

**ПРАТ «ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ»**

**ПРАТ «ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ»**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ВАСКІВСЬКИЙ АНДРІЙ ОЛЕГОВИЧ

УДК 343.98

ДИСЕРТАЦІЯ

**РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ**

12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика;
судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність»
(081 – Право)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне
джерело _____ **А. О. Васківський**

Науковий керівник: **Тичина Дмитро Михайлович,**
кандидат юридичних наук, старший
науковий співробітник

Київ – 2022

АНОТАЦІЯ

Васківський А. О. Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність (081 – Право). – ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом», Київ, 2022.

У дисертації здійснено комплексне дослідження теоретичних і праксеологічних засад криміналістичного забезпечення розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті з огляду на нормативні положення чинного кримінального процесуального законодавства.

Запропоновано концепцію криміналістичної охорони вантажів на залізничному транспорті, яка ґрунтується на критичному опрацюванні положень криміналістики, кримінального процесу, оперативно-розшукової діяльності, кримінального права та криминології, аналізі законодавства й правозастосовної практики різних правоохоронних інституцій та включає в себе методику розслідування як систему наукових положень і розроблених на її основі рекомендацій щодо виявлення й розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, проведення процесуальних дій, а також їх комплексів, спрямованість і послідовність яких залежать від ситуацій розслідування, а зміст визначають пошуково-пізнавальні процеси, що впливають з тактичних задач.

Доведено, що методику розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті варто відносити до видової методики розслідування кримінальних правопорушень проти власності, структурними елементами якої є: криміналістична характеристика (предмет посягання; спосіб підготовки, вчинення та приховування; обстановка вчинення та слідова

картина; особа злочинця); організація розслідування; типові слідчі ситуації й відповідні алгоритми процесуальних дій при кожній з них; взаємодія слідчого з оперативними та іншими підрозділами Національної поліції, Службою безпеки України, експертними службами МВС України, Укрзалізницею й іншими організаціями та установами, органами влади; використання спеціальних знань у процесуальній і непроцесуальній формах.

Обґрунтовано важливість встановлення криміналістичних зв'язків між особливостями правового регулювання вантажних залізничних перевезень, предметом посягання, способом вчинення та розміром збитків; між предметом злочинного посягання, способом вчинення та механізмом слідоутворення; між механізмом слідоутворення, обстановкою вчинення та особою злочинця, у тому числі службовою особою та можливими співучасниками; між кримінальним правопорушенням, що розслідується, та іншими протиправними діями. За цими зв'язками розкрито механізм кримінальних правопорушень як функціональний компонент криміналістичної характеристики, що відрізняється з-поміж інших найбільшою інформаційністю та поєднує всі її елементи в єдине ціле, на основі чого показана специфіка механізму вчинення крадіжок організованими злочинними групами.

З'ясовано, що основним недоліком початкового етапу розслідування є неналежна робота щодо збору доказової інформації: не вилучаються необхідні документи на вантаж та інші речові докази; порушуються процесуальні вимоги до складання протоколів; недостатньо використовуються спеціальні знання й оперативно-розшукові можливості, зокрема, поверхнево здійснюється опитування громадян; не проводиться оперативне спостереження, оперативне обстеження рухомого складу, приміщень, ділянок місцевості залізничного транспорту й не використовуються конфіденційні джерела інформації.

Основними обставинами, що підлягають з'ясуванню у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті є

встановлення самого факту крадіжки, тобто вчинення хоча б одного з діянь, передбачених диспозицією ст. 185 КК України, предмета злочинного посягання (вантаж), обстановки (час, місце, умови) та способу вчинення, особи (-іб) злочинця.

Здійснено класифікацію типових слідчих ситуацій початкового етапу розслідування залежно від змісту інформації про подію кримінального правопорушення за ст. 185 КК України (сприятлива – злочинців затримано на місці вчинення кримінального правопорушення, відомий вагон (контейнер, цистерна), місце, час і спосіб вчинення крадіжки, предмет злочинного посягання; проміжна – виявлено майно, але невідомий вагон (контейнер, цистерна), час, спосіб вчинення крадіжки та особа злочинця; найменш сприятлива – встановлено предмет злочинного посягання, вагон з якого вчинено крадіжку та спосіб вчинення, проте місце крадіжки, час, злочинці невідомі й викрадений вантаж не виявлено; технічна – встановлено предмет злочинного посягання та вагон, з якого було вчинено крадіжку, проте невідомі місце, час, спосіб вчинення крадіжки, особа злочинця й викрадений вантаж не виявлено) та підозрюваного (визнає себе повністю винуватим й дає показання; частково визнає свою вину; не визнає себе винуватим, оголошено в розшук).

Сформульовано наукове бачення вирішення проблем оптимізації взаємодії органів досудового розслідування з працівниками залізничного транспорту та керівниками залізничних станцій, до службових обов'язків і повноважень яких віднесено виявлення протиправних дій на стадії формування злочинного задуму, готування до вчинення, або які беруть участь у безпосередньому вчиненні й приховуванні кримінального правопорушення під час такої співпраці.

Розроблено криміналістичні рекомендації щодо ефективності проведення огляду у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті із залученням спеціалістів, кінолога зі службово-

розшуковим собакою та інспектора-криміналіста. Наголошено на планомірності такої слідчої (розшукової) дії.

Запропоновано алгоритм проведення такої СРД, як обшук, у рамках якого окрему увагу приділено технічному документуванню, вжиттю належних заходів для забезпечення присутності осіб, права та законні інтереси яких можуть бути обмежені або порушені, а також понятих і спеціалістів-криміналістів.

Встановлено, що основними формами використання спеціальних знань під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є: участь спеціалістів у проведенні слідчих (розшукових) дій та проведення судових експертиз. На початковому етапі розслідування діяльність спеціалістів і судових експертів носить яскраво виражену пошукову спрямованість, що необхідно для вирішення діагностичних й ситуаційних задач як за допомогою доекспертних досліджень, так і шляхом проведення судових експертиз, насамперед, трасологічних. Виокремлено групи судових експертиз, які призначаються при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті: а) для ідентифікації правопорушника, знарядь кримінального правопорушення, взуття, транспортного засобу (або їх частин), дослідження способу подолання перешкод та руху потяга (дактилоскопічна, трасологічна, експертиза слідів нашарування, ґрунтознавча, стрічки швидкостеміра, судово-медична тощо); б) для ідентифікації, діагностики викрадених речей (товарознавча).

Найбільш поширеними є експертизи слідів зламу та інструментів, рельєфних знаків, запірно-пломбувальних пристроїв, слідів транспортних засобів, дактилоскопічні. Значну увагу приділено підготовці й проведенню трасологічної експертизи сучасних запірно-пломбувальних пристроїв, де об'єктами дослідження виступають: а) сам запірно-пломбувальний пристрій та його частини, вилучені з місця події; б) приладдя та інструменти, що використовувалися злочинцями для зняття пломб-засувів; в) порівняльні зразки нових і тих запірно-пломбувальних пристроїв, котрі відчинені

штатними приладами; г) штатні прилади (кліщі–гострозубці та тросорізи), що використовуються для зняття запірно-пломбувальних пристроїв.

Встановлено, що обов'язковим об'єктом експертного дослідження є стрічка швидкостеміра (комплект обладнання для надточного вимірювання та індикації швидкості й переміщення поїзда, а також інших параметрів роботи рухомого складу): а) стрічка швидкостеміра, вилучена під час огляду локомотива; б) швидкостемір – прилад, що реєструє на стрічці параметри руху потягу; в) приладдя, що використовувалось злочинцями для фальсифікації змісту стрічки.

Ключові слова: крадіжка, вантаж, залізниця, криміналістична характеристика, розслідування, слідча ситуація, слідча (розшукова) дія, огляд, обшук, експертиза.

SUMMARY

Vaskivskyi A. O. Investigation of the theft of cargo of railway rolling stock in Ukraine. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Thesis for a Candidate of Law Degree in Specialty 12.00.09 – Criminal procedure and criminology; forensic examination; operative-search activities. – PJSC “Higher Educational Institution «Interregional Academy of Personnel Management»”, Kyiv, 2022.

The dissertation is devoted to a comprehensive study of the theoretical and praxeological foundations of forensic support for the investigation of the theft of cargo of railway rolling stock in view of the normative provisions of the current criminal procedural legislation.

The concept of forensic protection of cargo of railway rolling stock, which is based on a critical study of the provisions of forensics, criminal process, operational and investigative activities, criminal law and criminology, analysis of legislation and law enforcement practice of various law enforcement institutions, and includes the investigation methodology as a system of scientific provisions and developed on its basis, recommendations for the detection and investigation of cargo thefts on railway transport, the implementation of procedural actions, as well as their complexes, the direction and sequence of which depend on the situations of the investigation, and the content is determined by search and cognitive processes arising from tactical tasks is proposed.

It is proved that the method of investigation of the theft of cargo of railway rolling stock should be classified as a type of method of investigation of criminal offenses against property, the structural elements of which are: forensic characteristics (object of the offense; method of preparation, commission and concealment; situation of the crime and trail picture; identity of the criminal); organization of the investigation; typical investigative situations and corresponding algorithms of procedural actions in each of them; interaction of the investigator with operational and other divisions of the National Police, the Security Service of Ukraine, expert services of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine,

Ukrzaliznytsia and other organizations and institutions, authorities; use of special knowledge in procedural and non-procedural forms.

The importance of establishing forensic connections between the features of the legal regulation of freight rail transportation, the object of the offense, the method of commission and the amount of damages is substantiated; between the object of the criminal offense, the method of commission and the mechanism of trace formation; between the trace formation mechanism, the circumstances of the crime and the person of the criminal, including the official and possible accomplices; between the criminal offense under investigation and other illegal acts is justified. Based on these connections, the mechanism of criminal offenses is revealed as a functional component of forensic characteristics, which differs from others in the most informativeness and combines all its elements into a single whole, on the basis of which the specifics of the mechanism of committing thefts by organized criminal groups are shown.

It is found that the main shortcoming of the initial stage of the investigation is improper work on the collection of evidentiary information: the necessary cargo documents and other physical evidence are not removed; procedural requirements for drawing up protocols are violated; special knowledge and investigative capabilities are insufficiently used, in particular, citizens are surveyed superficially; there is no operational surveillance, operational inspection of rolling stock, premises, areas of the railway transport area, and confidential sources of information are not used.

The main circumstances to be ascertained in criminal proceedings regarding the theft of cargo of railway rolling stock are the establishment of the very fact of theft, i.e. the commission of at least one of the acts provided for by the disposition of the Art. 185 of the Criminal Code of Ukraine, the subject of the criminal offense (cargo), the circumstances (time, place, conditions) and the method of commission, the person(s) of the criminal.

The classification of typical investigative situations of the initial stage of the investigation is carried out depending on the content of information about the event

of a criminal offense under the Art. 185 of the Criminal Code of Ukraine (favorable – the criminals are detained at the scene of the crime, the car (container, tank) is known, the place, time and method of committing the theft, the object of the criminal offense; intermediate – the property is discovered, but the car (container, tank) is unknown, the time, the method of committing the theft and the identity of the criminal; the least favorable – the subject of criminal trespass, the car from which the theft is committed and the method of commission is established, but the place of the theft, the time, the criminals are unknown and the stolen cargo is not found; technical – the subject of criminal trespass and the car from which a theft is committed are established, but the place, time, and method of the theft are unknown, the identity of the criminal and the stolen cargo is not identified) and the suspect (admits himself fully guilty and gives a statement; partially admits his guilt; does not admit himself guilty, declared wanted).

A scientific vision of solving the problems of optimizing the interaction of pre-trial investigation bodies with railway transport employees and managers of railway stations, whose duties and powers include the detection of illegal actions at the stage of the formation of a criminal plan, preparation for the commission of a crime, or who participate in the direct commission and concealment criminal offense during such cooperation is formulated.

Forensic recommendations on the effectiveness of conducting an examination in criminal proceedings regarding the theft of cargo of railway rolling stock with the involvement of specialists, a dog handler with a service search dog, and a forensic inspector are developed. Emphasis is placed on the regularity of such investigative (search) action.

An algorithm for conducting of such investigative (search) action as a search, within the framework of which special attention is paid to technical documentation, taking appropriate measures to ensure the presence of persons whose rights and legitimate interests may be limited or violated, as well as witnesses and forensic specialists is proposed.

It is established that the main forms of using special knowledge during the investigation of the theft of cargo of railway rolling are: the participation of specialists in conducting investigative (search) actions and conducting forensic examinations. At the initial stage of the investigation, the activity of specialists and forensic experts is a pronounced search orientation, which is necessary for solving diagnostic and situational problems both with the help of pre-expert studies and by conducting forensic examinations, primarily traceological. Groups of forensic examinations are distinguished, which are appointed in the investigation of the theft of cargo of railway rolling: a) for the identification of the offender, the tools of the criminal offense, shoes, the vehicle (or their parts), the study of the method of overcoming obstacles and the movement of the train (dactyloscopic, traceological, examination of traces of layering, soil science, speedometer tapes, forensic, etc.); b) for identification and diagnosis of stolen items (commodity science).

The most common are examinations of traces of breakage and tools, embossed signs, locking and sealing devices, traces of vehicles, dactyloscopic. Considerable attention is paid to the preparation and conducting of a traceological examination of modern locking and sealing devices, where the objects of research are: a) the locking and sealing device itself and its parts removed from the scene; b) accessories and tools used by criminals to remove deadbolts; c) comparative samples of new and those locking and sealing devices that are opened with regular devices; d) standard tools (sharp-toothed pliers and wire cutters) used to remove locking and sealing devices.

It is established that the speedometer tape (a set of equipment for ultra-accurate measurement and indication of train speed and movement, as well as other operating parameters of the rolling stock) is a mandatory object of expert research: a) the speedometer tape, removed during the locomotive inspection; b) speedometer – a device that records the train movement parameters on the tape; c) equipment used by criminals to falsify the contents of the tape.

Keywords: theft, cargo, railway, forensic characteristics, investigation, investigative situation, investigative (search) action, inspection, search, examination.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Васківський А. О. Особливості проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Юридична наука*. 2020. № 11. С. 101–104.

2. Васківський А. О. Особливості проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 3. С. 125–129.

3. Vaskivskyi A. O. The Subject of Illegal Handling of Weapons, Ammunition, Explosives and Explosive Devices and its “Trace Pattern”. *European Reforms Bulletin*. 2021. № 4. P. 73–78.

4. Васківський А. О. Особа злочинця, як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Юридичні науки*. 2022. № 1 (61). С. 12–17. <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2022.1.2>

5. Васківський А. О. Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 4. С. 138–141.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Васківський А. О. Напрямки підвищення ефективності проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12–13 серп. 2020 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 32–34.

7. Васківський А. О. Окремі питання проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Перспективні напрями розвитку юридичної науки у XXI сторіччі: матеріали Міжнар.*

наук.-практ. конф. (м. Київ, 17–18 лют. 2021 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 40–43.

8. Васківський А. О. Особливості початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у XXI сторіччі: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 черв. 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 21–23.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	15
ВСТУП.....	16
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ	26
1.1 Особливості формування методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті	26
1.2 Характеристика способів учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті	41
1.3 Структурний аналіз інших елементів криміналістичної характеристики.....	56
Висновки до розділу 1	82
РОЗДІЛ 2 ПОЧАТКОВИЙ ЕТАП РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	87
2.1 Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування	87
2.2 Типові слідчі ситуації та версії початкового етапу розслідування.....	106
2.3 Взаємодія слідчих зі співробітниками оперативних та інших підрозділів на початковому етапі розслідування.....	124
Висновки до розділу 2	143
РОЗДІЛ 3 ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	147
3.1 Огляд	147
3.2 Обшук.....	163

	14
3.3 Призначення та проведення судових експертиз	174
Висновки до розділу 3	192
ВИСНОВКИ	196
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	204
ДОДАТКИ.....	229

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ДБР – Державне бюро розслідувань

ЄРДР – Єдиний реєстр досудових розслідувань

ЗМІ – засоби масової інформації

КК – Кримінальний кодекс України

КПК – Кримінальний процесуальний кодекс України

НСРД – негласні слідчі (розшукові) дії

ОРД – оперативно-розшукова діяльність

ОРЗ – оперативно-розшукові заходи

СБУ – Служба безпеки України

СРД – слідчі (розшукові) дії

ВСТУП

Актуальність теми. Відповідно до ст. 41 Конституції України кожен має право володіти, користуватися та розпоряджатися своєю власністю. У структурі кримінальних правопорушень проти власності особливе місце займають крадіжки, зокрема, вантажів на залізничному транспорті.

За офіційними даними у 2021 р. було обліковано 158 729 кримінальних правопорушень проти власності, що на 16,6 % менше за аналогічний показник попереднього року (2017 р. – 17,2 %; 2018 р. – 9,5 %; 2019 р. – 15,2 %; 2020 р. – 26,1 %). І хоча відсоток таких діянь серед усіх кримінальних правопорушень знизився до 49,4 % (2017 р. – 64,1 %; 2018 р. – 62,4 %; 2019 р. – 58,0 %; 2020 р. – 52,8 %), динаміка посягань проти власності продовжує, як і раніше, визначати загальну динаміку кримінальних правопорушень в країні. Крадіжки складають значну частину (35,3 %) всіх облікованих кримінальних правопорушень (2018 р. – 49,9 %; 2019 р. – 49,0 %; 2020 р. – 44,5 %; 2021 р. – 38,4 %), а вантажі, що перевозяться залізничним транспортом, привертають увагу злочинців своєю різноманітністю, відносною доступністю та високою ліквідністю. До Єдиного реєстру досудових розслідувань (ЄРДР) у 2014 р. внесено відомості про 728 крадіжок вантажів, у 2015 р. – 821, у 2016 р. – 765, у 2017 р. – 872, у 2019 р. – 981, у 2020 – 1027, у 2021 – 1183, більшість з яких (71 %) було вчинено організованими злочинними групами із заподіянням матеріальної шкоди у великих та особливо великих розмірах (зокрема, у 2014 р. Укрзалізниця зобов'язана була виплатити компенсацій лише за претензіями та позовами аграріїв на понад 284 тис. грн; у 2015 р. сума таких виплат становила вже 1,3 млн грн; у 2016 р. – 6,25 млн грн, а в 2021 р. збитки сягнули 10 млн грн).

Зазначена категорія кримінальних правопорушень пов'язана з багатоепізодною злочинною діяльністю (відповідно значним обсягом слідчої та оперативної роботи), а механізм таємного викрадення вантажу продовжує залишатись одним з найскладніших для своєчасного виявлення й

припинення кримінально-протиправних дій. На латентності кримінальних правопорушень позначається специфіка функціонування залізничного транспорту та структура злочинної ієрархії, зокрема, сприяння злочинцям корумпованими працівниками Укрзалізниці, воєнізованої охорони й іншими організаціями. Тільки за допомогою таких важелів впливу у злочинних групах особи тривалий час залишаються невикритими.

Теоретичним підґрунтям дослідження стали праці відомих вітчизняних учених-криміналістів, зокрема: Ю. П. Аленіна, Л. І. Аркуші, В. Д. Басая, І. В. Басистої, В. П. Бахіна, В. Д. Берназа, П. Д. Біленчука, Т. В. Варфоломєєвої, Г. П. Власової, А. Ф. Волобуєва, В. І. Галагана, В. Г. Гончаренка, І. В. Гори, В. А. Журавля, А. В. Іщенко, А. М. Кислого, Н. І. Клименко, С. М. Князева, О. І. Козаченка, І. І. Когутича, В. А. Колесника, В. О. Коновалової, І. І. Котюка, В. С. Кузьмічова, В. К. Лисиченка, Є. Д. Лук'янчикова, В. Г. Лукашевича, М. А. Погорецького, О. О. Саїнчина, М. В. Салтевського, І. В. Сервецького, Д. Б. Сергєєвої, В. М. Стратонова, В. В. Тіщенко, Л. Д. Удалової, П. В. Цимбала, К. О. Чаплинського, С. С. Чернявського, Ю. М. Черноус, В. Ю. Шепітька, Б. В. Щура, В. В. Юсупова та ін. Безпосередньо практичні аспекти розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті досліджували О. В. Вишня, Д. І. Дрозд, В. Л. Грохольський, Г. А. Кушнір, З. І. Митрохіна, М. В. Капустіна, П. О. Кудлай, І. В. Пиріг та ін.

Внесок у криміналістику зазначених науковців безумовно великий, однак їхні праці ґрунтувалися на законодавстві, що зазнало суттєвих змін, і вже застарілій слідчій практиці. На сьогодні для слідчих нагальною є потреба у розробленні новітньої методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, з урахуванням сучасного стану законодавства, правоохоронної практики, воєнного стану. Така методика повинна бути побудована на загальній теорії криміналістики, концептуальних положеннях методики розслідування кримінальних правопорушень проти власності та, з урахуванням специфіки функціонування залізничного транспорту, з

розкриттям змісту елементів криміналістичної характеристики цієї категорії кримінальних правопорушень й особливостей збирання доказів, організації і тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій (СРД), використання спеціальних знань в умовах чинного кримінального процесуального законодавства. Такі чинники обумовлюють вибір теми дисертаційної роботи та її актуальність, а також підтверджують нагальність її комплексного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертацію виконано відповідно до: Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 14 вересня 2020 р. № 392/2020); Стратегії боротьби з організованою злочинністю (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2020 р. № 1126); Пріоритетних напрямів розвитку правової науки на 2016–2020 роки (Постанова загальних зборів Національної академії правових наук України від 3 березня 2016 р.); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (Наказ Міністерства внутрішніх справ (МВС) України від 11 червня 2020 р. № 454); Загального плану науково-дослідної роботи ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» на 2018–2020 рр. «Теоретико-методологічні засади становлення української державності і соціальна практика: політичні, юридичні, економічні та психологічні проблеми» (ДР № 0113U007698).

