряддя, сліди якого є на перешкоді? Який крок зубів ножівкового полотна? Яка ширина полотнини і розведення ножівкового полотна? Яку форму має стрижень напилка (тригранну, круглу, напівкруглу)? Який вид дреля використовувався (ручний, електричний, високооборотовий)? Який діаметр свердла знаряддя злomu?

7. Чи не утворені дані сліди знаряддями (інструментами), наданими на експертизу?

Питання щодо способів приховування злomu дверей і люків:

1. Чи маються на поверхні дверей, люків сліди, що вказують на заміну їхніх конструктивних пристроїв (петель, вушок)? Які конструктивні пристрої дверей чи люків були замінені?

2. В який спосіб здійснювалася заміна? Які знаряддя при цьому використовувалися?

Питання, що мають значення для встановлення розкриття і способів приховування слідів злomu (розкриття) пакувальних і ув'язочних засобів:

1. В який спосіб розділені пакувальні, ув'язочні засоби?
2. Чи можливі розрив, розлам пакувальних, ув'язочних засобів при транспортуванні вантажу?
3. Чи мало місце повторне скріплення тари, транспортного пакета, вантажу (стяжками, стропами, стрічками, термоусадочною плівкою)?
4. В який спосіб скріплена тара (заводським чи саморобним)?
5. Які знаряддя (інструменти) використовувалися для повторного скріплення транспортних пакетів?
6. Чи застосовувалися ручні або напівавтоматичні чи інші обв'язувальні автомати?

Питання, спрямовані на встановлення особи передбачуваного злочинця:

1. Чи існують ознаки, котрі дозволяють припустити, що руйнування (злом) перешкод (вагона, пакувальних, ув'язочних засобів) учинені однією особою чи мала місце участь декількох осіб?
2. Якими фізичними властивостями повинна була володіти особа, що вчинила злом (велика фізична сила, високий зріст)?
3. Чи володіла особа навичками користування інструментом чи механізмом, який залишив сліди?
4. Чи володіла особа спеціальними знаннями про конструктивну будову вагона, способи скріплення вантажних пакетів, пакувальних і ув'язочних засобів, транспортні характеристики вантажу?
5. Який мінімальний час потрібен для вчинення злому?
6. Чи міг бути вчинений злом в такий спосіб, про який повідомляє підозрюваний?

Результати, одержані при проведенні експертизи слідів злому та інструментів, використовуються при розшуку знарядь вчинення крадіжки, осіб, які могли в даних умовах, за визначений час і на даному місці застосувати такі предмети (знаряддя чи інструменти) для руйнування перешкоди. Таким чином, коло осіб, серед яких треба шукати підозрюваного, завдяки результатам трасологічної експертизи слідів злому та інструментів може бути значно звужено або висунута версія про конкретну особу.

У процесі розслідування крадіжок вантажів при призначенні і проведенні трасологічних експертиз одним з найпоширеніших об'єктів криміналістичного дослідження є ЗПП.

При проведенні трасологічної експертизи запірно-пломбувальних пристроїв об'єктами дослідження виступають:

- 1) ЗПП та їхні частини, вилучені з місця подій;
- 2) пристосування та інструменти, використані злочинцями при знятті пломб;
- 3) порівняльні зразки нових і розкритих ЗПП штатними пристосуваннями;
- 4) штатні пристосування (кліщі-гострозубці і тросорізи), що використовуються для зняття ЗПП.

При дослідженні ЗПП експерт використовує технічний опис відповідного типу пломби-засуву, креслення цих пломб, інструкцію чи правила про порядок використання та обліку ЗПП для опломбування вагонів і контейнерів.

На вирішення трасологічної експертизи ЗПП варто ставити такі групи питань.

Питання щодо встановлення факту несанкціонованого розкриття ЗПП та умов, котрі цьому сприяли:

1. Чи піддавався наданий на експертизу запірно-пломбувальний пристрій несанкціонованому розкриттю?