Тему дисертації затверджено Вченою радою ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» 31 серпня 2015 р. (протокол № 7) та уточнено 31 жовтня 2018 р. (протокол № 10).

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є розроблення криміналістичних положень і практичних рекомендацій, спрямованих на вдосконалення розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Для реалізації зазначеної мети, необхідно було виконати такі *завдання*:

– визначити теоретичні основи формування методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті;

- систематизувати способи вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті;
- розкрити зміст інших основних елементів криміналістичної характеристики – предмета кримінального протиправного посягання, обстановки вчинення кримінального правопорушення та слідову картину, осіб, які вчиняють такі кримінальні правопорушення;
- виокремити обставини, що підлягають установленню на початковому етапі розслідування;
- конкретизувати типові слідчі ситуації та версії початкового етапу розслідування;
- запропонувати шляхи взаємодії слідчих зі співробітниками оперативних підрозділів та іншими суб'єктами;
- розкрити особливості проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті;
- охарактеризувати процесуальні й тактичні особливості проведення обшуку під час розслідування таких кримінальних правопорушень;
- з'ясувати специфіку призначення судових експертиз у кримінальних провадженнях цієї категорії.

Об'єкт дослідження – правовідносини, що виникають у сфері діяльності органів досудового розслідування під час розслідування кримінальних правопорушень проти власності.

Предмет дослідження – розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети, виконання обумовлених нею завдань, забезпечення наукового обґрунтування результатів дослідження, використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, які застосовуються в юридичній науці. Зокрема, за допомогою *історико-правового та порівняльно-правового* методів узагальнено думки науковців щодо формування методики розслідування кримінальних правопорушень та виокремлення елементів криміналістичної

характеристики (підрозділ 1.1); *діалектичний метод* дав змогу розглянути усі питання теми в динаміці, виявити їх взаємозв'язок і взаємозумовленість та сприяв розумінню об'єкта дослідження в частині поєднання науки та практичної діяльності учасників кримінального провадження (розділи 2–3); *формально-логічний (догматичний) метод* використано під час установаження обсягу та змісту категорії криміналістична характеристика крадіжок вантажів на залізничному транспорті, її елементів, й обрання напрямів розслідування (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1); *системно-структурний метод* застосовано з метою визначення способів учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, типових слідчих ситуацій початкового етапу розслідування та побудови версій у кримінальних провадженнях досліджуваної категорії, а також для вирішення проблемних питань взаємодії слідчих зі співробітниками оперативних підрозділів та іншими суб'єктами, проведення процесуальних дій у таких кримінальних провадженнях (підрозділи 1.2, 2.2, 2.3, розділ 3); *логіко-юридичний* – використано в межах залучення спеціаліста до розслідування, використання як доказів матеріалів отриманих за результатами проведення судових експертиз (підрозділи 3.1, 3.3); *метод моделювання* дав змогу розкрити особливості проведення СРД (підрозділи 3.1, 3.2); *статистичний* – слугував для аналізу вивчених матеріалів кримінальних проваджень, результатів анкетування (розділи 1–3, додатки); *соціологічні (анкетування, інтерв'ювання, опитування)* – для вивчення думок практичних працівників, матеріалів слідчої та судової практики (розділи 1–3).

Емпіричну базу дослідження становили: статистичні та аналітичні матеріали Офісу Генерального прокурора, Міністерства внутрішніх справ України, Державної судової адміністрації України, АТ «Українська залізниця», Державної служби статистики України за період 2013–2022 рр.; зведені дані вивчення 240 кримінальних проваджень, відкритих за ознаками ст. 185 Кримінального кодексу (КК) України (за період 2015–2021 рр.); узагальнені результати опитувань 83 прокурорів та 280 працівників

Національної поліції (107 слідчих та 173 оперативних працівників) у Дніпропетровській, Київській, Львівській, Одеській, Рівненській, Львівській, Хмельницькій областях; власний досвід на посаді слідчого, дізнавача Національної поліції України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексних досліджень теоретичних і практичних основ методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, у контексті сучасного стану кримінального процесуального законодавства та правоохоронної діяльності. У роботі обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

вперше:

– запропонована концепція криміналістичної охорони вантажів на залізничному транспорті, яка ґрунтується на критичному опрацюванні положень криміналістики, кримінального процесу, оперативно-розшукової діяльності, кримінального права та криминології, аналізі законодавства й правозастосовної практики різних правоохоронних інституцій, й включає в себе методику розслідування як систему наукових положень, і розроблених на її основі рекомендацій щодо виявлення і розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, проведення процесуальних дій, а також їх комплексів, спрямованість і послідовність яких залежать від ситуацій розслідування, а зміст визначають пошуково-пізнавальні процеси, що впливають із тактичних задач;

– обґрунтовано важливість установлення криміналістичних зв'язків між особливостями правового регулювання вантажних залізничних перевезень, предметом посягання, способом учинення та розміром збитків; між предметом злочинного посягання, способом учинення та механізмом слідоутворення; між механізмом слідоутворення, обстановкою учинення та особою злочинця, зокрема службовою особою та можливими співучасниками; між кримінальним правопорушенням, що розслідується, та

іншими протиправними діями, за якими розкрито механізм учинення таких кримінальних правопорушень, як функціональний компонент криміналістичної характеристики, що відрізняється найбільшою інформаційністю та поєднує всі її елементи в єдине ціле, на основі чого показана специфіка вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті організованими злочинними групами;

– сформульовані наукові підходи до вирішення проблем оптимізації взаємодії органів досудового розслідування із працівниками залізничного транспорту та керівниками залізничних станцій, які мають службові обов'язки та повноваження щодо виявлення протиправних дій на стадії формування злочинного задуму, готування до вчинення або беруть участь у безпосередньому вчиненні й приховуванні кримінального правопорушення під час такої співпраці;

удосконалено:

– елементно-компонентний склад криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті, як заснованої на практиці правоохоронних органів і криміналістичних дослідженнях системи даних, що містить предмет посягання; обстановку вчинення; способи підготовки, вчинення, приховування та протидію розслідуванню як поведінку осіб; слідову картину, а також типологічні ознаки особи злочинця й злочинних груп;

– систематизацію способів підготовки до вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті: загальні (пошуково-технічні) та спеціальні (службово-функціональні), способів учинення: «долання перешкоди» та «вільний доступ», способів приховування: навішування, забивання, заміна, укриття, маскування фальсифікація тощо, які передбачають дії розвідувального, інформаційного, забезпечувального, приховувального та реалізаційного характеру;

– криміналістичну класифікацію злочинних груп, які активно діють на залізничному транспорті (випадкові, прості, організовані), що має значення

для виявлення джерел інформації про підозрюваних, обрання тактичних прийомів проведення СРД;

– структуру початкового етапу розслідування, шляхом проведення:
а) організаційних заходів (планування, висунення версій, вибір форм взаємодії, залучення спеціаліста тощо); б) початкових СРД, спланованість і послідовність яких залежить від слідчих ситуацій і встановлених елементів криміналістичної характеристики;

– тактику проведення огляду у кримінальних провадженнях, з використанням сучасних спеціальних техніко-криміналістичних засобів, на основі аналізу об'єктів огляду та виокремлення основних недоліків при його проведенні;

дістали подальшого розвитку:

– класифікація типових слідчих ситуацій початкового етапу розслідування залежно від змісту інформації про подію кримінального правопорушення за ст. 185 КК України (сприятлива – злочинців затримано на місці вчинення кримінального правопорушення, відомий вагон (контейнер, цистерна), місце, час і спосіб учинення крадіжки, предмет злочинного посягання; проміжна – виявлено майно, але невідомий вагон (контейнер, цистерна), час, спосіб учинення крадіжки та особа злочинця; найменш сприятлива – встановлено предмет злочинного посягання, вагон з якого вчинено крадіжку та спосіб учинення, проте місце крадіжки, час, злочинці невідомі й викрадений вантаж не виявлено; технічна – встановлено предмет злочинного посягання та вагон, з якого було вчинено крадіжку, проте невідомі місце, час, спосіб учинення крадіжки, особа злочинця й викрадений вантаж не виявлено) та підозрюваного (визнає себе повністю винуватим й дає показання; частково визнає свою вину; не визнає себе винуватим, оголошено в розшук);

– узагальнення джерел інформації про крадіжки вантажів на залізничному транспорті: заява потерпілого (представників потерпілих) (66,4 %); повідомлення про виявлення викраденого вантажу, більшість з яких

від службових осіб Укрзалізниці (17,9 %); повідомлення про затримання злочинця на місці вчинення кримінального правопорушення (10,3 %); заяви та повідомлення представників громадськості та факти, опубліковані в засобах масової інформації (5,4 %).

– алгоритм невідкладних дій працівника чергової служби поліції при надходженні повідомлення про крадіжку вантажу на залізничному транспорті (з'ясування обставин події, реєстрація повідомлення в установленому порядку, направлення слідчо-оперативної групи (СОГ);

– праксеологічні підходи до проведення обшуку, з урахуванням раптовості, невідкладності, одночасності, процесуального технічного документування цієї СРД, вжиття належних заходів для забезпечення присутності осіб, права та законні інтереси яких можуть бути обмежені або порушені, а також понять і спеціалістів-криміналістів;

– особливості залучення спеціаліста до проведення СРД, а також призначення експертиз, насамперед трасологічної (експертизи слідів зламу та інструментів, рельєфних знаків, запірно-пломбувальних пристроїв, слідів транспортних засобів, дактилоскопічні), а також процедура призначення та проведення криміналістичної експертизи стрічки швидкостеміра (комплект обладнання для надточного вимірювання й індикації швидкості і переміщення поїзда, а також інших параметрів роботи рухомого складу).

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані висновки і пропозиції впроваджено та може бути використано у:

– *науково-дослідній сфері* – для подальшого дослідження питань розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті (Акт Національної академії внутрішніх справ від 17 жовтня 2022 р.);

– *практичній діяльності* – для організаційно-правового, методичного, інформаційного забезпечення діяльності правоохоронних органів під час розслідування кримінальних правопорушень, що вчиняються на

залізничному транспорті (Акт Апеляційного суду м. Києва від 20 жовтня 2022 р.);

– *освітньому процесі* – при підготовці лекцій, методичних рекомендацій і дидактичних матеріалів з навчальних курсів «Криміналістика», «Кримінальний процес» (Акт ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» від 10 жовтня 2022 р.).

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки оприлюднено на міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: «Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення» (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.); «Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у XXI сторіччі» (м. Київ, 17–18 лютого 2021 р.); «Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі» (м. Київ, 14–15 червня 2022 р.).

Публікації. Основні положення та висновки, що сформульовані в дисертації, висвітлено у восьми наукових публікаціях, серед яких: чотири статі – у виданнях, віднесених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук; одна – у закордонному юридичному виданні; три – у збірниках тез наукових доповідей, оприлюднених на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, логічно об'єднаних у дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 246 сторінок, з них основного тексту – 188 сторінок. Список використаних джерел налічує 240 найменувань та займає 25 сторінок. Додатки (4) розміщено на 18 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

1.1 Особливості формування методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті

Соціально-економічні явища та військові події останнього десятиріччя призвели до зниження життєвого рівня громадян, збільшення безробіття, і як наслідок, злочинності. В умовах поляризації прибутків і підвищення ролі матеріальних цінностей в житті суспільства, у розкрадачів усе більший інтерес викликають залізничні перевезення, що привертають увагу злочинців різноманітністю, відносною доступністю та високою ліквідністю окремих видів вантажу. Разом з тим серед криміналістичних публікацій важко знайти ґрунтовні дослідження з проблематики розслідування таких кримінальних правопорушень.

Залізниця – це відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування (далі – «Укрзалізниця»), утвореного відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі [164].

Злочинність на залізничному транспорті в Україні та окремі її види характеризуються постійним зростанням рівня латентності, поширенням і вдосконаленням тіньових схем, проявів корупції з боку службових осіб органів державної влади та управління в межах реалізації ними своїх повноважень тощо. Окремої уваги заслуговують випадки заволодіння вантажем працівниками залізниці, операторами інфраструктури залізничного транспорту тощо, яким вони були ввірені для здійснення перевезення,

оформлення чи інших дій, пов'язаних з технологічними процесами залізничних перевезень, або необхідністю забезпечення його зберігання.

У зв'язку з активним розвитком транспортної системи (за кількістю залізниць наша держава у світі займає четверте місце після США і Канади), проникненням у національні економіки транснаціональної злочинності, проблема запобігання та протидії злочинності на залізничному транспорті почала набувати глобального характеру. На нашу думку, криміналізація господарсько-економічних відносин постає як одна з основних загроз економічній безпеці України. Ефективна діяльність правоохоронної системи – це ключовий фактор, спрямований на нейтралізацію цієї загрози.

Розроблені наукою криміналістичні рекомендації є важливим інструментарієм слідчого, інших компетентних суб'єктів, що залучені до кримінального провадження – своєрідним алгоритмом дій у типових слідчих ситуаціях [16; 20; 108, с. 120].

Методику розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні відповідно до класифікації, прийнятої в науці криміналістиці, варто віднести до числа внутрішньо-видових методик, що входить у групову методику розслідування кримінальних правопорушень проти власності, оскільки її рекомендації найбільш наближені до потреб практики та дозволяють сформулювати чіткий алгоритм дій слідчого в типових слідчих ситуаціях, під час розслідування конкретного виду кримінального правопорушення.

Певні сучасні досягнення у галузі розробок методик розслідування окремих видів кримінальних правопорушень не означають, що всі тактико-методичні проблеми, які супроводжують розслідування, вирішені [11; 22; 30; 32; 53; 229]. Є спірні точки зору низки учених з багатьох положень [15; 24; 38; 64; 65; 129; 194]. Методика розслідування кримінальних правопорушень нерозривно пов'язана з цілеспрямованим системним збиранням, дослідженням та узагальненням матеріалів слідчої, судової та експертної

практики – основного джерела розробки методичних положень і рекомендацій [138; 189; 204].

У цьому контексті варто відмітити, що результати опитування слідчих та оперативних працівників показали, що розслідуванню крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні заважають недосконалість кримінально-правового та кримінального процесуального законодавства (54 %); низький рівень матеріально-технічного забезпечення (67 %); відсутність методичних рекомендацій (45 %) та інформаційно-довідкового забезпечення (24 %) (Додаток В).

Зважаючи на потребу в оптимізації досудового розслідування, особливою нагальністю вирізняється наукове розроблення низки методик з найбільш важливих ключових напрямів [6; 14; 23; 55; 117; 190]. Стосовно побудови відповідної методики, насамперед, доцільно виокремити наступні її положення (принципи):

а) на основі системно-діяльнісного підходу потребують вивчення закономірності, з одного боку, кримінальної діяльності осіб з підготовки, вчинення та приховування кримінальних правопорушень, а з іншого – діяльність правоохоронних органів по розслідуванню цього виду кримінально-протиправної діяльності та судового розгляду по здійсненню правосуддя. Така діяльність повинна відповідати: по-перше, вимогам законності; по-друге, повноті розслідування; по-третє, викриттям усіх осіб, які брали участь у вчиненні та приховуванні кримінальних правопорушень у досліджуваній сфері [4; 10; 21; 57];

б) розробка системи знань про особливості: способу та механізму вчинення кримінальних правопорушень, урахування способи підготовки, вчинення, приховування кримінального правопорушення й протидії досудовому розслідуванню; предмета; особистісних і професійних якостей злочинця; механізму слідоутворення та встановлення стійких зв'язків у ньому [8; 48; 50];

в) розробка системи знань про типові слідчі ситуації, що складаються на різних етапах досудового розслідування, а також про способи збирання, дослідження, оцінки та використання доказів залежно від висунутих версій розслідування, тобто відбувається реалізація принципу ситуаційного підходу до розслідування кримінальних правопорушень [222, с. 155; 225; 235].

В. П. Бахін пропонує виокремити загальний метод розслідування злочинів, який має загальне значення для розробки методик усіх видів [13]. В. І. Белецький пише про необхідність розробки базової методики розслідування злочинів як універсальної теоретичної основи для формування методик розслідування окремих видів злочинів, що також схоже на ідею загального методу розслідування [19]. Подібну ідею щодо формування базової методики розслідування кримінальних правопорушень висловлюють В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова та В. А. Журавель, визначивши її як систему наукових положень і розроблених на їх основі рекомендацій щодо розслідування декількох видів кримінальних правопорушень, об'єднаних в єдиний предмет вивчення з урахуванням кримінально-правових і криміналістичних передумов [80; 83; 221, с. 33].

На наш погляд, у наведених дослідженнях науковці намагаються створити різні варіанти загального методу розслідування кримінальних правопорушень, що видається нам спірним. Аналізуючи їхні точки зору, доходимо висновку, що загальний метод розслідування або базова методика, не має практичної перспективи через свою спільність рекомендацій з розслідування кримінальних правопорушень, бо якщо вони мають загальний характер, то щодо розслідування конкретних видів буде незрозуміло як застосовувати слідчому дану методику.

Передумовою формування методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є розвиток залізничних магістралей й, відповідно, кількості кримінальних подій, пов'язаних із їх функціонуванням [60; 105]. Нині в Україні діє єдина тарифно-статистична номенклатура, що передбачає перевезення продукції сільського господарства; лісової

деревообробної і целюлозно-паперової промисловості; продукції паливно-енергетичної промисловості; мінеральної сировини, мінерально-будівельних матеріалів і виробів; продукції машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості; продукції хімічної та харчової промисловості тощо.

Таким чином, залізничний транспорт – це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо, а промисловий залізничний транспорт – це транспортно-технологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами загалом) та взаємодію з залізничним транспортом загального користування і не належить до нього [164].

Серед кримінальних правопорушень, що вчиняються на об'єктах залізничного транспорту, значне місце займають крадіжки вантажів, які вважаються 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 [213]. 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 кримінального правопорушення і підлягають кваліфікації за відповідними частинами ст. 187 Кримінального кодексу України (далі – КК України) з початку такого нападу, незалежно від того чи досягла винна особа своєї злочинної мети [3, с. 175].

Об'єктами злочинних посягань є всі види вантажів. При цьому аналіз статистичних даних свідчить, що за останні декілька років вантажообіг на залізницях України зменшився, а рівень збитків Укрзалізниці, навпаки, збільшився [58;140; 164]. Приймаючи від відправника майно для перевезення, залізниця укладає з ним договір, відповідно до якого бере на себе зобов'язання щодо 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.

Отже, крадіжки вантажів на залізничному транспорті в Україні – це таємне, протиправне вилучення та обернення на користь третьої особи товарно-матеріальних цінностей, що на підставі договору між залізницею та її клієнтом є предметом перевезення залізницею і перебувають у її тимчасовому володінні та розпорядженні, а також матеріальних цінностей, які є власністю залізниці та переміщуються нею з використанням рухомого складу (вагону, платформи, цистерни тощо).

Наслідком вказаного діяння є спричинення потерпілій особі (державі, залізниці, її клієнту) суттєвої майнової шкоди, зазвичай, мова йде про мільйони гривень. Своєю чергою, відсутність систематизованих відомостей про методику розслідування кримінальних правопорушень цього виду значно знижує ефективність правоохоронної діяльності. Поряд з цим між особами, які вчиняють такі кримінальні правопорушення, та службовими особами залізничного транспорту нерідко наявні тісні корупційні зв'язки. Ці та інші обставини дають можливість приховувати злочинну діяльність і протидіяти розслідуванню. За окреслених умов, з метою досягнення завдань кримінального провадження, важливо сформулювати теоретичні засади та практичні рекомендації щодо розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні.

Певні труднощі під час розслідування викликають тлумачення таких понять, як вчинення кримінального правопорушення, поєднане з

проникненням у житло, інше приміщення чи сховище. Постановою Пленуму Верховного Суду України № 10 від 06 листопада 2009 р. надаються наступні роз'яснення: «Під проникненням у житло, інше приміщення чи сховище потрібно 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» [174]. 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 [174]. Такими приміщеннями для розміщення, зберігання вантажів на залізниці є складські приміщення на території станцій, вантажних дворів, підприємств залізниці з обробки вантажів та інші, доступ в які для сторонніх осіб заборонено або обмежено. За ознакою проникнення в інше сховище потрібно кваліфікувати викрадення вантажів з 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 улаштування верхнього перекриття листами заліза, або на платформі з контейнера з вантажем, що перевозиться 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 [31, с. 13]. Найскладніше розслідувати замасковані крадіжки, коли злочинці вміло приховують свої дії: фальсифікують різноманітні сліди, залякують можливих свідків, використовують підкуп, погрози та ін. Як наслідок цього, злочинці тривалий час залишаються невикритими, розкрадаючи матеріальні цінності у великих і особливо великих розмірах. На думку працівників слідчих підрозділів Національної поліції України, той факт, що значний час кримінальні правопорушення цієї категорії залишаються невиявленими, зумовлений низкою особливостей, характерних для механізму розкрадань вантажів. Відтак, 32,5 % опитаних слідчих віднесли до них учинення кримінальних правопорушень добре організованими групами; 27,8 % слідчих – сприяння злочинцям з боку працівників Укрзалізниці та воєнізованої охорони; 20,9 % слідчих – сприяння злочинцям з боку корумпованих працівників недержавних організацій; 16,2 % слідчих – сприяння злочинцям з боку працівників контролюючих органів; 2,6 % слідчих – сприяння злочинцям з боку працівників правоохоронних органів (Додаток В).

Таким чином, основними проблемами виявлення та розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні сьогодні, у більшості випадків, є:

- 1) специфіка роботи залізничного транспорту і пов'язані з цим особливості вчинення та приховування крадіжок вантажів;
- 2) протяжність і комплексність інфраструктури залізниці, цілодобовий режим роботи транспорту, швидке пересування вантажів тощо – все це ускладнює встановлення точного місця викрадення вантажу, а також свідків та очевидців відповідних обставин;
- 3) проведення дій з приховування слідів учинення крадіжок;
- 4) вчинення групою осіб з розподілом ролей на виконавців і керівників-організаторів, навідників, пособників;

5) зростаючий кримінальний професіоналізм осіб, які вчиняють майнові кримінальні правопорушення.

Криміналістична методика має здебільшого описовий вигляд, а в її структурі представлені такі «традиційні» елементи, як криміналістична характеристика кримінального правопорушення; обставини, що підлягають встановленню; особливості початку досудового розслідування; початкові слідчі дії та оперативно-розшукові заходи (ОРЗ); типові слідчі ситуації, висунення версій і планування розслідування; організація і тактика проведення окремих слідчих дій; профілактичні дії слідчого [81; 102]. Останніми роками цей перелік збільшується за рахунок застосування таких категорій, як криміналістична класифікація кримінальних правопорушень, взаємодія учасників розслідування тощо [82].

Незважаючи на те, що традиційна структура криміналістичної методики є апробованою в науці, її не можна визнати оптимальною, оскільки в ній далеко не завжди відбувається зв'язок між структурними елементами. Скажімо, відомості щодо криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень не враховують при висвітленні питань з організації розслідування, насамперед при визначенні типових версій, або, навпаки, якщо типові версії й називають, то без посилань на відповідні дані, що відображені у криміналістичній характеристиці [79].

Заслуговують на увагу пропозиції розглядати окрему криміналістичну методику у вигляді інформаційно-пізнавальної моделі [59]. Цей підхід дає змогу організаційно впорядкувати структуру методики, забезпечити тісний зв'язок між відповідними елементами й таким чином підвищити ефективність пізнавальних дій [89].

Отже, удосконалення криміналістичної методики як системи знань й окремого розділу криміналістики має відбуватись через узагальнення та філософське осмислення накопиченого емпіричного матеріалу, пізнання наукових фактів, що належать як до злочинної діяльності, так і до сфери протидії злочинності. У зв'язку з цим набувають особливого значення

питання щодо удосконалення наявних і формування нових методик розслідування окремих видів кримінальних правопорушень; застосування деяких теоретичних концепцій як підґрунтя для формування та вдосконалення методик розслідування (передусім, концепції криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень); уніфікації поглядів учених на структуру криміналістичної методики, характеристику її елементів; викладення цих положень у найбільш доступній для сприйняття й використання формі [90].

Отже, методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні – *це система відомостей, розроблена наукою і практикою, що відрізняє такі кримінальні правопорушення від інших видів кримінальних правопорушень проти власності та визначає програму слідчих (розшукових) дій, спрямованих на їх виявлення та розслідування, а також сприяє правильній оцінці слідчої ситуації, що склалася, та визначає перспективно-прогностичну оцінку ходу досудового розслідування.*

У її структурі пропонуємо виокремлювати такі елементи:

- 1) криміналістичну характеристику кримінальних правопорушень (відомості про спосіб учинення, обстановку вчинення, предмет злочинного посягання, особу злочинця й типові сліди кримінального правопорушення);
- 2) типові слідчі ситуації у розслідуванні й відповідні їм комплекси процесуальних дій;
- 3) особливості організації й тактики проведення окремих процесуальних дій (СРД);
- 4) призначення окремих видів судових експертиз [40].

Успіх розслідування будь-якого кримінального правопорушення багато в чому визначається вмінням слідчого проникнути в криміналістичну його сутність [72]. Для цього він має володіти знаннями про типові криміналістично значимі ознаки різних видів злочинної діяльності, а також уміти цілеспрямовано виявляти необхідну для цього криміналістичну

інформацію в кожному конкретному кримінальному правопорушенні й зіставляти її з криміналістичною характеристикою відповідного виду.

Першим й основним структурним елементом інформаційно-пізнавальної моделі будь-якої криміналістичної методики, серцевиною її ретроспективного рівня є криміналістична характеристика кримінального правопорушення. Практичне значення криміналістичної характеристики розкривається в рекомендаціях зі встановлення й застосування криміналістично значущих ознак кримінальних правопорушень різного ступеня єдності.

Метою криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті є оптимізація процесу їх розкриття й розслідування. Значення криміналістичної характеристики полягає в тому, що вона сприяє:

- 1) розробці окремих методик розслідування;
- 2) побудові типових програм і моделей розслідування кримінальних правопорушень;
- 3) визначенню напряму розслідування конкретного кримінального правопорушення.

Ця характеристика слугує слідчому своєрідною інформаційною базою, набором відомостей про даний вид кримінальних правопорушень.

Серед учених-криміналістів немає загальновизнаної думки щодо визначення поняття криміналістичної характеристики кримінального правопорушення.

О. М. Колесніченко характеризує її як систему відомостей про криміналістично значимі ознаки кримінальних правопорушень даного виду, яка відображає закономірні зв'язки між ними і слугує для побудови та перевірки слідчих версій з метою вирішення основних завдань досудового розслідування [101, с. 12].

В. С. Кузьмічов стверджує, що криміналістична характеристика – це своєрідна інформаційна модель, що являє собою якісно-кількісний опис типових ознак конкретного виду (групи) кримінальних правопорушень. При

цьому автор підкреслює, що особливе значення криміналістична характеристика кримінальних правопорушень набуває на початковому етапі досудового розслідування для визнання основних його напрямів висунення обґрунтованих версій. На окремих етапах розслідування виявляються лише окремі елементи криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень, а повна їх сукупність встановлюється під кінець розслідування [129, с. 252].

М. В. Салтевський зазначає, що криміналістична характеристика – це видова модель, яка дозволяє прогнозувати, будувати найбільш обґрунтовані версії щодо обставин конкретної події (особи, способу вчинення злочину, засобів злочину та іншого) [183, с. 148–151].

В. Д. Берназ визначає дану категорію як засновану на державних статистичних даних науково-обґрунтовану систему узагальненої інформації та їх джерел про обставини, які були доказані, та інших, які мали значення для попередження, виявлення, розкриття, розслідування та судового розгляду досліджуваних кримінальних правопорушень зазначеної категорії [26, с. 17].

Незважаючи на різні думки науковців, у кожному погляді вчених-криміналістів простежується одна мета – сформулювати об'єктивне уявлення про кримінальне правопорушення, вказати ті його риси, що є відправними для методики досудового розслідування.

Вчені-криміналісти поділяють дану категорію на різні рівні, а саме: як загальну криміналістичну характеристику кримінальних правопорушень, окремого виду (групи) кримінальних правопорушень та індивідуальну криміналістичну характеристику [106; 119; 133; 144; 176; 186; 196; 211]. Для кращого розуміння цих рівнів, на нашу думку, потрібно детальніше їх розглянути.

Загальна криміналістична характеристика кримінальних правопорушень розглядається як загальне поняття, а саме як вищий рівень абстракції, що застосовується до даної наукової категорії. З одного боку, воно має абстрактний характер, а з іншого – загальне криміналістичне

значення є методологічною основою для дослідження криміналістичних характеристик окремих видів і груп кримінальних правопорушень. За допомогою цього поняття виникає реальна можливість цілеспрямовано використовувати теоретичний та емпіричний матеріал для розвитку загальних й окремих питань криміналістичної методики.

Іншими словами загальна криміналістична характеристика кримінального правопорушення – це опис спільних рис, властивих усім злочинним діянням, які мають значення для розкриття та розслідування всіх кримінальних правопорушень, її призначення слугує теоретичною базою:

1) для розроблення загальних положень і методів розкриття та розслідування кримінальних правопорушень, зумовлених об'єктивними властивостями самого кримінального правопорушення;

2) для складання інших видів криміналістичних характеристик і типових моделей кримінальних правопорушень [45, с. 112].

Криміналістична характеристика окремих видів і груп кримінальних правопорушень відноситься до рівня, який має менший ступінь абстракції [122]. В основі даного рівня криміналістичної характеристики повинні знаходитись положення загальної теорії криміналістики й конкретний передовий досвід слідчої та судової практики.

На нашу думку, саме криміналістичні характеристики виду чи різновиду (групи) кримінальних правопорушень можуть і повинні стати орієнтиром для встановлення й конкретизації даних, які у сукупності становлять індивідуальну криміналістичну характеристику кримінального правопорушення з конкретного кримінального провадження, орієнтиром у виявленні та дослідженні у ньому доказів.

Не можемо не погодитися з думкою В. В. Наумова, який зауважує, що найбільш інформативною й важливою щодо розкриття і розслідування кримінальних правопорушень є їх видова криміналістична характеристика [148].

Підхід на рівні окремого допускає криміналістичну характеристику конкретного діяння як єдиного у своєму роді, унікального явища реальності. Це – не що інше, як уявна модель конкретного об'єкта, досліджуваного в карному процесі, що відображає певний комплекс специфічних ознак, якими він відрізняється не лише від інших подій, але й від подій того ж порядку, тобто інших індивідуально визначених кримінальних правопорушень [157].

З цього приводу В. Ю. Шепітько вважає, що віднесення поняття «криміналістична характеристика» лише до виду (групи) кримінальних правопорушень є однією з необхідних умов теоретичної чіткості та практичної корисності відповідних рекомендацій [221 с. 13].

Як і будь-яке системне утворення, криміналістична характеристика кримінальних правопорушень складається із взаємопов'язаних елементів. У літературі по-різному визначаються види таких елементів та їх кількість: від прямого слідування системі елементів складу кримінального правопорушення до переліку «криміналістично значущих» елементів, що не завжди структурно узгоджується з системою кримінально-правової характеристики певного виду кримінального правопорушення [151, с. 158].

Криміналістичну характеристику кримінальних правопорушень проти власності потрібно розглядати як систему, що загалом складається з елементів, які включають у себе підсистеми таких компонентів:

а) особа злочинця (суб'єкт): певні категорії осіб, які можуть бути причетні до кримінального правопорушення; фактори, що вплинули на формування та реалізацію злочинних цілей, створення злочинної групи, розподіл ролей між співучасниками тощо;

б) спосіб підготовки, безпосереднього вчинення (прийоми заволодіння майном, вилучення, збуту, реалізації) та приховування кримінальних правопорушень (маскування злочинних дій); обставини, що обумовили вибір певних способів;

в) предмет: речі матеріального світу;

г) обстановка: місце; умови; час вчинення кримінального правопорушення; канали збуту, реалізації викраденого;

д) сліди, їх локалізація і взаємозв'язок;

е) характеристика особи потерпілого.

Проте деякі науковці пропонують також включати: документи як джерело матеріальної інформації [135, с. 28]; особливості виявлення кримінальних правопорушень [63, с. 94]; використані правопорушниками технічні засоби [33, с. 84] та ін.

Варто зазначити, що кожен елемент криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень проти власності прямо пов'язаний з іншими, що уможлиблює визначити характер зв'язків між ними. Залежно від рівня та обсягу слідчого завдання аналіз таких зв'язків може охоплювати два і більше елементів. Для прикладу, у низці випадків можна встановити зв'язок між елементами «суб'єкт» і «спосіб». Це пояснюється тим, що лише певні категорії осіб можуть використовувати той чи інший спосіб учинення кримінального правопорушення. Одночасно на даний зв'язок впливають інші обставини, що відносяться до предмета злочинного посягання та обстановки [18].

Що стосується криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті, то, на наш погляд, вона не може суттєво відходити від традиційних елементів криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень проти власності, але водночас її структура дещо видозмінена з урахуванням специфіки залізничного транспорту в Україні. Відтак, до неї належать такі елементи:

1) предмет посягання (вантаж);

2) способи підготовки, вчинення й приховування кримінальних правопорушень (прийоми створення сприятливих умов для заволодіння вантажем, прийоми безпосереднього заволодіння, заходи щодо маскування кримінальних правопорушень);

3) обстановка вчинення кримінального правопорушення (загальноєкономічні й правові умови перевезення залізничним транспортом, стан контролю за вантажем, місце завантаження, стоянки, розвантаження, зберігання тощо);

4) слідова картина (поле матеріальних та ідеальних джерел інформації, що свідчить про подію кримінального правопорушення);

5) характеристика особи злочинця (у тому числі організованих злочинних груп, що активно діють на залізниці).

Важливе місце у цій структурі посідають взаємозв'язки предмета, слідової картини та способу вчинення кримінальних правопорушень, оскільки характер і локалізація слідів безпосередньо визначаються діями осіб, які в певній обстановці (з урахуванням специфіки функціонування залізничного транспорту, умов зберігання матеріальних цінностей, охорони об'єктів та контролю) обирають конкретний предмет (предмети) злочинного посягання (сільськогосподарська продукція, паливно-мастильні й будівельні матеріали тощо), залишаючи криміналістично значимі відображення в навколишній обстановці, дослідження яких має найбільше значення для встановлення ознак події кримінального правопорушення та інших обставин, що підлягають доказуванню у кримінальному провадженні.

1.2 Характеристика способів учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті

Спосіб учинення кримінального правопорушення¹ – базовий елемент кримінально-правової та криміналістичної характеристики. Причому кожна

¹ *Примітка.* Наукові погляди стосовно цього поняття спірні в термінологічному аспекті. У науковій літературі вживаються терміни «спосіб кримінального правопорушення», «спосіб учинення та приховання кримінального правопорушення», «спосіб підготовки, вчинення та приховання кримінального правопорушення». З метою уникнення плутанини надалі ми вживатимемо термін «спосіб учинення кримінального правопорушення».

юридична наука вивчає його під власним кутом зору, з позиції своїх «службових» функцій [215, с. 27].

Кримінально-правове поняття способу є базовим для інших наук. Спосіб тут розуміється в нерозривному зв'язку зі злочинним діянням [183, с. 421]. Кримінальний процесуальний аспект способу визначається завданнями щодо виявлення та розслідування кримінальних правопорушень, установлення обставин, що входять до предмета доказування (ст. 91 Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України)) [115]. Підставою для формування криміналістичного поняття способу вчинення кримінального правопорушення є відповідні положення матеріального права, вчення про сліди та слідоутворення, а також узагальнення матеріалів слідчої та судової практики [224, с. 6].

З огляду на це у криміналістичній характеристиці крадіжок вантажів на залізничному транспорті особливе місце посідають способи вчинення. І це не випадково, оскільки саме способи найбільш тісно пов'язані з особою злочинця, його поведінкою, навичками. Встановлення способу крадіжки вантажу дозволяє істотно обмежити коло підозрюваних осіб, визначити умови, що сприяли вчиненню, приблизне число злочинців, їхню підготовленість та інші обставини, оскільки в основу способу покладена об'єктивна закономірність, відома з найдавніших часів як повторюваність образу дій при вчиненні протиправних діянь.

Важливою якістю повторюваності є те, що вона властива в тій чи іншій мірі способам дій одних і тих же осіб, що систематично вчиняють однорідні кримінальні правопорушення, а також різних, непов'язаних між собою осіб, якщо виникає збіг детермінуючих чинників або правопорушник використовує чужий досвід [100, с. 88–89].

Способи вчинення крадіжок вантажів детермінуються конкретною сукупністю чинників (об'єктивних і суб'єктивних), кожний з яких може мати домінуюче значення, що є дуже важливою обставиною як для встановлення

взаємозв'язку між елементами криміналістичної характеристики, так і для відшукування слідів на місці кримінального правопорушення.

До об'єктивних чинників варто віднести: характер предмета злочинного посягання (умови перевезення), якісні та кількісні ознаки вантажу, його споживчу цінність, місцезнаходження, умови охорони; тип вагона (цистерна, платформа тощо), його розташування в рухомому складі, швидкість проходження, місця проходження і зупинок рухомого складу, час року і доби.

Серед суб'єктивних чинників доцільно виокремити такі: відношення злочинця до роботи залізничного транспорту, знання особливостей його роботи – правил перевезення вантажів, виробничих операцій на станціях; наявність злочинних зв'язків сторонніх осіб з працівниками залізничного транспорту; професійний і кримінальний досвід злочинців, навички, звички, риси характеру, фізіологічні та моральні якості кожного з учасників [94, с. 35–36].

Способи вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті структурно містять у собі три елементи: готування, вчинення і приховування.

Аналіз слідчо-судової практики свідчить про те, що в третині випадків кримінальні правопорушення було вчинено з попередньою підготовкою. При цьому з-поміж способів готування до крадіжок вантажів можна виокремити дві групи дій:

- 1) пошуково-технічні;
- 2) службово-функціональні.

До пошуково-технічних дій можна віднести:

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

– вибір об'єкта (типу рухомого складу), збирання інформації про об'єкт, тобто одержання відомостей про характер перевезеного вантажу, умови його охорони, а також обстановку, в якій має бути вчинена крадіжка.

Зазвичай, співучасники кримінального правопорушення протягом декількох днів ведуть спостереження за об'єктом, при цьому фіксують усі відомості про пересування рухомого складу, переміщення вантажу по датах і за часом. 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 перевезення вкраденого вантажу;

– пошук каналів збуту 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 алібі.

Службово-функціональні дії по готуванню до вчинення крадіжок зустрічаються частіше і до них зазвичай звертаються працівники залізничного транспорту – машиністи локомотивів, укладачі вагонів, вантажники, крановики, прийомоздавачі. Цей факт пояснюється передусім тією обставиною, що саме працівники залізничного транспорту мають інформацію про характер перевезеного вантажу і в подальшому вчиняють такі дії, що зовні нагадують недбале виконання ними службових функцій. До числа таких дій можна віднести:

– порушення правил установки запірнопломбувальних пристроїв, наприклад, коли запірнопломбувальний пристрій «Лавр» замикається неповністю, а лише на 2–3 зубці, а для запирання запірнопломбувального пристрою «Кліщ» використовується замість сталевий алюмінієвий стопорний дріт. До цього способу готування злочинці вдаються в 10 % випадків з числа вивчених нами кримінальних проваджень;

– переформування потяга (2 %); «помилкове» відчіплення вагона для ремонту або складання комерційного акта (5 %); затримання рухомого складу на перегонах, біля вхідних світлофорів (3 %) (Додаток Б).

Отже, проведений нами аналіз практики засвідчив, що підготовчі дії щодо вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті можна об'єднати в такі групи:

- 1) дії розвідувального характеру;
- 2) дії, спрямовані на отримання необхідної спеціальної інформації;
- 3) дії, за допомогою яких може бути полегшене заволодіння майном;
- 4) дії, що забезпечують приховування кримінального правопорушення і реалізацію викраденого.

Водночас у триланковій структурі способу вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті особливе значення має така його складова, як безпосередньо спосіб учинення.

Серед учених-криміналістів наявні різні точки зору щодо класифікації способів учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Так, В. А. Князев пропонує класифікувати способи вчинення крадіжок за етапами виробничих операцій, а саме: при навантаженні, вивантаженні, стоянці на станціях, просуванні складів по перегонах [98, с. 13].

Вивчення криміналістичної літератури, узагальнення та аналіз кримінальних проваджень дають підстави розділити способи вчинення крадіжок на дві групи:

- 1) пов'язані з подоланням перешкод;
- 2) не пов'язані з подоланням перешкод («вільний доступ»).

До першої групи варто віднести такі способи, як розкриття запірнопломбувального пристрою, руйнування цілісності кузова вагона (контейнера, тари), розкриття вантажно-розвантажувальних отворів – люків, дверей.

Наприклад, згідно з вирокком Якимівського районного суду Запорізької області приблизно о 00 годині 05 хвилин 03 липня 2018 року, ОСОБА_1, діючи умисно, з корисливих мотивів, за попередньою змовою з ОСОБА_5, з метою

крадіжки чужого майна, із заздалегідь заготовленими для крадіжки інструментами (монтажними та ключами) прийшли до залізничного составу вантажних вагонів до хвостового вагону № 58017310, який перебуває на балансі ПАТ «Українська залізниця», Філія «Рефрижераторна вагонна компанія», з північного боку на четвертому шляху залізничної станції «Якимівка» ПАТ «Укрзалізниця» по вул. Вокзальній в смт. Якимівка Якимівського району Запорізької області, де, скориставшись відсутністю сторонніх осіб навколо, впевнившись, що за їх злочинними діями ніхто не спостерігає, шляхом зриву пломби і відкриття дверей критого вантажного вагону-рефрижератора, який за своїм типом призначений для забезпечення збереження вантажу, що перевозиться у несприятливі метеорологічні умови, захисту від крадіжок і механічних пошкоджень, проникли до приміщення вказаного вагону, знаходячись у якому зривали алюмінієві листи внутрішньої обшивки вагону, і заготовлювали їх для таємного викрадення, зривавши таким чином 55,98 м² алюмінієвої обшивки з внутрішніх стін і стелі вагону, загальною вартістю 11 033 гривні 59 копійок, але не вчинили усіх дій, які вважали необхідними для доведення злочину до кінця, а саме не винесли із приміщення вагону підготовлене для викрадення чуже майно та не розпорядилися ним на свій розсуд з причин, що не залежали від їхньої волі, оскільки були застигнуті працівниками Якимівського відділення поліції Мелітопольського відділу поліції ГУНП в Запорізькій області на території станції у вагоні. Допитаний в судовому засіданні обвинувачений ОСОБА_1 визнав себе винним у вчиненні інкримінованих йому злочинів у повному обсязі, пояснивши суду обставини скоєного. У вчиненому щиро розкався та просив суворо не наказувати його [77].