2. Чи не були порушені правила установки запірно-пломбувального пристрою при первинному опломбуванні сховища? Чи можливий розрив пломбувального троса (при коливаннях дверей вагона в процесі руху потяга)?

3. Чи має місце відхилення величин запірно-пломбувального пристрою (товщини троса, діаметр отвору запобіжної шайби) від технологічних параметрів?

Питання щодо способу і типу використаного зняття:

1. Чи маються на пломбі-засуві сліди сторонньої механічної дії? Чи утворені сліди при розкритті чи повторному навішенні пломби-засуві?

2. Предметом якого типу залишені дані сліди? Чи розкривався запірно-пломбувальний пристрій за допомогою штатних пристосувань чи слюсарних інструментів, підручних засобів?

3. Чи можливо відкрити запірно-пломбувальний пристрій без його часткового руйнування? Чи можливо витягти пломбувальний трос без порушення його цілісності чи корпусу пломби-засуву?

4. Чи не утворені сліди на запірно-пломбувальному пристрої наданим на дослідження предметом? Чи можливо відімкнути запірно-пломбувальний пристрій і повторно замкнути його наданим на дослідження предметом?

Питання щодо способу приховування злочину (розкриття ЗПП):

1. Чи піддавався наданий на дослідження запірно-пломбувальний пристрій повторному запиранню?

2. Чи виготовлений запірно-пломбувальний пристрій на підприємстві, яке здійснює його випуск?

Запірно-пломбувальні пристрої є об'єктами дослідження не тільки експертиз слідів злочину та інструментів, контрольних і замикаючих пристроїв, а й експертизи рельєфних знаків, оскільки злочинці з метою приховування вчиненого ними злочину нерідко замість зірваного з вагона і вже зруйнованого запірно-пломбувального пристрою підвішують інший, цілий, попередньо знищивши на ньому відбитки окремих букв чи цифр, виправивши їх на ті знаки, що малися на розкритій пломбі-засуві. Для відновлення у відбитках на пломбі знищених і виправлених частин рельєфних позначень призначається трасологічна експертиза.

На вирішення експертизи рельєфних знаків ставляться наступні питання.

1. Чи піддавався зміні індивідуальний контрольний номер запірно-пломбувального пристрою або літерне скорочення найменування залізниці?

2. Яким був первинний номер чи літерне скорочення найменування залізниці на запірно-пломбувальному пристрої?

3. В який спосіб змінено номер чи літерне скорочення найменування залізниці запірно-пломбувального пристрою?

4. Чи наданим на дослідження предметом змінювався індивідуальний контрольний номер чи літерне скорочення найменування залізниці?

Відновлення рельєфних позначень на знову підвішеному злочинцями ЗПП дає можливість установити місце, звідкіля його було викрадено, оскільки за відновленим індивідуальним контрольним номером ЗПП можна з'ясувати: коли, кому, за якою адресою була продана пломба заводом-виготовлювачем. У багатьох випадках місце вчинення крадіжки вантажу збігається з місцем навішення ЗПП замість розкритого (зруйнованого). Таким чином, результати експертизи рельєфних знаків мають немаловажне значення у встановленні місця вчинення

крадіжки, кола осіб, що мають доступ до ЗПП з відновленими знаками.

У числі трасологічних досліджень, проведених при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, може бути і дактилоскопічна експертиза. Об'єктами такого дослідження є сліди рук, залишені у більшості випадків на пакувальних засобах – картонній тарі і контрольних стрічках, термоусадочних плівках і плівках, що розтягуються. Дослідження слідів рук, виявлених на місці події, дає можливість установити низку істотних обставин розслідуваного злочину. До таких обставин належать: 1) виявлення за слідами рук, залишеними на місці події, злочинця з числа тих осіб, котрі підозрюються у вчиненні крадіжки; 2) обґрунтування факту, що злочин вчинено групою осіб; 3) обґрунтування факту, що декілька крадіжок вчинено тією самою особою чи групою осіб; 4) встановлення причинного зв'язку між виникненням слідів рук і діями злочинця в момент вчинення їм крадіжки. З'ясування цього зв'язку має значення в тих випадках, коли особа, підозрювана у вчиненні крадіжки, заявляє, що сліди її рук залишені при обставинах, що не мають відношення до розслідуваного злочину. Так, підозрювана особа, будучи вантажником, пояснює наявність слідів своїх рук на розкритому транспортному пакеті виконанням своїх професійних обов'язків – навантаженням матеріальних цінностей у вагон. Установлення даної обставини може ґрунтуватися на результатах дослідження механізму утворення слідів (дотик, захоплення, тиск).

При розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, коли в процесі проведення огляду місця події, а саме – ділянки місцевості, що прилягає до залізничної полотнини, виявлені сліди, що відображають зовнішню будову шин транспортних засобів, виникає необхідність у призначенні і проведенні трасологічної експертизи. У процесі проведення експертизи слідів транспортних засобів можна вирішити завдання як ідентифікаційного характеру, зокрема, чи залишені сліди даним транспортним засобом, так і діагностичного характеру – яким видом транспорту (мотоциклом, автомобілем, велосипедом) залишені сліди, яка його марка і модель; в якому напрямку рухався транспортний засіб. Дані експертизи, по-перше, дозволяють виділити більш вузьку групу, до якої належить розшукуваний транспортний засіб, а отже, й осіб, що є власниками транспортних засобів, віднесених до даної групи; по-друге, визначити напрямок шляхів відходу з місця події; установити або припустити місце приховування чи збуту вкраденого вантажу по напрямку проходження транспортного засобу.

При розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті особливе значення мають призначення і проведення техніко-криміналістичної експертизи стрічки швидкостеміра, оскільки злочинці при вчиненні крадіжок вантажів на залізничному транспорті в деяких випадках використовують швидкостемір і його стрічку для приховування дійсного режиму руху потяга, тобто фальсифікують інформацію на швидкостемірній стрічці. Основні положення дослідження швидкостемірної стрічки повинні базуватися на загальній методиці проведення техніко-криміналістичних експертиз документів, оскільки її предметом є встановлення факту і способу внесення зміни у записи ліній зазначеної стрічки, первинного вигляду зазначених ліній, ідентифікація швидкостеміра за відбитками його знаків (лініями).

Техніко-криміналістична експертиза швидкостемірної стрічки за своїм характером є комплексним дослідженням. Для вирішення основних завдань цієї експертизи необхідна участь як криміналістів (документознавців), так і техні-

ків-розшифровувачів. До проведення цієї експертизи доцільно залучати техніко-розшифровувача, який брав участь в огляді місця події, а саме – локомотива рухомого складу та особисто вилучав швидкостемір і його стрічку.

При проведенні техніко-криміналістичної експертизи стрічки швидкостеміра об'єктами дослідження можуть бути: 1) швидкостемірна стрічка, вилучена з локомотива при проведенні огляду рухомого складу, виявленого з ознаками крадіжки; 2) швидкостемір – прилад, що реєструє за стрічкою параметри руху потяга, вилучений у ході огляду зазначеного локомотива; 3) пристосування, використані злочинцями для фальсифікації змісту швидкостемірної стрічки.

На вирішення техніко-криміналістичної експертизи варто ставити такі групи питань.

Питання щодо встановлення факту зміни змісту стрічки швидкостеміра після вчинення крадіжки:

1. Чи піддавалися зміні первинні записи ліній швидкостемірної стрічки (цілком чи фрагментарно)? В який спосіб вносилися зміни у швидкостемірну стрічку?

2. Який первинний зміст записів ліній швидкостемірної стрічки?

Питання щодо встановлення факту зміни змісту стрічки швидкостеміра до вчинення крадіжки:

1. Чи мала місце тимчасова зупинка годинного механізму швидкостеміра?