Другу групу становлять способи крадіжок з відкритих платформ, піввагонів, де предметом злочинного посягання найчастіше виступають вугілля, металопрокат, листована сталь, вторинний чавун, різне обладнання.

Типовим прикладом є вирок Першотравенського міського суду Дніпропетровської області, згідно з яким 02 серпня 2019 року приблизно о

12 годині 00 хвилин неповнолітній ОСОБА_1, перебуваючи біля залізничного вокзалу станції Демурине, побачив вантажний потяг, у складі якого знаходилися залізничні вагони з кам'яним вугіллям, який стояв на першій колії станції Демурине Донецької залізниці, після чого в останнього виник умисел на таємне викрадення чужого майна, а саме: кам'яного вугілля, що зберігалось у залізничних вагонах вантажного потягу, який знаходився на першій колії станції Демурине Донецької залізниці.

Цього ж дня приблизно о 12 годині 05 хвилин неповнолітній ОСОБА_1, реалізуючи свій протиправний, злочинний, корисливий умисел, спрямований на таємне викрадення чужого майна, а саме: кам'яного вугілля, прийшов до себе додому за адресою: АДРЕСА_1, де взяв з собою поліпропіленові мішки та совкову лопату, після чого направився на залізничну станцію Демурине Донецької залізниці.

02 серпня 2019 року приблизно о 12 годині 10 хвилин неповнолітній ОСОБА_1, реалізуючи свій протиправний, злочинний, корисливий умисел, спрямований на таємне викрадення чужого майна, а саме: кам'яного вугілля, прийшов на територію залізничної станції Демурине Донецької залізниці, де підійшов до першої колії залізничної станції Демурине Донецької залізниці, яка розташована за адресою: Дніпропетровська область, Межівський район, смт. Демурине, вул. Залізнична, 1, де знаходився вантажний потяг № НОМЕР_1. Переконавшись у відсутності очевидців та у тому, що його протиправні, злочинні дії залишаться таємними для сторонніх осіб, з метою здійснення крадіжки чужого майна таємно, умисно підійшов до залізничного вагону № 56173255, де піднявся по технологічних сходах на цей вагон, що знаходився у складі вантажного потягу № 2731, та який прибув зі сторони станції Авдіївка Донецької залізниці. Знаходячись на вагоні, неповнолітній ОСОБА_1, упевнившись, що за його діями ніхто не спостерігає та його дії залишаться таємними для сторонніх осіб, діючи з прямим умислом, маючи на меті корисливий мотив і переслідуючи мету незаконного збагачення, шляхом вільного доступу, за допомогою совкової лопати, яку приніс із собою,

почав скидати на землю на міжколіійний проміжок між 1 та 2 колією залізничної станції Демурине вугілля марки «кокс доменний», клас крупності 25 мм та більше, марки КДМ1 з вагону № 56173255. Неповнолітній ОСОБА_1 скинув вугілля на землю загальною вагою 540 кілограм.

У подальшому неповнолітній ОСОБА_1, спустившись з вагону та маючи намір розфасувати вугілля, що було скинуте ним на землю, у задалегідь приготовлені мішки, та в подальшому їх винести з території залізничної станції Демурине Донецької залізниці до місця свого мешкання за адресою: АДРЕСА_1 з метою подальшого розпорядження у власних цілях, й таким чином довести свій умисел до кінця, був зупинений воєнізованим охоронцем-стрільцем Покровської стрілкової команди ОСОБА_3, який супроводжував вантаж у вантажному потязі № 2731. Таким чином, неповнолітній ОСОБА_1 не вчинив усіх дій, які вважав необхідними для доведення злочину до кінця, а саме: розфасувати вугілля у мішки та розпорядитися викраденим вугіллям, у результаті чого злочин не було закінчено з причин, що не залежали від його волі.

Згідно з висновком експерта № 43/12.1/748 від 17 жовтня 2019 року, ринкова вартість 540 кг вугілля коксу доменного, клас 25 мм та більше, марки КДМ1, яке знаходилося у вагоні № 56173255, накладна № 50928209 (станція відправлення Авдіївка Донецької залізниці, станція призначення Запоріжжя-Ліве Придніпровської залізниці), відправник ПрАТ «АКХЗ», отримувач ПАТ ЗМК «Запоріжсталь»), станом на 02 серпня 2019 року, тобто на момент учинення кримінального правопорушення, становила 4066,20 грн.

Обвинувачений ОСОБА_1 в ході судового розгляду визнав себе винним у скоєнні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 15 ч. 1 ст. 185 КК України, не оспорював обставин скоєного ним. Від надання пояснень відмовився. У скоєному розкаюється [77].

Одним із видів перешкод при вчиненні крадіжок вантажів виступають запірно-пломбувальні пристрої. При їхньому розкритті (зломі) злочинці

використовують різні способи, що постійно видозмінюються нарівні з удосконаленням запірно-пломбувальних пристроїв. У спеціальній літературі ще не вироблено єдиної класифікації способів розкриття запірно-пломбувальних пристроїв.

Відомо, що на всіх видах рухомого потяга при відправленні вантажів не тільки по території України, а й в інші країни (Латвію, Литву, Естонію, Болгарію, Угорщину, Польщу, Румунію, Чехію і Словаччину тощо), встановлюються спеціальні запірно-пломбувальні пристрої. Вони одночасно виконують функції контрольного пристрою, що сигналізує про спробу чи факт несанкціонованого проникнення в одиницю рухомого складу, і замикаючого пристрою, що перешкоджає доступу до вантажу.

Запірно-пломбувальні пристрої мають досить складну конструкцію механізму фіксації, що робить практично неможливим їхнє розкриття без видимих слідів пошкоджень. Самі пломби-засуви знімаються за допомогою спеціальних знімачів. При цьому вони, як правило, руйнуються, оскільки розраховані на одноразове їх застосування і повторному використанню не підлягають [163].

Незважаючи на це, злочинці все ж таки удаються до розкриття запірно-пломбувальних пристроїв з метою проникнення у вагони, контейнери, цистерни, використовуючи при цьому такі способи:

- розпилення корпусу запірно-пломбувального пристрою;
- перекушування / розрубання стрижня або дужки пломбувального троса;
- злам твердого стрижня за допомогою пристосувань підоймової дії;
- ударну дію, що призводить до руйнування корпусу запірно-пломбувального пристрою, сплющення і розриву дротових жил пломбувального троса;
- висвердлювання стрижня пломби, шайби чи фіксатора стопорного пристрою;

- хімічне травлення деталей стопорного пристрою шляхом дії на них різними кислотами, що вводяться всередину корпусу;
- термічний вплив на корпус запірно-пломбувальних пристроїв або на самі пломби-засуви.

Треба відзначити, що при розкритті запірно-пломбувальних пристроїв злочинці нерідко використовують різні комбінації перелічених способів, наприклад, ударну дію – злам, свердління – вибивання стрижня, хімічне травлення – злам, термічний вплив – ударну дію.

При цьому, є низка способів, при використанні яких запірно-пломбувальні пристрої не руйнуються і сліди знарядь злому на них практично не залишаються. Використання таких способів вимагає від зломщика знань механізму фіксації пристрою і досить високої кваліфікації.

Для розкриття запірно-пломбувальних пристроїв використовуються такі способи:

- «заморожування» кулькового фіксатора – цей спосіб застосовується тільки при низькій температурі. 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 стає слабшою і дає можливість витягти його з корпусу запірно-пломбувального пристрою;

- стягування корпусу з троса – здійснюється шляхом нанесення ударів по задньому торцю корпусу, через гумовий протектор одночасно прокручуючи його на тросі за годинниковою стрілкою й у протилежному напрямку. При цьому порушується структура плетива троса і слабшає контакт з 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 запірно-пломбувальний пристрій. Застосування

такого способу можливе за умови, якщо зазор між тросом і внутрішньою поверхнею вузла достатній для введення стороннього предмета.

Розглядаючи способи руйнування кузова вагона чи контейнера (тари), варто погодитися з пропозицією М. В. Капустіної про об'єднання їх в одну групу з огляду на ту обставину, що і кузов вагона, і контейнер по суті являють собою таку ж тару як і шухляда для вантажу. Отже, способи руйнування стінок, що обгороджують вантаж, можуть бути однаковими [94, с. 43–44]. До таких способів можна віднести:

- розпил/розріз бічної стінки, підлоги, даху вагонів, контейнерів для доступу до пакетного або швидкопсувного вантажу (7 % випадків з числа вивчених нами кримінальних проваджень);

- проруб/пролом підлоги критого вагона (1,2 %). Можливість використання цього 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 (3 %);

- порушення цілісності тари (шухлядова, катно-бочкова, кипова, мішкова). При проникненні до вантажу, що знаходиться в дерев'яній тарі (шухляді), 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. 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 дощечок днища (8 %).

Окрему групу серед способів учинення крадіжок вантажів, пов'язаних з подоланням перешкод, становлять способи розкриття вантажно-розвантажувальних отворів – дверей чи люків.

Найбільш поширеними з них є:

1) віджимання дверей вагона (контейнера) – при цьому способі лом чи інший металевий предмет підсувається між нижньою рейкою і дверними косинцями, двері піднімаються нагору, їх кут виводиться за межі кронштейна. Потім у такий самий спосіб звільняють другий кут дверей, після чого їх відтягують від стіни вагона (2,5 % з числа вивчених нами кримінальних проваджень);

2) розпилювання важеля, який з'єднує розвантажувальний люк і дверну закидачку, – при використанні цього способу люк, розташований біля дверей вагона, відкривається довільно (відкидається вниз) (1,2 %);

3) 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 досить легко розбиваються (1,1 %);

4) зняття кришки верхнього люка – цей спосіб застосовується при крадіжці нафтопродуктів з цистерн шляхом відкручування відкидних болтів, що закріплюють кришку люка (0,3 %) [143];

5) вибивання осі вушка навантажувального люка – при використанні цього способу люк відкривається в протилежний бік без пошкодження запірно-пломбувального пристрою (1,4 %) (Додаток Б).

Супутніми діями, які вчиняються працівниками залізничного транспорту (співучасниками) під час учинення крадіжок вантажів, є такі:

1) складання підроблених комерційних актів на побитий вантаж і той, що протікає;

2) складання декількох підроблених комерційних актів при масових перевезеннях зерна, овочів, фруктів;

3) складання підроблених комерційних актів на вантаж, що надійшов на станцію призначення з попутним комерційним актом або актом загальної форми, складеним на шляху прямування;

4) складання актів загальної форми на неіснуючу нестачу;

- 5) приховування надлишків вантажу, виявлених під час розвантаження;
- 6) завищення або заниження ваги вантажу (тари) в супровідних документах;
- 7) знищення супровідних документів або фальсифікація їхнього змісту;
- 8) присвоєння невитребуваних і безгосподарних вантажів;
- 9) підроблення документів на одержання вантажу [213];
- 10) складання підробленого сертифіката безпеки, тобто документа, який засвідчує, що оператор забезпечує безпеку під час надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів відповідно до системи управління безпекою.

Поряд з цим у структурі способу вчинення крадіжки вантажів на залізничному транспорті важливе місце посідають дії, спрямовані на приховування слідів учиненого кримінального правопорушення, оскільки окремі елементи приховування входять у зміст способів як готування, так і вчинення кримінального правопорушення [119; 121, с. 86].

Аналіз матеріалів кримінальних проваджень дозволяє дійти висновку про те, що до способів приховування головним чином вдаються особи з числа працівників залізничного транспорту (27 %). Особи, які не працюють на залізничному транспорті, до приховування удаються відносно рідко, і то 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 у більшості випадків використовувалися такі способи:

- 1) навішування раніше розкритих запірно-пломбувальних пристроїв – цей спосіб приховування застосовувався в тих випадках, коли запірно-пломбувальний пристрій встановлювався з порушенням правил і згодом був відкритий, а також тоді, коли злочинці використовували спосіб так званого неруйнуючого розкриття запірно-пломбувального пристрою (10 % з числа вивчених нами кримінальних проваджень);

2) навішування цілих (раніше непошкоджених) запірно-пломбувальних пристроїв – зазначений спосіб використовувався коли зняття запірно-пломбувальних пристроїв призвело до їх повного руйнування. Замість зірваного з вагона і вже зруйнованого запірно-пломбувального пристрою підвішували 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 (7 %);

3) забивання просвердленого отвору в кузові вагона (4,8 %);

4) заміна осей дверної петлі контейнера – при використанні цього 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 (9 %);

5) укриття вантажів з пошкодженою упаковкою під цілими пакетними вантажами (7 %);

6) маскування порушеної тари (5 %) – 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 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;

7) установка вибитої осі вушка люка в первісне положення (3 %);

8) закріплення відкидних болтів кришки верхнього люка на попередні місця (2 %);

9) складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу нестачу та псування вантажу (15 %);

10) створення видимості нестачі вантажу (11 %);

11) фальсифікація позначок у накладних про нестачу вантажу в межах норм природних втрат (8 %) (Додаток Б).

Таким чином, запропонована класифікація способів готування, вчинення і приховування крадіжок вантажів на залізничному транспорті дозволить при розслідуванні конкретного кримінального правопорушення встановити наявність у злочинців навичок і знань про конструктивний пристрій і тим самим обмежити коло розшуку осіб, причетних до вчинення кримінального правопорушення. На нашу думку, особливий вплив на вибір способу крадіжки вантажів чинять недоліки в роботі залізничного транспорту, що полегшує можливість злочинця реалізувати свій злочинний намір. До таких недоліків потрібно віднести:

- недотримання правил опломбування вагонів (контейнерів), що створює умови для проникнення до вантажу без порушення цілісності пломб;

- конструктивну недосконалість замикаючих пристроїв люків і дверей вагонів (контейнерів);

- неправильне завантаження (вивантаження) контейнерів (наприклад з перекосом, унаслідок чого відкривається доступ до вантажу), їхній розклад на рухомому складі (дверима назовні);

- перевезення контейнерів у піввагонах (це дозволяє таємно вчиняти крадіжки, заважає своєчасному виявленню їхніх ознак), а також неповним комплектом, що призводить до утворення «колодязів», що полегшує вчинення крадіжок вантажів;

- перевезення вантажу у несправних вагонах, контейнерах, у нетранспортабельній тарі, у вагонах, що технічно непридатні до перевезення даного виду вантажу;

- залишення без нагляду охорони вантажних поїздів на проміжних станціях;

- перевищення швидкості розпуску вагонів на сортувальних гірках, унаслідок чого утворюються комерційні несправності з доступом до вантажу;

- стоянки вантажних поїздів на роз'їздах, в обгінних пунктах, біля вхідних світлофорів станцій;
- затримання відправлення зі станції сформованих та оглянутих у комерційному відношенні поїздів;
- роз'єднання перевізних вантажів і документів;
- неналежне забезпечення таємниці перевізних документів, що дозволяє виявити вагони з цінним вантажем;
- порушення правил складання комерційних актів та актів загальної форми;
- відсутність загорожі, пристроїв охоронної сигналізації та інших технічних засобів охорони вантажів у парках станцій;
- недоліки в організації та діяльності воєнізованої охорони.

Отже, спосіб учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті є центральною ланкою в елементному складі криміналістичної характеристики і зумовлює цілий ланцюг таких взаємозв'язків: спосіб готування, вчинення і приховування крадіжок вантажів – сліди – особа злочинця – криміналістичні прийоми і засоби збирання та дослідження доказової інформації – формування окремої криміналістичної методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні.

1.3 Структурний аналіз інших елементів криміналістичної характеристики

Серед інших елементів криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні особливе місце посідає *предмет* злочинного посягання (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 тощо [5]), яким є вантаж. Відповідно до ст. 1 Закону

України «Про залізничний транспорт» – це матеріальні цінності, що перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього залізничному рухомому складі [164]. Тобто, вантаж, як і інші предмети матеріального світу, має специфічні ознаки фізичного (можливості вилучення, привласнення, споживання, пошкодження, знищення), економічного (має мінову, споживчу вартість й здатне задовольняти потреби людини і суспільства) та юридичного характеру (є чужим для винного, тобто належить за правом власності іншій особі та не є предметом кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачена іншими розділами Особливої частини КК України) [146, с. 416].

Ураховуючи, що при розслідуванні такий елемент криміналістичної характеристики є здебільшого вихідним (оскільки початковими є відомості про зникнення вантажу), то саме з аналізу викраденого можливим видається здійснення організації розшуку підозрюваних, викраденого, виявлення шляхів його збуту, відшкодування матеріальних збитків тощо [99, с. 32].

З аналізу кримінальних проваджень, розпочатих за фактом учинення крадіжок на залізничному транспорті у регіонах, де зосереджені найбільші вузлові станції (міста Київ, Харків, Львів, Дніпро, Одеса, Кривий Ріг тощо), встановлено, що на обрання предмета злочинного посягання впливає низка чинників, до яких можна віднести:

1) регіональність походження вантажів – предметом крадіжки є головним чином продукція тієї промисловості, що переважає в регіоні, де було вчинено кримінальне правопорушення (наприклад, на Придніпровській залізниці в 41,2 % випадках предметом посягання виступали металопрокат, металобрухт, а на Південній залізниці 45,6 % крадіжок вантажів становлять вироби з чорного металу);

2) сезонність – предмет крадіжки, зокрема сільськогосподарської продукції та інших культур, мінералів і добрив залежить від пори року;

3) економічна доцільність і споживча цінність – предмет крадіжки зумовлений зростанням номінальної вартості продукції, зменшенням або

збільшенням перевезень її залізницею, а також попитом й можливістю швидкого збуту (реалізацією).

Перевезені матеріальні цінності характеризуються кількісними та якісними ознаками, що зумовлюють спосіб упакування, умови навантаження, вивантаження, техніку перевезення і режим зберігання. Наведені ознаки доцільно покласти в основу криміналістичної класифікації предметів злочинного посягання, що дасть змогу об'єднати вантажі у певні групи, насамперед: 1) негабаритні (довгомірні); 2) важковагові; 3) легковагові.

На нашу думку, саме кількісні показники, з криміналістичної точки зору, мають переважне значення для розслідування таких кримінальних правопорушень, оскільки за розмірами викрадених матеріальних цінностей можна встановити тип одиниці рухомого складу, спосіб підготовки, вчинення та приховування крадіжок, а також сформулювати версії щодо потенційних місць зберігання майна. Крім цього, викрадення великогабаритного вантажу (або вантажу у великих розмірах) свідчить безпосередньо про вчинення крадіжки групою осіб, у складі якої діють службові особи Укрзалізниці та з використанням допоміжного транспорту.

Додатково, залежно від ступеня захисту, вантажі на залізничному транспорті можна класифікувати наступним чином:

1) навалювальні – вантажі, перевезені без обліку місць (основна маса таких матеріальних цінностей перевозиться на відкритому рухомому складі, зокрема кам'яне вугілля, чорні метали, деревина, металобрухт тощо) [160];

2) насипні – «хлібні» (жито, пшениця, овес, борошно) та інші вантажі (насіння соняшника і бобових культур, мірошницькі й зернові відходи, комбікорм), що перевозяться без обліку місць у критих вагонах або вагонах-зерновозах, муковозах;

3) наливні – рідкі вантажі (спирт, бензин, дизельне паливо, мазут, олія, кислоти та інше), що перевозяться в цистернах і бункерних піввагонах.

Необхідно додати, що більша частина наливних вантажів належить до групи небезпечних, оскільки при порушенні правил поведінки з ними вони

можуть стати причиною вибуху, пожежі, отруєння або опіків, а також спричинити псування інших вантажів, рухомого складу, споруд тощо [172];

4) пакетні – «тарно-штучні» вантажі (лікеро-горілчані та тютюнові вироби, порцелянові вироби, сіль, цукор тощо), що перевозяться в критому рухомому складі. Для їхнього пакування використовуються мішки, бочки, контейнери [161].

Знання цих та інших ознак вантажу також дозволяє встановити наявність супутніх об'єктів – до таких належать пакувальні й зв'язувальні засоби. Так, при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті ці об'єкти сприяють установленню:

а) місця вчинення кримінального правопорушення (наприклад, коли предмет злочинного посягання не визначено, злочинець розкриває тару на місці її вилучення, при цьому незалежно від його вибору пакувальні елементи залишаються на місці вчинення);

б) особи правопорушника і знаряддя злому, оскільки пакувальні й зв'язувальні засоби значною мірою пошкоджуються злочинцями, вони і є носіями слідів [31, с. 19].

До ознак, що відображають соціальну сутність речі, від яких залежить стан організації охорони вантажів, потрібно віднести їхню номінальну вартість (цінність). Такі ознаки покладено в основу поділу вантажів на номенклатурні, тобто охоронювані (автомобілі, зокрема сільськогосподарська техніка та її частини, устаткування (електричні та газові плити), продукція легкої і хутряної промисловості, меблі, інструменти, кольорові метали, м'ясні вироби тощо)) та безноменклатурні (ліс, цегла, овочі й фрукти, мінеральні добрива, бавовна, металочерепиця, вугілля тощо) [213, с. 10]. У цьому контексті необхідно додати, що багато матеріальних цінностей при перевезеннях залізничним транспортом залишаються без охорони, власне цим і користуються організовані злочинні групи. Найбільш уразливими є вантажі на відкритому рухомому складі [213, с. 11].

Згідно з матеріалами вивчених кримінальних проваджень, безпосередніми предметами крадіжок вантажів на залізничному транспорті, зазвичай, є вугілля, зерно кукурудзи, соя, соняшниковий шрот, кокс (52 %), а також інші товарно-матеріальні цінності (48 %) (продукти харчування, винно-горілчані вироби, комплектуючі до автомобільного транспорту, паливно-мастильні й будівельні матеріали тощо) (Додаток Б). Наведені показники свідчать про широту діапазону предмета злочинного посягання – від продуктів харчування до будівельних матеріалів.

Водночас не відноситься до крадіжок вантажу викрадення іншого майна, що є власністю залізниці або тимчасово перебуває у її володінні чи користуванні, але не призначене для перевезення. 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 [31, с. 15].

Отже, предметом крадіжки вантажів на залізничному транспорті в Україні є матеріальні цінності, що перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього залізничному рухомому складі. Зазвичай це вугілля, зерно кукурудзи, соя, соняшниковий шрот, кокс, а також інші товарно-матеріальні цінності, що з технічної сторони обумовлено конструкцією нинішніх вагонів-зерновозів, які дозволяють відігнути вантажний люк не зірвавши при цьому пломбу, а з матеріальної – економічною доцільністю (прибутковістю) та споживчою цінністю (швидка реалізація). Звідси впливає, що специфіка вантажів, їх кількісні та якісні показники слугують підставою для встановлення кореляційних зв'язків з іншими елементами криміналістичної характеристики, зокрема, характер вантажу зумовлює місце, спосіб учинення крадіжки, кількість осіб, які беруть участь, наявність транспортних і навантажувальних засобів. Кореляційний зв'язок між предметом злочинного посягання і типовими слідами виявляється у тому, що сам вантаж, його пакувальні матеріали чи їхні

частини, виявлені на місці події або вилучені в злочинця, є носіями слідів кримінального правопорушення.

Поняття «*слідова картина*» вперше використав у криміналістиці М. В. Салтевський, який зазначив, що «слідова картина» у широкому її розумінні утворюється як наслідок учинення злочину та є одним із елементів криміналістичної характеристики. Зазначене поняття дещо умовне, близьке до поняття «слідова обстановка» або «інформаційне середовище», що включає як матеріальні, так і ідеальні відображення [183].

Аналіз практики розслідування кримінальних проваджень цієї категорії дозволяє констатувати, що найбільш типові сліди виявляються у рухомому складі, а також у місцях зберігання вантажу та безпосередньо на предметах злочинного посягання (самому вантажі, його тарі та упаковці).

Насамперед, сліди виявляються при огляді об'єкту рухомого складу, де було вчинено крадіжку. У зв'язку з тим, що злочинці нерідко застосовують інструменти (предмети заводського або кустарного виготовлення, призначені для використання як ручне знаряддя праці у соціальній діяльності), різного роду пристосування, транспорт і багато інших технічних засобів, виникає велика вірогідність виявлення слідів їхнього застосування [125]. У таких ситуаціях є також вірогідність знайти сліди самих злочинців (сліди пальців рук, ніг, взуття тощо) [212, с. 67], які дають інформацію про те, кому вони належать (чоловікові чи жінці, дорослій людині чи підлітку). Крім цього, вивчення доріжки слідів дає змогу судити про вагу людини та перенесений нею вантаж (одноосібно чи групою), де спостерігається збільшення понад середню норму ширини кроку і зменшення довжини і кута кроку [181, с. 63].

Також трапляються сліди використання господарських рукавичок. Ідентифікація трикотажу здійснюється за допомогою ознак, пов'язаних з будовою матеріалу, способом плетіння ниток, особливостями носіння [124]. При ідентифікації шкіряних рукавичок використовують такі ознаки, як тріщини, зморшки шкіри, її пористість тощо.

Залежно від способу проникнення в залізничний вагон сліди можуть бути виявлені на дверях, стінах, стелі, підлозі, на пошкоджених люках і пакувальній тарі. При віджиманні дверей вагону сліди від знарядь злomu розташовуються на нижній (опорній) дверній рейці, державці ролика і притискній планці [178, с. 98]. Це, як правило, об'ємні сліди і сліди ковзання у вигляді поперечних подряпин, а також безбарвні сліди рук, частинки тканини, сліди нашарування сторонніх речовин тощо. На підлозі платформи (піввагона) з контейнером можуть бути залишені сліди ніг, тріски, стружка, тирса, знаряддя злomu, частини вантажу та його упаковки, предмети, що належать злочинцеві, зірвані пломби, маркувальні позначки відправника, зрубані закручування, частинки ґрунту або ґрунтові нашарування, сліди нафтопродуктів і пально-мастильних матеріалів, а також сліди лому, металевої труби та інших предметів, що застосовувалися злочинцем як важіль для нахилу, або зрушення контейнера.

Необхідно констатувати, що крадіжкам вантажів сприяють і технічні особливості вантажних вагонів. Наприклад, конструкція пломб та нинішніх вагонів-зерновозів дозволяє відігнути вантажний люк настільки, щоб і зерно почало висипатись, і пломбу при цьому не зірвали з місця. Разом з цим чимало трапляється випадків, коли крадіжка вантажу супроводжується зриванням запірно-пломбувального пристрою, у тому числі з подальшим маскуванням цього факту. Відповідні сліди кримінально-протиправної діяльності залишаються як на зовнішній і внутрішній поверхні корпусу цього пристрою, так і на гнучкому його елементі (тросі) або стрижні.

Із зовнішнього боку корпусу про це свідчать вм'ятини, опуклості, подряпини, або тріщини на бічних поверхнях. У районі вхідних і вихідних отворів, як правило, залишаються сліди тиску, різання, розпилювання, або ударів від дії інструментів чи інших сторонніх предметів. У середині корпусу можуть залишитися сліди від знарядь злomu, якими розширювалися отвори. На відміну від зовнішніх слідів, які добре видно неозброєним оком, для

виявлення внутрішніх необхідне залучення спеціалістів, зокрема інспектора криміналіста (техніка-криміналіста), та проведення експертизи.

У місцях розриву гнучкого елемента (торсу) зменшується його діаметр, поверхня металу набуває нерівної форми, а на об'єктах пломбування залишаються сліди тиску, натиску в місцях упору в них інструмента, за допомогою якого і був здійснений розрив. Якщо гнучкий елемент (торс) або стрижень розрізаний гострим предметом, то в місці його розрізу можна виявити паралельно розташовані валики. Одним з різновидів розрізу є сліди розпилу. На торцях пила залишає суцільні покреслені сліди (подряпини), а напилок – сліди у вигляді накладених одна на одну подряпин, розташованих під різними кутами [121, с. 66].

Вивчення слідів, залишених із зовнішнього і внутрішнього боку вагону, дозволяє визначити знаряддя кримінального правопорушення, спосіб його дії, а при виявленні – провести його ототожнення (ідентифікацію). Водночас пошкодження цистерни, на відміну від контейнерів, можна виявити по темних плямах, що утворюються в місцях протікання нафтопродуктів, іноді покритих шаром пилу (якщо минув певний проміжок часу з моменту вчинення крадіжки); темних сухих плямах, що утворюються при протіканні бензину; малопомітних, але з різким специфічним запахом слідах, що виникають після протікання спирту; наявності пробки у просвердленому отворі, яка може бути замаскована фарбою під колір цистерни.

Необхідно згадати і про «цифрові сліди» вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, які містяться на стаціонарних камерах відеонагляду, що розміщені майже на всіх станціях зупинки рухомого складу та на серверах операторів мобільного зв'язку (ідентифікатор сім-картки (IMSI), міжнародний ідентифікатор кінцевого обладнання (IMEI), типи з'єднання (вхідні та вихідні дзвінки), SMS – короткі текстові повідомлення тощо; дата, час і тривалість з'єднань), які, зокрема, свідчать про перебування осіб у конкретному місці у визначений час [216].

Доповнюють слідову картину показання, тобто ідеальні сліди, які недоступні для безпосереднього сприйняття слідчим (дізнавачем), а тому можуть бути відтворені у ході проведення слідчих (розшукових) дій (далі – СРД) вербального характеру (допит) [183, с. 124]. Іншими словами – це сліди відображення, які залишилися в пам'яті людини (свідка, підозрюваного тощо), як результат сприйняття, запам'ятовування та відтворення конкретної інформації, пов'язаної з кримінальним правопорушенням [226, с. 76].

Залежно від змісту отриманих даних про кримінальне правопорушення та осіб, які причетні до нього, можна виокремити такі категорії осіб:

- а) які виявили кримінальне правопорушення;
- б) які брали участь у підготовці, вчиненні та приховуванні кримінального правопорушення;
- в) яким відомі обставини, що передували вчиненню кримінального правопорушення;
- г) які безпосередньо спостерігали за процесом підготовки, вчинення та приховування кримінального правопорушення.

З матеріалів кримінальних проваджень встановлено, що типовими носіями ідеальних слідів є співробітники Укрзалізниці (стрільці, диспетчери, чергові по станції тощо) (100 %); потерпілі, а також їх представники (100 %); інші особи, які випадково стали свідками злочинної діяльності (14,9 %) (Додаток Б). Однак, на відміну від інших кримінальних правопорушень проти власності, у більшості випадків прямі свідки (очевидці) крадіжок відсутні, що і пояснює специфіку досліджуваного антисуспільного діяння.

Кореляційний зв'язок між предметом злочинного посягання, способом вчинення і слідами кримінального правопорушення виявляється в тому, що сам вантаж, його пакувальні матеріали, а також зміни на цих об'єктах (розкриття тари) виявлені на місці події, або вилучені в злочинця, є носіями матеріальних слідів, тобто джерелом криміналістичної інформації.

За результатами проведеного опитування практичних працівників та аналізу спеціальної літератури можна зробити висновок, що у цій категорії

кримінальних проваджень пошук слідів доцільно проводити насамперед на місці вчинення кримінального правопорушення. Надалі процесуальні дії під час проведення тактичної операції із затримання підозрюваного повинні бути проведені сплановано, комплексно, одночасно з урахуванням фактору раптовості.

Таким чином, джерелом криміналістично значущої інформації у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні є слідова картина, яку становлять: матеріальні та ідеальні сліди. Основними носіями матеріальних слідів є:

1) речові докази, зокрема:

а) матеріальні цінності, що перевозились залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього залізничному рухомому складі як предмет кримінального правопорушення;

б) знаряддя вчинення кримінального правопорушення;

в) відеозаписи з камер відеоспостереження, а також інші магнітні носії інформації;

2) документи, серед яких:

а) протоколи: огляду місця події, речових доказів та обшуку, що підтверджують факт виявлення викрадених предметів, а також інші обставини кримінального провадження [42; 43];

б) документи, які можуть бути використані як доказ фактів чи обставин, що встановлюються під час кримінального провадження: чеки, товарні ярлики, етикетки від предметів; особисті записи затриманої особи, що фіксують ті чи інші обставини, пов'язані з одержанням неправомірної вигоди (у випадку вчинення крадіжки у змові зі службовими особами залізничного транспорту);

3) висновки криміналістичних експертиз, зокрема, за допомогою яких ідентифіковано підозрюваного, знаряддя вчинення кримінального правопорушення та встановлено вартість викраденого майна.

Обстановка є наступним елементом криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Під обстановкою вчинення кримінального правопорушення у широкому розумінні прийнято вважати середовище – сукупність умов, зв'язків, що утворились на певній території у період часу певної події [109, с. 81]. У більш вузькому значенні обстановку прийнято вважати лише частиною обставин кримінального правопорушення, що включає в себе місце і час його вчинення [29, с. 7; 142, с. 5–6; 233].

Незважаючи на різні інтерпретації у своїй основі обстановка вчинення кримінального правопорушення становить: матеріальну (речову, предметну) обстановку та інші умови, що мають характерні особливості, які відображаються у впливі на поведінку правопорушників, вибір ними об'єктів, знарядь, способів учинення кримінального правопорушення та у можливості розпізнавання за вказаними особливостями механізму вчинення кримінального правопорушення.

Вміле використання в ході розслідування криміналістичної інформації про обстановку вчинення крадіжки дає змогу усвідомити просторово-часові межі кримінального правопорушення, його механізм, ймовірні місця збереження та збування викраденого, побудувати версії про кількість і характеристику злочинців [7, с. 12; 232].

Загалом поняття «таємне викрадення», що характерне для крадіжок, передбачає той чи інший спосіб учинення в обстановці, що забезпечує максимальну конспірацію. Порушення конспірації може призвести до того, що діяння правопорушників необхідно буде кваліфікувати за іншими статтями КК України (наприклад, грабіж).

Однак, крім загальних ознак, обстановка, в якій вчиняються крадіжки вантажів, обумовлена насамперед специфічними умовами роботи залізничного транспорту, серед яких:

а) зосередження на об'єктах залізничного транспорту значної кількості матеріальних цінностей – залізничний транспорт забезпечує доставлення вантажів у різні регіони нашої країни, держав ближнього і далекого

зарубіжжя. Щодоби на мережі доріг знаходиться величезна кількість перевезених вантажів, вартість яких обчислюється мільйонами гривень. Своєю чергою, значна концентрація матеріальних цінностей на відносно малих площах створює передумови для вчинення крадіжок вантажів [56];

б) 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 кримінальних правопорушень;

в) розмаїтість технологічних операцій з оброблення перевезеного вантажу і транспорту – зазначені операції виконуються значною кількістю працівників залізничного транспорту, що істотно ускладнює встановлення місця вчинення кримінального правопорушення та осіб, причетних до нього.

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 [179], 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. На 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 однією за одною технологічних операцій при несвоєчасному виявленні кримінального правопорушення тягнуть за собою втрату матеріальних слідів. Як свідчать результати узагальнення та аналізу кримінальних проваджень, крадіжки вантажів учинялися при проведенні наступних технологічних операцій: при транспортуванні вантажу від відправника вантажу до станції відправлення (13 %); при навантаженні вантажу (12,5 %); при формуванні рухомого складу (22,4 %); під час технічного чи комерційного огляду складу (6 %); при транспортуванні вантажу від станції відправлення до станції призначення (46,1 %) (Додаток Б);

г) швидкість вантажних перевезень і значна довжина маршрутів проходження рухомого складу – сприяють переміщенню самого місця події на значні відстані, тим самим ускладнюючи своєчасне виявлення кримінальних правопорушень. Це і є причиною розбіжності місця виявлення кримінального правопорушення і місця його вчинення [154; 231]. Сприятливі умови для вчинення і приховування крадіжок створюють як малі, так і великі швидкості пересування рухомого складу. Прямуювання 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 кримінального правопорушення.

Своєю чергою, великі швидкості проходження дозволяють особам, які вчинили крадіжку, швидко сховатися з місця вчинення кримінального правопорушення. 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 напрямів відходу злочинців, місця вчинення кримінального правопорушення – вилучення і заволодіння вантажем, а також, місця, де злочинці залишили потяг;

д) відносно вільний доступ до рухомого складу – на об'єктах залізничного транспорту контрольна-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.

Недоліки в роботі різних служб залізниць також характеризують обстановку вчинення крадіжок вантажів. Кількість зазначених недоліків досить велика і характер їх різноманітний. П. М. Білий і С. О. Баранов класифікують недоліки за сферою їхнього прояву і виокремлюють такі групи: 1) технологічний процес транспортування вантажу; 2) порушення і недбале виконання працівниками транспортних підприємств своїх обов'язків; 3) недоліки в діяльності окремих транспортних підприємств [28, с. 176–179].

За результатами проведеного нами узагальнення й аналізу слідчої судової практики зазначені обставини розподілилися в такий спосіб: порушення правил навантажувальних робіт (12,4 %); порушення транспортування й оброблення навантажених вагонів (5,3 %); неналежна охорона вантажу (58,7 %); неналежне технічне забезпечення схоронності вантажу (23,6 %) (Додаток В).

Обов'язковим елементом обстановки, в якій відбуваються крадіжки вантажів, виступає місце їх учинення. За результатами опитування правоохоронців, загальним «злаковим» місцем для вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті є території великих залізничних вузлів, зокрема, в м. Києві – це Солом'янський, м. Харкові – Холодногірський, м. Кривий Ріг – Довгинцівський, м. Одесі – Приморський райони та ін.

Безпосереднім місцем учинення крадіжки вантажів на залізничному транспорті є рухомий склад і ділянка простору (шляху залізниці), на якому він знаходиться в момент її вчинення.

У цьому контексті доцільно виокремити:

- а) місце безпосереднього вилучення вантажу;
- б) місце заволодіння вантажем.

Узагальнення й аналіз кримінальних проваджень показують, що місцями безпосереднього вилучення матеріальних цінностей у 71,3 % досліджуваної категорії кримінальних правопорушень є криті вагони; контейнери; ізотермічні вагони; інші одиниці рухомого складу (Додаток Б).

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 товарно-матеріальних цінностей. 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 потяга [169; 234].

Своєю чергою, 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 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 (42,4 %); на роз'їздах (14,3 %) і при стоянці на перегоні в прохідного і вхідного світлофорів (13,6 %) (Додаток Б).

Крім цього, починаючи з 2014 р., почастишали крадіжки під час руху потягів (відкритого рухомого складу) по перегонах між роздільними пунктами. Узагальнення й аналіз матеріалів кримінальних проваджень показують, що крадіжки під час руху потягів відбуваються в 40 % випадків від загальної кількості крадіжок, учинених з відкритого рухомого складу. У цих умовах вибір місця кримінального правопорушення 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. При виборі місця, злочинці значну увагу приділяють таким чинникам: стану освітлення, безлюдності об'єктів, можливості доступу до рухомого складу, під'їзду автотранспорту.

Поряд з цим місце вчинення кримінального правопорушення частково обумовлює і місце приховування вантажу. При крадіжках, учинених 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, вчиненій на перегоні, місцями приховування обираються невеликі лісопосадки, що проходять уздовж залізничних колій, яри, ями, різні об'єкти, розташовані поблизу.

Обстановку, в якій відбуваються крадіжки вантажів на залізничному транспорті, характеризує час їх учинення (певний момент, проміжок тієї чи

іншої тривалості, у період якого бере свій початок і кінець подія кримінального характеру). Відслідкувати його можна за допомогою сталих показників (рік, місяць, година, хвилина тощо), що, своєю чергою, дасть змогу за певним ступенем точності дослідити початок, тривалість і закінчення кримінально-протиправного діяння.

Узагальнення кримінальних проваджень дозволяє зробити висновок про те, що більшість крадіжок відбувається у вечірній і нічний час доби (з 21.00 до 03.00), коли території станцій і ділянок залізничних перегонів погано проглядаються, зменшується кількість працюючих осіб. У цей час обмежується можливість припинення і своєчасного виявлення кримінальних правопорушень, 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 кримінального правопорушення. Більша кількість крадіжок вантажів, учинених у цей час – 71 % (з яких 31,4 % приходить на час з 21.00 до 03.00, 39,6 % – з 00.00 до 03.00), припадає на сторонніх осіб і працівників воєнізованої охорони (Додаток Б).

Слідчо-судова практики свідчить, що більшість крадіжок відбувається восени (33 %) і навесні (26 %), а менше влітку (24 %) і взимку (17 %). Така тенденція обумовлена тим, що восени інтенсивність перевезень продукції сільського господарства збільшується, а відтак, збільшується і кількість крадіжок продуктів «нового врожаю». Своєю чергою, пора року впливає на обрання способів приховування. Взимку і навесні викрадені вантажі не зберігають у лісопосадках, ярах, ямах, а восени і влітку – це основні місця приховування викрадених вантажів.

Таким чином, з аналізу обстановки вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті можна отримати такі відомості:

а) які чинники передували кримінальному правопорушенню, супроводжували його, якими були їх взаємодія, зміст і характер впливу на вчинене діяння;

б) що в обстановці досліджуваної події було спеціально підготовлено злочинцем, а що не залежало від нього;

в) як загалом сформоване до й у момент вчинення діяння фактичне становище було використане зі злочинною метою, зокрема, при виборі способу вчинення кримінального правопорушення;

г) що в даній обстановці сприяло і що перешкоджало підготовці, вчиненню й приховуванню кримінального правопорушення і як це використовувалося злочинцем тощо.

Заключним елементом криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні є *характеристика особи злочинця*.

Особа злочинця виступає об'єктом дослідження багатьох наук кримінально-правового циклу, серед яких криминологія, кримінальний процес, кримінальне право і, звичайно, криміналістика. З криміналістичного блоку вивчення особи злочинця надає органам досудового розслідування додаткові можливості, позаяк, відомості про неї дають змогу виокремити ті дані, що необхідні для організації найбільш ефективного розшуку особи, сприяють усуненню причин та умов учинення кримінальних правопорушень та їх рецидивів, а під час проведення СРД – можливість ефективного встановлення психологічного контакту із підозрюваним, застосування відповідних тактичних прийомів і методів спілкування. З наведеного вище вбачається, що дослідження особи злочинця в межах криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті обумовлене потребами як науки, так і практики.