2. Чи справний механізм швидкостеміра? В чому полягає несправність?

3. На якій ділянці й в який час проходження рухомого складу мала місце зупинка чи поломка годинного механізму швидкостеміра?

4. Чи мала місце умисна зміна записів ліній швидкості швидкостеміра? Які предмети чи інструменти використовувалися для цього? Який був би дійсний зміст стрічки без застосування інструментів запису змінюючої лінії швидкості?

5. Чи могла зміна записів ліній швидкості здійснюватися за допомогою наданого на дослідження інструмента (предмета)?

6. Чи нанесені записи ліній на швидкостемірній стрічці наданим на дослідження приладом (цілком чи фрагментарно)?

Відновлення первинного змісту стрічки швидкостеміра дає можливість установити місце, де несанкціоновано сповільнював чи зупинявся рух рухомого складу з метою створення сприятливих умов для вчинення крадіжки. Таким чином, результати цієї експертизи можуть дати інформацію про місце вчинення крадіжки або істотно звузити кордони території (ділянки місцевості), на якій вчинено злочин, а також сприяють визначенню кола підозрюваних осіб з числа працівників залізничного транспорту, що знайомі з конструктивними особливостями швидкостеміра і його стрічки.

Поряд з переліченими криміналістичними експертизами при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті нерідко призначається товарознавча експертиза, основними завданнями якої є визначення однорідності вантажу, наявного у вагоні, з матеріальними цінностями (їхніми частинами), виявленими в ході обшуку в підозрюваного чи в місцях збуту, за видом, сортом, артикулом, маркою, способом виробництва; вартості украденої товарної продукції з урахуванням її якості і ступеня амортизації. При проведенні товарознавчої експертизи може бути встановлена відповідність пакування та умов транспортування вантажу вимогам прийнятих правил.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Бабаева Э. У.* Криминалистическая характеристика хищений грузов из подвижного состава // Вопросы совершенствования предварительного следствия: Сб. науч. тр. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1974. – Вып. 2. – С. 75-81.
2. *Баранов Н. Н.* Осмотр места происшествия по делам о кражах грузов из вагонов и контейнеров. Памятка / Баранов Н. Н., Леонов Н. И., Фирсов Е. П. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1978 – 20с.
3. *Білий П. М.* Основи профілактики злочинів на транспорті: Навч. посіб / Білий П. М., Баранов С. О. – Одеса: УКРІНФОРМ, 2001. – 196 с.
4. *Вишня В.Б.* Питання розробки та методики використання сучасних інформаційно-технічних засобів підрозділами національної поліції України у боротьбі з викраданням вантажів на залізницях / В.Б. Вишня // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: Зб. наук. праць. – 2016. – №1. – С.198-202.
5. *Вишня В.Б.* Використання технічних засобів вагового контролю для виявлення та розкриття викрадань вантажів на залізничному транспорті: Монографія / В.Б. Вишня, О.В. Вишня. – Дніпропетровськ: ДДУВС, 2006. – 156 с.
6. *Вишня О. В.* Взаємодія територіальних і транспортних ОВС як складова попередження, розкриття та розслідування злочинів у сфері вантажних перевезень / Вишня О. В., Мінка П. Я., Вишня В. Б. // Науковий вісник Юридичної академії МВС: Зб. наук. праць. – 2004. – № 3. – С. 357–361.
7. *Воробйов С. Г.* Методика експертного дослідження замкненопломбірувальних пристроїв «Варта-Універсал М» – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2004. – 26 с.
8. *Губенко В. В.* Криминалистическое исследование современных универсальных запорно-пломбировочных устройств типа «Варта-Универсал М» / Губенко В. В., Коленциенок В. С., Лишутанов А. И. // Криминалистика и судебная экспертиза: Междувед. науч. -метод. сб. – К.: Минюст. Украины, 2001. – Вып. 50. – С. 151–153.
9. *Згогурин С. Б.* Криминалистическая характеристика и особенности расследования краж грузов, совершаемых несовершеннолетними из подвижного состава: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12. 00. 09 / Урал. гос. юрид. акад. – Екатеринбург, 1995. – 25 с.
10. Інструкція «Про призначення та проведення судових експертиз» // Наказ Міністерства юстиції України від 8 жовтня 1998 р. № 53/5 (в ред. наказу Міністерства юстиції України від 30 грудня 2004 р. № 144/5.) // Офіц. Вісн. України. – № 5. – Ст. 325. – С. 276.
11. *Капустина М. В.* Криминалистическая характеристика краж грузов на железнодорожном транспорте: способы совершения и сокрытия // Проблемы законности: Респ. міжвідом. наук. зб. – Х.: Нац. юрид. акад. України, 2005. – Вип. 71. – С. 155–161.
12. *Капустіна М. В.* Крадіжки вантажів на залізничному транспорті: характеристика злочинних груп // Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб. – Х.: Нац. юрид. акад. України, 2006. – Вип. 77. – С. 178–185.
13. *Капустіна М. В.* Розслідування крадіжок вантажів на залізничному