Особа злочинця – це поняття, що виражає сутність особи, яка вчинила кримінальне правопорушення. Обумовлена соціальним середовищем і попереднім досвідом, свідомість стає активним елементом особи, визначаючи у конкретних випадках вибір нею тієї чи іншої форми поведінки [75, с. 16]. Ознаки особи можуть бути як позитивними, так і негативними. Останні найбільш характерні для особи злочинців. З огляду на це можна

говорити про типові ознаки особи, схильної до вчинення тих чи інших видів кримінальних правопорушень [84, с. 15–16].

Встановлення особи, яка вчиняє крадіжку вантажів на залізничному транспорті в Україні, належить до обов'язкових процесуальних дій, насамперед з огляду на те, що з суб'єктом кримінального правопорушення пов'язана низка обставин, які підлягають доказуванню, зокрема подія кримінального правопорушення, винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини, мотив і мета вчинення кримінального правопорушення тощо.

Відповідно до ч. 1 ст. 18 КК України суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка вчинила у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність, кримінальне правопорушення, суб'єктом якого може бути лише певна особа [111].

З урахуванням результатів вивчення слідчої та судової практики риси особи злочинця варто поділити на загальні та спеціальні. Загальні риси складаються переважно із соціально-демографічних ознак злочинців цієї категорії (статі, віку, ступеня освіти, досвіду роботи, сімейного стану).

У 76,9 % випадків крадіжки досліджуваної категорії було вчинено чоловіками (низький відсоток серед злочинців осіб жіночої статі обумовлений психіко-фізіологічними особливостями останніх, проте особливістю жіночої злочинної діяльності є те, що в усіх виявлених випадках вона здійснюється в складі організованих злочинних груп, у яких вони відповідають переважно за надання інформації про вантаж, рухомий склад і приховування слідів кримінального правопорушення) у віці від 14 до 30 років (46,5 %); від 30 до 45 років (33,7 %), а в 19,8 % – старші за 45 років (Додаток Б).

Серед злочинців цієї категорії переважають громадяни України (81 %), здебільшого українці (86,2 %). Переважна більшість з них (72 %) проживає в містах і вчиняє кримінальні правопорушення в населених пунктах фактичного місця проживання, у тому числі й на території свого

адміністративного обслуговування, ще 25,6 % родом з цих же міст (Додаток Б).

Щодо освітнього рівня, то у 32,6 % було зафіксовано повну вищу і базову вищу освіту; 29,6 % – професійно-технічну; 100 % – повну загальну середню та базову загальну середню освіту (Додаток Б).

Відомості про сімейний стан, виходячи із досліджуваної емпіричної бази (у значній частині випадків у вироках не зазначається інформація про сімейний стан), встановити досить складно. Однак з вивчених протоколів допитів, можна констатувати, що більше половини з цієї категорії осіб (51,5 %) на момент вчинення кримінального правопорушення перебували у шлюбі та мали на утриманні малолітніх дітей (38,5 %) (Додаток Б).

Проте, окрім загальних даних, для методики розслідування важливе значення має криміналістична класифікація злочинців [121, с. 121]. Вона може проводитися за різними критеріями, зокрема за такими, які пов'язані зі способом учинення кримінального правопорушення, досвідом злочинної діяльності та службовим становищем [178, с. 97]. На момент учинення кримінального правопорушення особа може займати одне службове становище, а на момент досудового розслідування – інше, або ж взагалі не визнаватися службовою особою. Статус такої особи на момент досудового розслідування вимагає дотримання передбаченого КПК України певного порядку проведення тих чи інших процесуальних дій, а також визначає особливості їх проведення [27, с. 87].

На підставі вивчення правозастосовної практики Служби безпеки України (далі – СБУ), Державного бюро розслідувань (далі – ДБР) та Національної поліції України, а також матеріалів засобів масової інформації встановлено, що підозрюваними у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті часто є: працівники правоохоронних органів – насамперед поліції, прокуратури, воєнізованої охорони залізниці, керівники органів державної влади, а також інші службові особи на залізничному транспорті. Це підтверджують і результати зведеного

опитування працівників, уповноважених на проведення досудового розслідування: підозрюваним у відомих респондентам випадках крадіжок вантажів на залізничному транспорті були працівники залізниці (керівний склад станції, чергові, слюсарі, вантажники, регулювальники швидкості, машиністи, їхні помічники, провідники, укладачі потягів тощо) (35 %); працівники правоохоронних органів (35,7 %); інші суб'єкти (12,7 %) (Додаток В).

Виходить, що більше ніж третина випадків припадає на службових осіб залізничного транспорту, і це не дивно, оскільки систематичне вчинення цього виду кримінального правопорушення вимагає спеціальних знань [69] щодо руху потягів, правил перевезення вантажів і опломбування об'єктів рухомого складу. Водночас, на нашу думку, показник участі службових осіб у вчиненні крадіжок вантажу на залізничному транспорті значно вищий, однак вони залишаються не виявленими, а багатьом з них у силу різних обставин ще й вдається уникнути кримінальної відповідальності.

За функціональними обов'язками на залізничному транспорті таких осіб доцільно об'єднати у декілька груп. Першу групу (25,8 %) становлять особи, які займаються обслуговуванням об'єктів залізничного транспорту: оглядачі вагонів; укладач поїзда та його помічник; регулювальники швидкості руху вагонів, локомотивна бригада; пломбувальники; працівники ремонтної бригади; кранівники і механізатори. До другої групи (18,6 %) ми віднесли осіб, які мають безпосередній доступ до вантажу: працівники бригади, комплектуючої вантаж; працівники сортувальної рампи; водії та експедитори; вантажники; вантажовідправники та вантажоодержувачі. Третю групу (12,3 %) становлять особи, які відповідальні за матеріальні цінності, що перевозяться рухомим складом: воєнізована охорона, яка супроводжує вантаж, та провідники вагонів. Четверта група (5,9 %) охоплює осіб, які працюють на залізничній станції, але не мають прямого відношення до обслуговування вантажу та рухомого складу: оператор-касир; оператори

технічної служби; працівники цеху ремонту вагонів; працівники охорони станції (у 5,9 % випадків) (Додаток В).

Звідси можна виокремити закономірності впливу професійних якостей злочинців на вибір способу вчинення кримінального правопорушення [76, с. 44]. Наприклад, особи, які не пов'язані з обслуговуванням рухомого складу та не є працівниками залізничного транспорту, проникаючи у вагон або контейнер, зазвичай, грубо зривають пломбу та елементи закручування, використовуючи підручні засоби і не здійснюючи дій з маскування злочинного діяння. Тоді як працівники залізничного транспорту (кранівники, вантажники тощо) для досягнення своїх злочинних цілей використовують конструктивні недоліки контейнерів і вагонів (у 36,8 % випадків – зерновозів), вдало замасковуючи зняті запірно-пломбувальні пристрої, або взагалі оминають їх пошкодження (Додаток В).

Отже, володіючи професійними знаннями і навичками, працівники залізничного транспорту вчиняють крадіжки вантажів найбільш витонченими способами і майже завжди вміло приховують свої дії. На нашу думку, особлива увага при встановленні особи злочинця повинна приділятися перевірці осіб, які мали доступ до вантажу в процесі його супроводження та технічного обслуговування (відправники, вантажники, охорона тощо), оскільки 74,8 % крадіжок, виявлених у комерційно справних вагонах, здійснюється особами, котрі мають доступ до вантажу через свої службові повноваження. У більшості випадків вони вчиняють крадіжки під час стоянок потягів на станціях, при здійсненні ремонтних робіт, а в окремих випадках можуть вчиняти крадіжки при безперервному супроводі вантажу.

Серед спеціальних рис осіб, які вчиняють крадіжки вантажів на залізничному транспорті, можна виокремити наступні.

1. Мотив злочинної діяльності. Серед головних мотивів учинення таких кримінальних правопорушень переважає користь (98 %). Будучи рушійною силою кримінальної активності, корислива мета проявляється у прагненні людини до задоволення матеріальних потреб [91, с. 74]. Проте у 2 %

випадках було встановлено, що корисливий мотив мав модифікацію у поєднанні з помстою на ґрунті з'ясування міжособистіних відносин під час розподілу капіталів і сфер впливу у злочинному середовищі (Додатки Б, В).

2. Наявність значних фінансових можливостей, які можна використати як для забезпечення високого рівня надання правової допомоги, так і організації протидії розслідуванню. Ця риса притаманна переважно службовим особам залізничного транспорту (у тому числі керівникам залізниці), які, здебільшого, уникають кримінальної відповідальності не лише за організацію крадіжок вантажів, але й за вчинення низки інших корупційних кримінальних правопорушень.

3. Наявність корупційних зв'язків в органах державної влади, зокрема серед правоохоронних органів. Це пояснюється, з одного боку, тим, що службові особи на залізничному транспорті самі є представниками органів державної влади, а з іншого, тим, що у більшості випадків у злочинних схемах щодо розкрадання вантажів на залізничному транспорті беруть участь самі ж правоохоронці, що без належного внутрішнього контролю позбавляє реальної перспективи всього процесу розслідування. Також, використання корупційних зв'язків можна розглядати як одну з форм протидії у розслідуванні [226, с. 56].

4. Груповий характер учинення кримінального правопорушення [54]. Річ у тім, що сучасний технологічний процес вантажних і сортувальних станцій побудований таким чином, що в одночасному обслуговуванні вантажу та рухомого складу беруть участь представники різних служб і професій. Йде нескінченний процес обробки рухомого складу і вантажу працівниками вагонного депо, служби руху, локомотивного й складського господарства, вантажного цеху тощо. У таких умовах одноособово вчинити крадіжку вантажу, особливо на крупній станції, досить складно, якщо взагалі можливо. Тим паче, що об'єднання розкрадачів у групи обумовлюється специфікою таких крадіжок – зазвичай вона здійснюється у великих та особливо великих розмірах. Для цілей криміналістичної класифікації

пропонуємо виокремити «випадкову», «просту» «малу» і «велику» злочинні групи, що активно діють на залізничному транспорті в Україні.

У випадкові злочинні групи середньою чисельністю до 5 осіб входить переважно молодь у віці від 14 до 25 років. На початковій стадії злочинної діяльності вони не мають складної структури, злочинного досвіду, чіткого плану та програми сумісних дій. Зазначеній групі властивий нестабільний рівень кримінальних доходів, крадіжки вантажів вони вчиняють ситуативно, з малою періодичністю і порівняно в невеликих розмірах, а її учасники пов'язані один з одним епізодично. Злочинні дії в таких групах узгоджуються перед учиненням або у момент учинення кримінального правопорушення, у них відсутній розподіл ролей між співучасниками. Місце, час, спосіб крадіжки обираються безпосередньо перед її вчиненням. Основу структури цих груп становлять переважно особи з негативною спрямованістю, вони виявляють ініціативу вчинення крадіжок вантажів, раніше інших розпочинають учинення злочинних дій, впливаючи, таким чином, на інших учасників злочинної групи [213, с. 30]. Проте з часом, у таких групах можливий перехід на вищий ступінь організованості [93].

Необхідно додати, що неповнолітні крадії вантажів на залізничному транспорті характеризуються досить нетипово на місці вчинення крадіжки. Насамперед, це проявляється у слідовій картині, їхніми діями після вчинення кримінального правопорушення, виду майна, на яке посягають, тощо [181, с. 56]. Трапляються випадки вчинення крадіжки вантажу, або пошкодження залізничного транспорту задля демонстрації власних умінь і навичок. Як слушно зазначає В. В. Підпалій, неповнолітні під час учинення крадіжок діють у більшості випадків для самоствердження, або «на публіку» [153, с. 64].

Прості злочинні групи – до 10 осіб, утворюються за попередньою змовою та мають єдину злочинну мету. У цих формуваннях цільові установки свідомо виражені. Група цілком адаптована до умов зовнішнього середовища і готова до сумісних координованих злочинних дій. Структура

групи визначається особистими якостями членів групи (ролевий характер). Утім, у цих групах часто немає яскраво вираженого лідера, взаємини носять партнерський і довірчий характер. Однак, на відміну від «випадкової» групи, даний тип має стабільний рівень злочинної діяльності [49].

Чисельну межу *малої групи* складає не більше 20 осіб. Як показав аналіз вивчених нами кримінальних проваджень, до складу малої групи (82,6 % випадків) входять працівники залізничного транспорту (машиністи, їхні помічники, регулювальники швидкості руху, оператори, прийомоздавачі та інші станційні робочі); і в 17,4 % випадків особи, які не працюють на залізниці (родичі, близькі знайомі, друзі й в окремих випадках – випадкові знайомі перших) (Додаток Б). Тобто, під малою групою можна розуміти відносно нечисленну за своїм складом реальну контактну спільність людей, члени якої об'єднані спільною діяльністю і знаходяться в безпосередньому особистому спілкуванні один з одним, що є причиною виникнення як особистих зв'язків, так і групових мотивів, цінностей і норм. Відзначимо, що, не дивлячись на малий склад, групою може бути причинений значний збиток.

У *великих злочинних групах* загальна чисельність осіб, задіяних у крадіжках вантажів на залізниці, становить понад 20 осіб. Наприклад, у 2021 р. співробітники ДБР і СБУ затримали злочинців, які розкрадали вантажі. На сайті ДБР уточнюють, що до угруповання загалом входило понад 30 осіб. Серед них були, зокрема, й працівники воєнізованої охорони залізниці. Прикриття забезпечували співробітники поліції в Запорізькій області, які теж входили до угруповання. Кожна «операція» планувалася. Вохривці – члени банди – зупиняли поїзд. Інші учасники організації перевантажували вугілля у вантажівки. За один раз група могла вкрати близько 100 тон вантажу [84].

Для великих злочинних груп, що спеціалізуються на крадіжках вантажів на залізничному транспорті, характерним є такий розподіл ролей: організатор, виконавці, особи, які спеціалізуються виключно на відкритті вагонів, водії, особи, які надають приміщення для зберігання викрадених

предметів, або відповідають за їх збут тощо. Таким чином, склад цієї групи завжди є «змішаним», тобто її членами є як працівники залізниці, так і сторонні особи. Суттєвим моментом психології злочинних груп є розподіл внутрішньо-групових статусів і ролей, починаючи від лідерів, і закінчуючи рядовими виконавцями. Комунікації членів злочинної групи орієнтовані на лідера, утворюючи своєрідну «зоряну» структуру організації групи [49]. Дослідження підтверджують, що статус члена групи залежить від знання кримінальних (злочинських) законів і традицій, неухильного їх дотримання, злочинного досвіду, індивідуально-психологічних особливостей (інтелекту, організаторських здібностей, фізичної сили, злочинної кваліфікації тощо) [223; 237; 240].

Допоміжним персоналом під час крадіжок вантажів на залізничному транспорті частіше виступають:

а) «експедитори», які супроводжують викрадений вантаж до місця зберігання, або перезавантаження та відправки на експорт;

б) охоронці;

в) особи, які надають приміщення (склади, ангари тощо) для зберігання викраденого вантажу;

г) працівники залізниці, які надають інформацію щодо рухомого складу, його охорони, місця та часу стоянки, забезпечують алібі злочинцям, учиняють інші дії відволікаючого характеру [130].

Ставлення винуватих до вчиненого кримінального правопорушення показує, що 68,7 % осіб повністю визнали себе винуватими; 18,9 % частково визнали свою провину та 10,2 % себе винуватими не визнали. Як засвідчили результати дослідження, більша частина осіб, які вчинили крадіжку вантажів на залізничному транспорті, раніше не були судимі (62 %). Характер раніше вчинених кримінальних правопорушень має такий вигляд: кількість осіб, які мають судимість за кримінальні правопорушення проти власності, становить 72 % та ще 18,5 % були засуджені за вчинення кримінальних правопорушень

у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів (Додаток Б).

Отже, найбільшу суспільну небезпеку на залізничному транспорті в Україні становлять організовані групи та злочинні організації, структура яких має такі конфігурації:

- 1) організаційно-управлінська ланка;
- 2) виконавська ланка;
- 3) забезпечувальна ланка.

Їх характерними ознаками є високий рівень організованості, планування злочинної діяльності, розподіл ролей між співучасниками, а також заподіяння шкоди у великих та особливо великих розмірах.

Встановлено, що типова криміналістична характеристика особи, яка вчиняє крадіжки вантажів на залізничному транспорті в Україні, виглядає так: чоловік (76,9 %); громадянин України (81 %); українець (86,2 %); віком від 20 до 45 років (76,6 %); несудимий (53,5 %); одружений (51,5 %); з повною вищою та базовою вищою освітою (42,6 %), або з професійно-технічною (29,6 %); працездатний, але тимчасово непрацюючий (36,7 %), який з морально-вольової сторони схильний до групового вчинення кримінального правопорушення з корисливих мотивів. За ступенем суспільної небезпечності та кримінальної активності такі чоловіки підпадають під асоціальний тип (злочинці з нестійкою установкою, яких легко залучити до злочинної діяльності за допомогою матеріальної вигоди), що найбільш поширений у категорії кримінальних правопорушень проти власності.

Висновки до розділу 1

1. Однією з передумов формування відповідної методики став розвиток залізничних магістралей і кількості кримінальних подій, пов'язаних з їх

функціонуванням. Злочинність на залізничному транспорті характеризується постійним зростанням рівня латентності, поширенням і вдосконаленням тіньових схем, проявів корупції з боку службових осіб органів державної влади та управління в межах реалізації ними своїх повноважень тощо. Поряд з цим під час опитування слідчі та оперативні працівники запевнили, що розслідуванню заважають недосконалість кримінального та кримінального процесуального законодавства (54 %); низький рівень матеріально-технічного забезпечення (67 %); відсутність методичних рекомендацій (45 %) та інформаційно-довідкового забезпечення (24 %).

2. Методику розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті варто відносити до видової методики розслідування кримінальних правопорушень проти власності, структурними елементами якої є: криміналістична характеристика (предмет посягання; спосіб підготовки, вчинення та приховування; обстановка вчинення та слідова картина; особа злочинця); організація розслідування; типові слідчі ситуації й відповідні алгоритми процесуальних дій при кожній з них; взаємодія слідчого з оперативними та іншими підрозділами Національної поліції України, Службою безпеки України, експертними службами МВС України, Укрзалізницею й іншими організаціями та установами, органами влади; використання спеціальних знань у процесуальній і непроцесуальній формах.

3. Спосіб підготовки характеризується вчиненням як *загальних* (пошуково-технічних) дій (підбір співучасників, налагодження каналів збуту викраденого, підшукування транспортних засобів для перевезення тощо), вибір об'єкта (типу рухомого складу), збирання інформації про об'єкт (одержання відомостей про характер вантажу; умови його охорони; обстановку вчинення крадіжки); підбір знарядь злому перешкод об'єкта (кузова вагона, запірно-пломбувального пристрою); пошук каналів збуту та місць зберігання (створення схованок) для викраденого; складання плану-схеми вчинення крадіжки, розподіл ролей по вилученню, переміщенню і збереженню вантажу, підготовка алібі), так і *спеціальних* (службово-

функціональних), серед яких: порушення правила установки запірно-пломбувальних пристроїв; переформування потяга, «помилкове» відчіплення вагона для ремонту, складання комерційного акта, затримання рухомого складу на перегонах, поблизу світлофорів тощо).

Безпосередньо способи вчинення включають в себе:

1) «долання перешкоди» (розкриття запірно-пломбувальних пристроїв, руйнування цілісності кузова вагона (контейнера, тари), розкриття вантажно-розвантажувальних отворів – люків, дверей);

2) «вільний доступ» (відкриті платформи, піввагони).

На всіх типах рухомого потягу при відправленні вантажів як по території України, так і в зарубіжні країни встановлюються спеціальні запірно-пломбувальні пристрої, які одночасно виконують функції контролю, що сигналізує про спробу чи факт несанкціонованого проникнення в одиницю рухомого складу, і замикання, що перешкоджає доступу до вантажу. Способами розкриття таких пристроїв є: розпилення корпусу, стрижня або дужки пломбувального троса; злам стрижня; сплющення і розрив дротових жил троса; висвердлювання стрижня пломби, шайби чи фіксатора стопорного пристрою; хімічне травлення деталей стопорного пристрою за допомогою дії різних кислот; термічний вплив на корпус запірно-пломбувальних пристроїв, або на самі пломби-засуви. Нерідко злочинці використовують різні комбінації перелічених способів, наприклад, ударну дію – злам, свердління – вибивання стрижня, хімічне травлення – злам, термічний вплив – ударну дію.

Для приховування ознак проникнення до вантажів злочинці зазвичай виконують такі дії: навішування раніше розкритих запірно-пломбувальних пристроїв (10 %); навішування цілих (раніше непошкоджених) запірно-пломбувальних пристроїв (7 %); забивання просвердленого отвору в кузові вагона (4,8 %); заміна осей дверної петлі контейнера (стару вісь зрубають, відкривають двері) (9 %); укриття вантажів з пошкодженою упаковкою під цілими пакетними вантажами (7 %); маскування порушеної тари (5 %);

встановлення вибитої осі люка (3 %); закріплення відкидних болтів кришки верхнього люка у попереднє положення (2 %); складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу нестачу та псування вантажу (15 %); створення видимості нестачі вантажу (11 %); фальсифікація позначок у накладних про нестачу вантажу в межах норм природних втрат (8 %).

4. Предметом злочинного посягання у досліджуваній категорії кримінальних правопорушень є вантаж (товарно-матеріальні цінності, що перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього залізничному рухомому складі). Здійснено криміналістичну класифікацію вантажів згідно з: а) кількісними параметрами: негабаритні (довгомірні); важковагові; легковагові; б) якісними параметрами: навалювальні (вантажі, перевезені без обліку місць (основна маса таких матеріальних цінностей перевозиться на відкритому рухомому складі, зокрема кам'яне вугілля, чорні метали, деревина, металобрухт тощо)); насипні («хлібні» (жито, пшениця, овес, борошно) та інші вантажі (насіння соняшника і бобових культур, мірошницькі й зернові відходи, комбікорм), що перевозяться без обліку місць у критих вагонах або вагонах-зерновозах, муковозах)); наливні (рідкі вантажі (спирт, бензин, дизельне паливо, мазуту, олія, кислоти та інше), що перевозяться в цистернах і бункерних піввагонах)); пакетні («тарно-штучні» вантажі (лікеро-горілчані та тютюнові вироби, порцелянові вироби, сіль, цукор тощо), що перевозяться в критому рухомому складі)).

5. Важливе значення у розслідуванні мають «цифрові сліди» вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, які можна отримати зі стаціонарних камер відеонагляду, що розміщені майже на всіх станціях зупинки рухомого складу та на серверах операторів мобільного зв'язку (ідентифікатор сім-картки (IMSI), міжнародний ідентифікатор кінцевого обладнання (IMEI), типи з'єднання (вхідні та вихідні дзвінки), SMS – короткі текстові повідомлення тощо; дата, час і тривалість з'єднань), які свідчать про перебування осіб у конкретному місці та часі.

Загальним місцем учинення та приховування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є території великих залізничних вузлів, зокрема, в м. Києві – це Солом'янський, м. Харкові – Холодногірський, м. Кривий Ріг – Довгинцівський, м. Одесі – Приморський райони та інші, а безпосереднім – рухомий склад (у 50,3 % – це криті та ізотермічні вагони) й ділянка простору (шляху залізниці), на якій він знаходиться в момент учинення (найбільша кількість крадіжок учиняється на території проміжних станцій в обгінних пунктах (42,4 %); на роз'їздах (14,3 %); стоянці на перегоні (13,6 %)). Акцентовано на часовому інтервалі, зокрема, дев'ять з десяти крадіжок відбувається у вечірній і нічний час доби, 31,4 % приходить на час з 21:00 до 03:00; 39,6 % – з 00. 00 до 03.00 та 25,6 % – з 03:00 до 06:00. Між місяцями було виявлено деякі істотні коливання щодо кількості учинених крадіжок, зокрема, спостерігається динаміка до збільшення у весняний (26 %) та осінній періоди (33 %); менше влітку (24 %) та взимку (17 %), що частково пояснюється початком посівної та збирання врожаю.

6. Типова криміналістична характеристика особи, яка вчиняє крадіжки вантажів на залізничному транспорті в Україні, виглядає так: чоловік (76,9 %); громадянин України (81 %); українець (86,2 %); віком від 20 до 45 років (76,6 %); несудимий (53,5 %); одружений (51,5 %); з повною вищою та базовою вищою освітою (42,6 %), або з професійно-технічною (29,6 %); працездатний, але тимчасово непрацюючий (36,7 %), який з морально-вольової сторони схильний до групового вчинення кримінального правопорушення з корисливих мотивів. За ступенем суспільної небезпечності та кримінальної активності такі чоловіки підпадають під асоціальний тип (злочинці з нестійкою установкою, яких легко залучити до злочинної діяльності за допомогою матеріальної вигоди), що найбільш поширений у категорії кримінальних правопорушень проти власності.

РОЗДІЛ 2

ПОЧАТКОВИЙ ЕТАП РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1 Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування

На етапі виявлення крадіжок вантажів на залізничному транспорті вкрай важливо враховувати особливості законодавчого регулювання відповідної сфери. Без усвідомлення механізму функціонування залізничних перевезень неможливо правильно застосувати криміналістичні засоби виявлення слідів кримінального правопорушення, встановити характер і розмір завданої шкоди, а відповідно, – зібрати належні докази.

Специфіка роботи залізничного транспорту полягає у тому, що сліди незбереження вантажів, у тому числі пов'язаних з розкраданням, залишаються в офіційних документах. Працівники залізничного транспорту, зазвичай, повідомляють органи поліції, коли надходить вагон з комерційним браком: відкритими люками на даху вагона, проломами в стінах, відсутністю запірно-пломбувальних пристроїв, закруток і 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 запірно-пломбувальних пристроїв, 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 становлять повідомлення про незбереження вантажів, надходять після комісійної видачі

вантажу, результатом перебігу якої є складений комерційний акт. Комерційні акти складаються: на місцях загального користування – в день вивантаження або в день видачі вантажу одержувачу; при вивантаженні на місцях незагального користування – в день здачі вантажу одержувачу. В цьому разі перевірка повинна здійснюватися до вивантаження, в процесі вивантаження чи відразу ж після нього. У разі неможливості скласти комерційні акти в указані терміни, вони складаються в усіх випадках не пізніше наступної доби [31, с. 76–77].

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 штемпель 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 відомостей [213, с. 38].

У комерційному акті детально описуються: кількість вантажу, що залишився у наявності; стан вантажу та обставини, за яких виявлена небереженість, а також обставини, які могли бути причиною її виникнення. Ніякі припущення та висновки щодо причини небереженості або вини відправника та залізниці до акта не вносяться. Окремо в акті вказуються відомості про запірно-пломбувальний пристрій (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 вказують результати перевірки кількості вантажу і тари, їхній стан, кріплення вантажу, комерційну й 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 вчинених крадіжок вантажів, або таких, що готуються. Зазначені відомості повинен знати будь-який слідчий, який спеціалізується на розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Всі дані, що містяться в акті загальної форми та комерційному акті щодо незбереження вантажу, треба перевірити, оскільки нестача вантажу ще не вказує на його розкрадання.

Відповідно до ст. 216 КПК України [115], досудове розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 185 КК України [111], віднесене до підслідності органів досудового розслідування Національної поліції України. Організація й тактика діяльності зазначених органів щодо виявлення крадіжок вантажів на залізничному транспорті є комплексною та складною проблемою.

Ефективне розслідування забезпечується обґрунтованим і своєчасним початком кримінального провадження, швидким та якісним проведенням початкових СРД. Під цим поняттям потрібно розуміти комплекс взаємозв'язаних процесуальних, найбільш доцільних для слідчої ситуації дій, необхідних слідчому на першому етапі розслідування у певній послідовності для з'ясування характеру події, а також для збирання такого об'єму фактичних даних, який став би основою для подальшого розслідування і дозволив окреслити повне коло версій по основних обставинах кримінального провадження і скласти розгорнутий план розслідування.

Відповідні СРД проводяться лише після внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань (далі – ЄРДР). Виняток становить огляд місця події. Надалі, після реєстрації кримінального правопорушення здійснюється комплекс процесуальних дій, зокрема, робляться виписки з облікових книг станції, надаються копії документів і матеріалів, підтверджуючих повідомлення про кримінальне правопорушення, а також дані про осіб, що супроводжували вантаж, брали участь у вантаженні, розвантаженні та іншій обробці вантажу.

Тому очевидно, що за своїм змістом початкова стадія кримінального провадження не зводиться лише до внесення відомостей до ЄРДР, а ще й включає систему дій і рішень, спрямованих на з'ясування насамперед події кримінального правопорушення.

Верховний Суд колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду наголосив, що підставою початку досудового розслідування є не будь-які прийняті та зареєстровані заяви, повідомлення, а лише ті з них, з яких вбачаються вагомні обставини, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення [159].

За результатами нашого дослідження можна констатувати, що приводом для початку кримінального провадження по крадіжках вантажів на залізничному транспорті в 62,8 % випадків слугували заяви потерпілого (представників потерпілих); повідомлення про виявлення викраденого

вантаж, більшість з яких від службових осіб Укрзалізниці (17,9 %); повідомлення про затримання злочинця на місці вчинення кримінального правопорушення (10,3 %). Рідше причинами до початку кримінального провадження стають заяви та повідомлення представників громадськості й факти, опубліковані в засобах масової інформації (Додаток В).

Розглянемо ситуацію, коли розслідування було розпочате за заявою чи повідомленням про факт учинення крадіжки вантажу.

Заяви або повідомлення фізичних або юридичних осіб про вчинення кримінального правопорушення та іншої події можуть бути усними або письмовими. Усні заяви – заносяться до протоколу прийняття заяви про вчинене кримінальне правопорушення або таке, що готується, який підписують заявник і службова особа, яка прийняла заяву [168].

Відомості про кримінальне правопорушення, викладені у заяві, повідомленні чи виявлені з іншого джерела, повинні відповідати вимогам ст. 214 КПК України, зокрема мати короткий виклад обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення [167].

Заява чи повідомлення про кримінальне правопорушення вважаються поданими з моменту попередження особи про кримінальну відповідальність (за винятком випадків, коли таке попередження неможливо зробити з об'єктивних причин: надходження заяви, повідомлення поштою, іншим засобом зв'язку, непритомний стан заявника, відрядження тощо) [12].

Важливою умовою, яка сприяє правильній організації роботи підрозділів поліції щодо розкриття крадіжок вантажів на залізничному транспорті, є повнота і своєчасність реєстрації повідомлень про факти вчинених крадіжок.

Відповідно до Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України (затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України 27 квітня 2020 р. № 357) [166], алгоритм орієнтовних невідкладних дій

працівника чергової служби при вчиненні крадіжки вантажів на залізничному транспорті полягає у наступному:

1. З'ясувати:

1) час, місце та обставини крадіжки, номер відправлення, номер вагона (контейнера), з якого вчинено крадіжку, викрадене майно, його вартість, прикмети, чи є пломби на вагоні (контейнері) тощо;

2) спосіб учинення крадіжки, хто відправник і отримувач вантажу, їхні адреси, маршрут руху залізничного транспорту, чи перебував вантаж під охороною;

3) через диспетчера (чергового) залізничної станції, інших працівників залізничного транспорту встановити ймовірне місце вчинення крадіжки, на яких станціях поїзд зупинявся, тривалість зупинки, чи не було в складі поїзда вагона з людьми;

4) установчі дані та місце перебування заявника;

5) прикмети, установчі дані та місце перебування правопорушників.

2. Попередити заявника про необхідність збереження обстановки на місці події до прибуття працівників поліції.

3. Зареєструвати повідомлення в установленому порядку.

4. Негайно направити на місце події СОГ, інші наряди поліції (за необхідності).

5. Негайно доповісти начальнику органу (підрозділу) поліції, його заступникам (відповідно до розподілу функціональних обов'язків), відповідальному органу (підрозділу) поліції (начальнику СРПП) та до чергової служби вищого рівня.

6. Орієнтувати про прикмети викраденого та правопорушників (якщо вони відомі) наряди поліції, дільничних офіцерів поліції, чергових органів (підрозділів) поліції за маршрутом руху поїзда.

7. Надіслати до чергової служби вищого рівня інформацію про обставини вчинення кримінального правопорушення, вжиті заходи та їх результати [166].

Перевірка факту розкрадання здійснюється також станцією призначення у контакті з органами поліції і воєнізованої охорони. Підставою для проведення службового розслідування в 32,4 % випадків слугував факт виявлення незбереження вантажу безпосередньо станцією призначення, а в решті випадків перевірка проводилася по фактах отримання комерційного акта, складеного іншими станціями. Відомче розслідування найчастіше проводиться начальником станції або за його дорученням заступником по вантажній роботі у контакті з прийомоздавачем, представником воєнізованої охорони.

На початковій стадії досудового розслідування здійснюється також комплекс ОРЗ, перелік яких визначений у Законі України «Про оперативно-розшукову діяльність» [171]. При цьому оперативно-розшукова діяльність (далі – ОРД) частіше починається ще до офіційного початку розслідування. Виявлення кримінальних правопорушень – процес, під час якого приховані (латентні) кримінальні правопорушення стають відомими правоохоронним органам, і з цього моменту виникає законний обов'язок розглянути матеріали про наявність ознак кримінального правопорушення, розкрити та розслідувати його. Якщо в процесі таких дій виявлено достатньо даних, що вказують на крадіжку вантажу та особу, яка її вчинила, то вживаються заходи щодо переслідування і затримання злочинця за «гарячими слідами». Так, формування доказової бази та криміналістична діяльність щодо збору доказів і джерел інформації здійснюється на етапі виявлення ознак кримінального правопорушення.

Водночас опитаними слідчими та оперативними працівниками до чинників, що ускладнюють процес розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, віднесено: неналежний рівень взаємодії правоохоронних органів та обміну інформацією; корупційні прояви та протидія зацікавлених осіб; застосування злочинцями складних схем; відсутність сучасної методики розслідування; неналежна організованість дій тощо.

Поняття початкового етапу розслідування вживається в криміналістичній та кримінальній процесуальній науці, але визначення його в зазначених науках не тотожні, у них є багато відмінностей.

Так, з етимологічного погляду поняття «етап» використовується в різних сферах і є багатозначним:

- 1) пункт на шляху пересування військ;
- 2) пункт для ночівлі в дорозі груп арештантів;
- 3) у значенні – відправляти «етапом»;
- 4) певна частина дистанції в спортивних змаганнях;
- 5) окремий момент, період, стадія у розвитку чого-небудь [52, с. 4].

Поняття «початковий етап розслідування» та «досудове розслідування» дещо подібні. Щодо початкового етапу розслідування, то у криміналістичній науці це поняття залишається дискусійним і до кінця невизначеним. Розглядаючи процес розслідування кримінальних правопорушень загалом на підставі спрямованості виконуваних процесуальних дій та оперативно-розшукових заходів, традиційно виокремлюють три етапи (з чим наразі погоджується більшість авторів): початковий; наступний; заключний) [35].

Наприклад, В. К. Весельський тлумачить його як частину процесу розслідування, у процесі якого вирішуються певні завдання [45, с. 271]; А. Ф. Волобуєв – певним проміжним пунктом у процесі розслідування злочину, що характеризує стан розслідування з точки зору повноти вирішення його завдань і визначається прийнятими процесуальними рішеннями у кримінальному провадженні [52, с. 4]. В. С. Кузьмічов поділяє етапи розслідування на невідкладний, початковий і наступний, между першого етапу визначає від порушення кримінальної справи до проведення останньої невідкладної дії або передачі справи за підсудністю. Другий етап охоплює проведення решти слідчих дій до притягнення особи як обвинуваченого [129]. Вчені одностайні в тому, що є початковий етап, але момент його закінчення має дискусійний характер.

На нашу думку, початковий етап розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті як поняття суто криміналістичне використовується для позначення певного періоду досудового розслідування, під час якого слідчий (дізнавач) провадить процесуальні дії та організаційні заходи для встановлення усіх обставин кримінального правопорушення та особи підозрюваного.

Досудове розслідування – стадія кримінального провадження, яка починається з моменту внесення відомостей про кримінальне правопорушення до ЄРДР і закінчується закриттям кримінального провадження або направленням до суду обвинувального акта, клопотання про застосування примусових заходів медичного чи виховного характеру, клопотання про звільнення особи від кримінальної відповідальності (п. 5 ч. 1 ст. 3 КПК України).

Досудове слідство – форма досудового розслідування, в якій здійснюється розслідування кримінальних правопорушень (п. 6 ч. 1 ст. 3 КПК України).

Дізнання – форма досудового розслідування, в якій здійснюється розслідування кримінальних проступків (п. 4 ч. 1 ст. 3 КПК України) [112, с. 214; 115].

Не вдаючись до наукового тлумачення досудового розслідування, зазначимо, що його поняття безпосередньо визначено в п. 5 ч. 1 ст. 3 КПК України та означає стадію кримінального провадження, яка починається з моменту внесення відомостей про кримінальне правопорушення до ЄРДР і закінчується закриттям кримінального провадження або направленням до суду обвинувального акта, клопотання про застосування примусових заходів медичного або виховного характеру, клопотання про звільнення особи від кримінальної відповідальності [115].

До ЄРДР вносяться відомості про:

- 1) дату надходження заяви, повідомлення про кримінальне правопорушення або виявлення з іншого джерела обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення;
- 2) прізвище, ім'я, по батькові (найменування) потерпілого або заявника;
- 3) інше джерело, з якого виявлені обставини, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення;
- 4) короткий виклад обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення, наведених потерпілим, заявником чи виявлених з іншого джерела;
- 5) попередня правова кваліфікація кримінального правопорушення з зазначенням статті (частини статті) КК України;
- б) прізвище, ім'я, по батькові та посада службової особи, яка внесла відомості до реєстру, а також слідчого, прокурора, який вніс відомості до реєстру та/або розпочав досудове розслідування;
- 7) інші обставини, передбачені Положенням про ЄРДР, порядком його формування та ведення [167].

На доктринальному рівні вченими зроблено спробу дати власне визначення цій стадії. Зокрема, на переконання О. Ю. Татарова, досудове розслідування – це здійснювана відповідно до вимог кримінально-процесуального закону діяльність органів досудового розслідування, спрямована на встановлення ознак злочину, виявлення особи, яка його вчинила, викриття злочинного характеру діяльності цієї особи, збирання, дослідження, оцінку, перевірку і використання доказів, встановлення об'єктивної істини, забезпечення правильного застосування закону, охорону прав і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, а також суспільства й держави [199, с. 70].

Варто зазначити, що чинний КПК України [115], у порівнянні з КПК України 1960 р. [116], суттєво змінив початковий етап досудового розслідування кримінальних правопорушень, маючи на меті унеможливити

конфлікт між державою та громадянами з приводу їхніх звернень до правоохоронних органів із заявою чи повідомленням про вчинене кримінальне правопорушення, запобігаючи неприйняттю таких заяв чи повідомлень, відмові у їх вирішенні, а також створенню широких можливостей оперативного розгляду таких заяв і повідомлень, застосовуючи при цьому весь арсенал кримінальних процесуальних засобів. Для реалізації положень чинного КПК України щодо початкового етапу досудового розслідування було прийнято низку підзаконних актів [87; 156; 158; 167]. Практика «автоматичного» початку провадження збільшує шанси потерпілих на захист їхніх прав і законних інтересів та притягнення винуватих до відповідальності [112, с. 214; 115].

Зважаючи, що досудове розслідування кримінальних правопорушень, є першою і самостійною стадією кримінального процесу України, йому властиві специфічні ознаки (риси):

- нормативна закріпленість завдань (ст. 2 КПК України);
- визначеність кола учасників, які здійснюють досудове розслідування або залучаються до нього;
- наявність процесуальної форми, яка передбачає порядок здійснення процесуальної діяльності, починаючи з моменту внесення відомостей до ЄРДР, і закінчується у формах, передбачених ст. 283 КПК України;
- передбачення чітких строків досудового розслідування;
- специфічність підсумкового процесуального рішення, яким може бути постанова про закриття кримінального провадження, обвинувальний акт, клопотання про звільнення від кримінальної відповідальності, клопотання про застосування примусових заходів медичного характеру, клопотання про застосування примусових заходів виховного характеру [149].

При внесенні відомостей до ЄРДР автоматично фіксується дата (час) внесення інформації та присвоюється індивідуальний номер кримінального провадження. Далі слідчий невідкладно у письмовій формі повідомляє

керівнику органу прокуратури про початок досудового розслідування кримінального правопорушення та про інші відомості, які передбачені ч. 5 ст. 214 КПК України. Водночас у випадку, коли відомості про кримінальне правопорушення до ЄРДР були внесені прокурором, він зобов'язаний невідкладно, але не пізніше наступного дня, з дотриманням правил підслідності передати наявні у нього матеріали до органу досудового розслідування та доручити проведення досудового розслідування. Слідчий, який здійснюватиме досудове розслідування, буде визначений керівником органу досудового розслідування [115].

Етап збору та перевірки матеріалів включає збирання, дослідження й оцінку інформації шляхом проведення окремих СРД (огляд місця події, допит, призначення судової експертизи тощо) та негласних слідчих розшукових дій (далі – НСРД) (аудіо-, відеоконтроль особи; аудіо-, відеоконтроль місця; накладення арешту на кореспонденцію; огляд і виїмка кореспонденції; зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж; зняття інформації з електронних інформаційних систем; обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи; використання конфіденційного співробітництва).

Опитані нами слідчі та оперативні працівники підтверджують, що кримінальні провадження щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті часто закривають на стадії досудового слідства (38 %). Як показало вивчення кримінальних проваджень, основними причинами неефективного розслідування є неповнота досудового слідства, зокрема непрофесійна робота щодо збору доказової інформації на початковому етапі слідства (39 % від кількості вивчених проваджень); не були вилучені необхідні документи (23 %); не встановлені та належним чином не допитані свідки (27 %); недостатньо використовувались спеціальні знання (23 %) та оперативно-розшукові можливості (58 %) (Додаток В).

Процес збирання правоохоронними органами матеріалів про факти крадіжок вантажів на залізничному транспорті відображається у документуванні злочинної діяльності.

Оперативно-розшукове документування – це, по-перше, складова теорії ОРД, що вивчає закономірності оперативно-розшукового пізнання, збирання та фіксації оперативно-розшукової інформації; по-друге, урегульована законодавством і відомчими (міжвідомчими) нормативно-правовими актами діяльність оперативних підрозділів з комплексного застосування оперативно-розшукових заходів та НСРД, засобів і сил з метою виявлення, збирання, фіксації, дослідження та збереження фактичних даних про подію кримінального правопорушення, причетність осіб, щодо яких здійснюється перевірка, та осіб, які перебувають у розробці, до підготовки або вчинення кримінального правопорушення, місцезнаходження засобів, що використовуються під час його вчинення, характер і розміри заподіяних збитків, що здійснюються як у гласному режимі, так і негласному (проведення ОРЗ у рамках оперативно-розшукових справ), а також подальшого використання одержаної інформації для вирішення завдань оперативно-розшукової діяльності та кримінального провадження [182, с. 377].