транспорті : монографія / М. В. Капустіна. – Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. – Х. : Право, 2008. – 192 с.

14. *Князев В. А.* Методика расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12. 00. 09 / Харьк. юрид. ин-т. – Х., 1972. – 24 с.

15. *Котенко А. Н.* Обеспечение сохранности перевозимых грузов и безопасности движения поездов: Учеб. пособ. – Х.: ХИИТ, 1992. – 92 с.

16. Криминалистика: Учебник для вузов / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, Е. Р. Россинская. – М.: НОРМА, 2002. – 990 с.

17. *Кушнир Г. А.* Расследование хищений грузов при контейнерных перевозках на железнодорожном транспорте: Автореф. ... канд. юрид. наук: 12. 00. 09/ Киев. ВШ МВД СССР им. Ф. Э. Дзержинского. – К., 1987. – 26 с.

18. *Лукашевич В. Г.* Криминалистическая теория общения: постановка проблемы, методика исследования, перспективы использования. – К.: Укр. акад. внутр. дел, 1993. – 194 с.

19. *Мінка П. Я.* Способи боротьби правоохоронних органів з розкраданнями у сфері залізничних вантажних перевезень // Вісник Луганського інституту внутрішніх справ. – 2000. – Вип. 4. – С. 166-179.

20. *Митрохина З. И.* Первоначальные следственные действия по делам о хищениях грузов их подвижных составов железнодорожного транспорта: Учеб. пособ. – Х.: Юрид. ин-т, 1986. – 30 с.

21. *Митрохина З. И.* Об элементах криминалистической характеристики хищений грузов, перевозимых по железной дороге // Криминалистика и судебная экспертиза: Респуб. межвузов. науч. -метод. сб. – К.: Выща школа, 1986. – Вып. 32. – С. 40–43.

22. *Митрохіна З. І.* Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті // Настільна книга слідчого: [Наук. -практ. видання для слідчих і дізнавачів] / Панов М. І., Шепітько В. Ю., Коновалова В. О. та ін. — К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2003. – С. 394–415.

23. Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: Наук. -практ. посіб. / За ред. Н. І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 216с.

24. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / В.Л. Грохольский, В.М. Платіка, С.В. Продайко, В.Є. Соломко. – Одеса: ОЮІ НУВС, 2003. – 170 с.

25. *Пастухов И. Ф.* Вагоны Учебник для техникумов железнодорожного транспорта. – М.: Транспорт, 1988. – 280 с.

26. Перевозка грузов по железным дорогам: Справочник / Б. И. Шафринкин, В. Г. Орлов, И. П. Сиваев и др. / Под общ. ред. Н. А. Гундобина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1978. – 456 с.

27. *Петрунев В. П.* Кражи грузов на железнодорожном транспорте: особенности расследования: Пособие / Петрунев В. П., Сергунов А. В. – М.: НИИ МВД РФ, 1992. – 92 с.

28. *Пиріг І.В.* Участь співробітників експертних підрозділів у розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті: навч.-практ. посібник / І.В. Пиріг – Д.: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2010. – 154 с.

29. *Пиріг І.В.* Використання спеціальних знань при розслідуванні розк-

радань вантажів на залізничному транспорті: Монографія / В.С. Кузьмічов, І.В. Пиріг. – Д.: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2008. – 165 с.

30. *Пиріг І. В.* Теорія і практика використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті: Автореф.... канд. юрид. наук: 12. 00. 09 / Київ. нац. ун-т внутр. справ. – К., 2006. – 20 с.

31. *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: 36. наук. праць. Додаток № 1 до Вісника № 1 2003р. ЛІВС при НАВСУ, 2003. – С. 219-223.

32. *Платіка В. М.* Роль встановлення місця скоєння злочину при розкритті крадіжок вантажів // Вісник Одеського інституту ВС. – 2001. – № 2. – С. 71-73.

33. *Платіка В. М., Ткач Р. М.* Особливості розкриття та розслідування крадіжок вантажів з рухомого складу залізничного транспорту // Використання сучасних досягнень криміналістики у боротьбі зі злочинністю: Матер. міжвуз. наук.-практ. конф. студентів, курсантів і слухачів. Донецьк, 12 квітня 2002 р. – Донецьк, 2002. – С. 133-140.

34. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів / Наказ Мінтрансу України № 644 від 21. 11. 2000 // Офіц. Вісн. України. 2000. – № 48. – Ст. 2108.

35. Про судову практику у справах про злочини проти власності / Постанова Пленуму Верховного Суду України № 10 від 06.11.2009 р. // Постанови пленумів Верховного Суду України та вищих спеціалізованих судів України в кримінальних та адміністративних провадженнях : (ОФЦ. ТЕКСТ). / Упоряд. С.А. Кузьмін, М.С. Кучеренко. – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2016. – 860 с.

36. Расследование и предупреждение хищений грузов на железнодорожном транспорте: Метод. пособ. / И. И. Байдаков, А. П. Егоров, Т. А. Михайлова и др. – М.: ВНИИПП, 1973. – 158 с.

37. *Рябцев В. П.* Борьба с хищениями грузов на железнодорожном транспорте: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12. 00. 09 / ВНИИПП. – М., 1972. – 20 с.

38. *Салтевский М. В.* Криминалистическая экспертиза замков и пломб: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Харьков. юрид. ин-т. — Х., 1955. – 13 с.

39. *Фирсов Е. П.* Содержание криминалистической характеристики краж грузов // Теория и практика криминалистики и судебной экспертизы: Межвуз. науч. сб. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1987. – Вып. 6. – С. 98–103.

40. *Фирсов Е. П.* Значение специальных познаний в повышении эффективности расследования и предотвращения хищений грузов // Теория и практика криминалистики и судебной экспертизы: Межвуз. сб. науч. тр. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1989, – Вып. 8. – С. 91–95.

41. *Чугунов А. М., Морозов Б. Н.* Запорно-пломбировочные устройства и их криминалистическое исследование: Учеб. -справ. пособ. – Саратов: Изд-во СЮИ МВД России, 2001. – 96 с.

42. *Юрин В. М.* Выявление и раскрытие хищений грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: Учеб. пособ. – Саратов: СВК МВД СССР, 1990. – 87 с.

Навчальне видання

ПОРЯДОК ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОКУМЕНТУВАННЯ
ТА ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ
ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Методичні рекомендації

Колектив авторів

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

Підп. до друку 08.06.2017 р. Формат 60x84/16. Друк – RISO. Гарнітура – Times.
Ум.-друк. арк. 2,25. Тираж 50 прим.

Редакційно-видавниче відділення ВОНР ДДУВС
49005, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26, т. (056) 370-96-59
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДП № 164-р від 07.08.2013