Опитування працівників оперативних підрозділів свідчить, що основними способами збирання даних, які вказують на факти учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, є: опитування громадян (100 %); оперативне спостереження (23 %); оперативне обстеження рухомого складу, приміщень, ділянок місцевості, на яких розміщений залізничний транспорт (68 %); використання конфіденційних джерел інформації (26 %) (Додаток В).

Обставини, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні (ст. 91 КПК України), уточнюються за рахунок додаткових відомостей та інформаційних джерел, що впливають з кримінально-правової та криміналістичної характеристик кримінального

правопорушення [115]. При розслідуванні таких кримінальних правопорушень підлягають з'ясуванню такі основні обставини:

1. Факт крадіжки, тобто вчинення хоча б одного з діянь, передбачених диспозицією ст. 185 КК України.

2. Предмет крадіжки:

– вантаж (кількісні та якісні характеристики викраденого майна, а також вид і розмір шкоди, завданої кримінальним правопорушенням).

3. Обстановка (час, місце, умови) здійснення крадіжки:

– упродовж якого терміну здійснювались такого роду злочинні дії;
– у якому місці почались злочинні дії, а де закінчились;
– що сприяло здійсненню, а також, що вплинуло на формування злочинного умислу, які умови сприяли цьому тощо.

4. Спосіб учинення крадіжки:

– яким чином викрадено та через кого було реалізовано викрадене, де воно зберігалось;

– як приховувалися й маскувалися окремі елементи злочинної діяльності.

5. Суб'єкт крадіжки:

– вік, стать, рівень освіти, фахові, професійні та моральні властивості осіб, що безпосередньо здійснювали крадіжку;

– коло осіб, які залучались для здійснення крадіжки, роль кожного з суб'єктів, мотив їх поведінки, причетність до вчинення інших кримінальних правопорушень на залізниці, зокрема у сфері службової діяльності;

– обставини, які пом'якшують чи обтяжують покарання.

У кожному конкретному випадку може виникнути необхідність у встановленні й інших важливих у кримінальному провадженні обставин [5, с. 128]. З огляду на це структуру початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті доцільно окреслити наступним чином:

1) здійснення організаційних заходів – планування початку досудового розслідування, висунення версій, вибір форм взаємодії з особами, які допомагають у вирішенні завдань початкового етапу, а також прийняття процесуальних і організаційних рішень;

2) початкові СРД, спланованість і послідовність яких залежить від типових слідчих ситуацій та елементів криміналістичної характеристики, які допомагають у вирішенні завдань початкового етапу досудового розслідування.

Успіх подальшого розслідування, його оперативність і повнота, своєчасне припинення крадіжок вантажів і їх запобігання на залізничному транспорті значною мірою залежить від глибини аналізу вихідних матеріалів. Тому, на початковому етапі розслідування потрібно вирішити такі питання:

1) якими є собою джерела відомостей про факти крадіжок, їх надійність, наявність формальних реквізитів, що дозволяють перевірити їх достовірність;

2) який зміст відомостей, що вказують на факт крадіжки;

3) чи можна використовувати ці матеріали при розслідуванні (вирішення питання щодо їх належності та допустимості);

4) до якого періоду часу відносяться отримані відомості;

5) про які факти крадіжок йдеться;

6) чи є вказівка на конкретних осіб, їх зв'язки, спосіб крадіжки, суму, реалізацію викраденого;

7) чи є в наданих відомостях протиріччя, у чому вони виражаються, як можуть бути усунені;

8) чи потрібно проводити попередню перевірку фактів;

9) з чого почати розслідування.

Таким чином, основна спрямованість початкового етапу розслідування спрямована на інтенсивний пошук, виявлення і закріплення доказів. Головними завданнями, що постають перед слідчим, є належний

збір і фіксація як матеріальних (у 86 % випадків кримінальне провадження цієї категорії розпочинається з огляду місця події), так і ідеальних слідів учинення кримінального правопорушення.

Згідно з ч. 2 ст. 93 КПК України збирання доказів може здійснюватися шляхом витребування та отримання від органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій, службових та фізичних осіб речей, документів, відомостей. Крім того, відповідно до ч. 8 ст. 95 КПК України сторони кримінального провадження, потерпілий має право отримувати від учасників кримінального провадження та інших осіб за їх згодою пояснення. При отриманні пояснень у посадових і матеріально-відповідальних осіб, причетних до вчинення кримінального правопорушення за ознаками ст. 185 КК України, потрібно ретельно встановити всі обставини, звертаючи увагу на посадовий стан і коло повноважень опитуваної особи, поведінку до вчиненого кримінального правопорушення, причетність до нього інших посадових осіб, їх мотив, мету, характер і наслідки, що настали.

До пояснення можуть додаватися копії положень, інструкцій та інших аналогічних документів, що розкривають характер повноважень посадової або матеріально-відповідальної особи на залізничному транспорті. При з'ясуванні обставин варто встановлювати, чи вчинені ними злочинні дії зумовлені їх службовим становищем і покладеними на них функціональними повноваженнями.

Статутом залізниць України визначається порядок прийому, огляду та здачі вантажних поїздів, а також відповідальність станцій і залізниць за збереження вантажів під час їх перевезення [170]. 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 й відповідного документування таких фактів. Це становить

для органів Національної поліції України певні труднощі при встановленні місць вчинення розкрадань та організації розшуку злочинців і викраденого по «гарячих слідах».

Переслідування злочинця по «гарячих слідах» здійснюється негайно після виявлення крадіжки та отримання інформації про осіб, які вчинили правопорушення. Як правило, це буває у випадках, коли з моменту вчинення крадіжки пройшло мало часу і є реальна можливість знайти і затримати злочинця. Переслідування проводиться в напрямку пунктів, куди за отриманими даними (сліди взуття, транспортних засобів, волочіння вантажу, показання свідків) направився або міг направитись злочинець.

Залежно від конкретних обставин вчинення крадіжки, розташування парків станції та особливостей навколишньої місцевості можна створити декілька груп переслідування, в які включити також поліцейських, членів спеціалізованих сумісних груп поліції та воєнізованої охорони Збройних Сил України та Державної спеціальної служби транспорту (ВОХОП), членів оперативного заслону, а також свідків, які бачили злочинця (за їх добровільною згодою).

Здійснюючи переслідування, потрібно постійно уточнювати раніше намічений маршрут. Для цього опитуються в напрямку слідування громадяни, працівники транспорту чи не бачили вони осіб, які б несли або перевозили які-небудь предмети.

Обслідування прилеглих до місця події будівель, рухомого складу може проводитись, як у процесі огляду місця події, так і відразу після його закінчення. У цих місцях, як свідчить практика, можуть бути виявлені сховані або втрачені злочинцями викрадені вантажі або частини його упаковки, знаряддя кримінального правопорушення, а також сліди злочинця. Причому робітники транспорту найчастіше ховають викрадене в місцях, що безпосередньо прилягають до місця їх учинення. Особи, які не працюють на транспорті, особливо після вчинення крадіжки під час руху

поїзда, також нерідко ховають викрадене в лісосмугах, ямах, у нежилых будівлях та інших місцях, що близько прилягають до залізниці.

У процесі обслідування станції потрібно прагнути встановити, чи не знаходились на станції в той час, коли приблизно вчинено крадіжку, інші поїзди з людьми (військові ешелони, вагони з провідниками, автотехніка з супроводженням та інше). Якщо такі поїзди залишаються на станції, то потрібно опитати осіб, які там знаходяться, на предмет виявлення обставин і свідків кримінального правопорушення, а також оглянути їхні вагони з метою виявлення предметів злочинного посягання та знаряддя кримінального правопорушення. У випадку, коли поїзд з людьми відправився зі станції, через технічну контору, встановити його подальший маршрут і дати завдання провести відповідну перевірку по шляху слідування.

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 (зокрема, колишнім підрозділом транспортної міліції) було напрацьовано на стикових станціях створювати оперативні заслони. Вважаємо доцільним створення таких заслонів і на сучасному етапі протидії крадіжкам вантажів.

Так, оперативний заслон – це допоміжний підрозділ, 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 слідують у товарних поїздах на порушення встановлених правил.

Це завдання обумовлено тим, що сьогодні найбільша проблема боротьби з крадіжками вантажів на залізничному транспорті – це не збіг 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, запобіганню та розслідуванню крадіжок вантажів, а також сприяти швидкому виявленню місць учинення крадіжок вантажів по проходженню незначного часу і своєчасному проведенню відповідних заходів по виявленню та викриттю винних [213].

Як вже було зазначено, при вчиненні крадіжок вантажів злочинці використовують різні хитрощі та маскують сліди кримінальних правопорушень, тому при створенні оперативних заслонів особлива увага повинна приділятися відбору працівників поліції. При цьому потрібно враховувати тривалість їх служби в органах, знання технології роботи станції та комерційної роботи залізничного транспорту, а також способів учинення 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 повинні встановити 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 і 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.

На наш погляд, наразі підрозділам поліції доцільно використовувати три види постійно діючих оперативних заслонів:

- 1) на вантажних станціях;
- 2) на стикових станціях сусідніх залізниць;
- 3) на стиках відділень залізниць.

Отже, виявлення таких кримінальних правопорушень викликає певні труднощі, позаяк учинення цих дій може починатися в одних регіонах України, а закінчуватися в інших. З огляду на це постійно виникають труднощі у встановленні місця, часу вчинення та відповідних слідів. Результати вивчення кримінальної і судової практики по крадіжках вантажів на залізничному транспорті показують, що шляхи встановлення того чи іншого елемента криміналістичної характеристики можуть бути різними. У кожному конкретному випадку вони обумовлюються слідчою ситуацією, що об'єктивно склалася на певний момент часу розслідування і характеризувалася змістом та об'ємом отриманої по кримінальному провадженні інформації.

2.2 Типові слідчі ситуації та версії початкового етапу розслідування

Своєчасність проведення СРД повністю визначає успіх розслідування кримінальних правопорушень. Звідси очевидна й роль слідчої ситуації, що складається з моменту початку кримінального провадження.

Вирішення завдань досудового розслідування за допомогою ситуаційного підходу – поширений і виправданий практикою метод аналітичної та практичної роботи слідчого (дізнавача), що дозволяє максимально урахувати всі важливі обставини події та прямо застосувати наукові розробки до певних ситуацій та умов. Формування типових слідчих ситуацій досудового розслідування кримінальних правопорушень

відбувається на основі вивчення матеріалів правозастосовної практики та є складовою практично всіх криміналістичних методик [44].

В. Ю. Шепітько пропонує розглядати слідчу ситуацію в широкому та вузькому розумінні. Виходячи з позиції науковця, у широкому розумінні слідча ситуація являє собою сукупність всіх умов, що впливають на досудове розслідування та визначають його особливості, водночас у вузькому значенні (більш практично спрямованому) слідча ситуація є характеристикою інформаційних даних, що знаходяться у розпорядженні слідства на конкретному етапі досудового розслідування кримінального правопорушення [222, с. 264–265].

Подібний висновок сформував Т. А. Пазинич, зазначивши, що використовуване в криміналістиці поняття слідчої ситуації є узагальненим і фактично охоплює:

1) конкретну слідчу ситуацію у кримінальному провадженні (сукупність усіх умов, у яких здійснюється розслідування в певний його момент, і включає в себе компоненти інформаційного, процесуального, психологічного, тактичного та матеріально-технічного характеру);

2) типову слідчу ситуацію (сукупність інформації (доказів та оперативно-розшукових відомостей), яка найбільш характерна для певного етапу розслідування у кримінальних провадженнях окремих категорій) [150, с. 126].

Втім, на думку М. В. Салтевського, слідча ситуація – це, з одного боку, об'єктивна реальність (матеріальні та ідеальні джерела), а з іншого – система, що пізнається в процесі досудового розслідування кримінального правопорушення суб'єктом доказування. Відповідно, слідча ситуація в пізнавальному аспекті – це категорія, що оцінюється, а в інформаційному – сукупність матеріальних та ідеальних джерел, які виникають на конкретному етапі досудового розслідування кримінального правопорушення [185, с. 87].

На наш погляд, слідча ситуація, будучи складним і неоднорідним утворенням, водночас є рухливою структурою, що динамічно розвивається. Сформувавшись у тому або іншому вигляді на момент початку кримінального провадження, вона шляхом розслідування безперервно трансформується, набуваючи однієї і змінюючи іншу сукупність (систему) фактичних даних про подію, що розслідується, тим самим відображаючи її специфіку. Перехід однієї ситуації в іншу тісно пов'язаний з цілями і завданнями кожного етапу процесу розслідування.

У цьому контексті досить влучною є теза А. Ф. Волобуєва, який вважає, що розробка типових слідчих ситуацій відіграє ключову роль при формуванні практичних рекомендацій в кожній методиці досудового розслідування кримінальних правопорушень [52, с. 28–29].

Безумовно, важливим є також аналіз і надання правильної оцінки слідчої ситуації, що безпосередньо склалась на практиці. Сам же процес прийняття тактичного рішення складається з декількох етапів. Перший етап – це етап, на якому слідчий аналізує слідчу ситуацію та з'ясовує тактичну проблему. На другому етапі слідчий аналізує та продумує можливі варіанти вирішення цієї проблеми. На третьому етапі підготовки тактичного рішення слідчий повинен сформулювати переконливі аргументи в необхідності вирішення слідчої ситуації саме таким способом. Зазначений процес з прийняття тактичного рішення взаємопов'язаний та здійснюється практично одночасно, а основою для оцінки слідчої ситуації та прийняття правильного тактичного рішення слугують знання методичних рекомендацій, моральні переконання, життєвий досвід та професійні якості.

Для кожного кримінального правопорушення характерні свої слідчі ситуації, в межах яких виокремлюють типові. Саме типологізація слідчих ситуацій, які складаються на початковому етапі досудового розслідування кримінальних правопорушень, і розробка відповідних алгоритмів дій допомагають слідчим й оперативним працівникам (особливо молодим і

малодосвідченим) не розгубитись у складній ситуації, яка може виникнути, зокрема, під час проведення СРД.

У зв'язку з цим вважаємо за доцільне сформулювати такі положення щодо слідчої ситуації, які необхідно враховувати як при її типізації, так і в ході практичного застосування:

1) для вирішення поставленого завдання необхідно взяти за основу вузьке розуміння слідчої ситуації – як положення (обстановку), що характеризує своєрідність певного етапу розслідування і визначається наявністю чи відсутністю значущої для розслідування інформації. При такому підході поняття слідчої ситуації наповнюється власне криміналістичним змістом, оскільки відображає тактико-криміналістичні передумови досягнення істини у кримінальному провадженні без включення положень, які забезпечують організаційну сторону проведення розслідування;

2) інформаційною базою типових слідчих ситуацій є частота зустрічності ситуацій конкретних, що обумовлює необхідність аналізу та оцінки значного емпіричного матеріалу;

3) одним із істотних критеріїв віднесення конкретної ситуації до розряду типової потрібно вважати ступінь впливу останньої на процес організації і планування розслідування, зокрема визначення послідовності проведення слідчих дій або тактичних операцій [94, с. 148–149].

У криміналістиці відомі різні класифікації слідчих ситуацій, зокрема:

- 1) сприятливі та несприятливі;
- 2) безконфліктні та конфліктні;
- 3) початкові, проміжні та кінцеві;
- 4) типові та специфічні [110, с. 366].

З огляду на зазначену класифікацію, ми розглядатимемо типові слідчі ситуації досудового розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. За результатами проведеного анкетування працівників органів досудового розслідування встановлено такі чинники, що найбільше

впливають на особливості слідчих ситуацій і хід розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті:

1) джерело одержання первинної інформації про кримінальне правопорушення, що підтвердили 52,8 % опитаних слідчих;

2) ким зібраний первинний матеріал (правоохоронними органами, службами контролю та безпеки на залізничному транспорті), про що зазначили 28,4 % респондентів;

3) статус особи, яка притягується до кримінальної відповідальності (найманий працівник на залізничному транспорті, службова чи стороння особа), на що вказали 34,5 % опитаних;

4) кількісний склад суб'єктів кримінального правопорушення (груповий чи одноособовий характер учинення кримінального правопорушення) (85 %);

4) хто є потерпілим від кримінального правопорушення, що підтвердили 15,4 % (Додатки Б, В).

Як запевнили нас респонденти, розслідування кримінальних правопорушень цієї категорії у більшості випадків здійснюється за такою приблизною схемою:

а) перевірка достовірності й уточнення фактичних даних, що стали підставою для внесення відповідних відомостей до ЄРДР;

б) встановлення обставин, що підлягають доказуванню (ст. 91 КПК України);

в) побудова версій про нез'ясовані обставини;

г) побудова версій про винних осіб, мотиви й мету їхніх дій тощо.

Залежно від варіацій інформаційного наповнення можна виокремити такі типові слідчі ситуації:

1. Злочинців затримано на місці вчинення крадіжки (10 %). Відомі вагон (контейнер, цистерна), місце, час і спосіб учинення крадіжки, предмет злочинного посягання.

Зазвичай така інформація надходить від конкретних очевидців кримінального правопорушення (у більшості випадків працівників залізничного транспорту та охоронців вантажу), які самостійно або за участі працівників поліції затримали злочинців з викраденим майном (зазвичай, відбувається при спробі особи проникнути до вагона, або під час спроби винести викрадений вантаж із станції).

Для розглядуваної слідчої ситуації типовими версіями стосовно обставин події кримінального правопорушення є такі:

- майно (вантаж), з яким затримано особу, викрадене нею самостійно;
- затримана під час крадіжки вантажу особа має безпосереднє відношення до цієї події та інших епізодів злочинної діяльності на залізничному транспорті (є учасником злочинної групи).

Перевірку висунутих версій доцільно починати із встановлення всіх суттєвих даних про вантаж (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. Початкові дані про крадіжку в цій ситуації не викликають сумнівів у наявності злочинної події і дозволяють слідчому ухвалити обґрунтоване рішення.

Зазначена ситуація проста та сприятлива, де слідчий має достатньо корисної інформації, тобто, інформації, яка характеризує як кримінальне правопорушення загалом, так і окремі його обставини, зокрема дані про особу злочинця [76, с. 92].

Основне тактичне завдання в цій ситуації – зафіксувати сліди крадіжки. Дії СОГ мають максимально відзначатися оперативністю і спрямованістю на збирання доказової інформації шляхом огляду місця події, особистого обшуку затриманого, оглядом вилучених предметів, перевізних документів, а також документів на викрадені цінності, допитом потерпілих, зокрема про характер та специфічні ознаки вантажу, свідків (у тому числі службових осіб на залізничному транспорті, а також осіб, які безпосередньо здійснювали

затримання), й на основі отриманих даних здійснити у процесуальному відношенні затримання потенційного підозрюваного (скласти протокол затримання) й протягом наступних 24 годин з моменту затримання здійснити повідомлення про підозру та в максимально стислі строки призначити судові експертизи (криміналістичні, товарознавчу тощо).

Дії оперативно-розшукового характеру в зазначеній ситуації мають бути насамперед спрямовані на встановлення особи затриманого, перевірку його на причетність до вчинення інших нерозкритих крадіжок з оперативно-довідкових і криміналістичних обліків, й значною мірою залежатимуть від повноти показань затриманих про обставини вчиненого кримінального правопорушення. Так, слідчі ситуації на наступних етапах розслідування обумовлені позицією (ставленням) підозрюваного стосовно повідомленої йому підозри, зокрема:

1) підозрюваний визнає себе винуватим повністю, тобто дає показання стосовно всіх обставин злочинної події, що підтверджується наявними у провадженні доказами. У такій ситуації основні напрями розслідування – закріплення і систематизація наявних доказів та одержання нових, проведення СРД, спрямованих на розширення доказової бази. При дачі підозрюваним показань про місцезнаходження предметів, що можуть бути використані як речові докази, необхідно провести їх вилучення. У разі виявлення названих об'єктів їх направляють на експертне дослідження [36];

2) підозрюваний визнає себе винуватим частково. Виникає необхідність отримання додаткових доказів винуватості за допомогою судових експертиз, психологічних прийомів і повторних допитів;

3) підозрюваний не визнає себе винуватим у вчиненні кримінального правопорушення (заперечує проти підозри) [37].

Водночас до такого роду ситуацій відносяться також випадки, коли особа була затримана, їй повідомлено про підозру, обрано запобіжний захід, не пов'язаний з триманням під вартою, й надалі місцезнаходження останнього стало невідоме. Дії органів досудового розслідування мають бути

спрямовані на збір даних, що якнайповніше характеризують особу розшукуваного, виявлення його зв'язків, встановлення можливого місцезнаходження або появи, застосування заходів до затримання розшукуваного. Програма і алгоритм дій слідчого в цій ситуації передбачає складання постанови про оголошення в розшук й надання доручення оперативним підрозділам щодо збору матеріалів з камер відеоспостереження, візуального спостереження в місцях можливої появи, допиту родичів, знайомих підозрюваного тощо [25]. Хоча оперативно-розшукові підрозділи є самостійними у виборі засобів і методів досягнення поставленої мети, слідчому необхідно, не обмежуючись наданням доручення, обговорити можливі перспективи розслідування. Своєю чергою, оперативними працівниками додатково проводиться робота зі складання розшукових орієнтувань із зазначенням прикмет підозрюваних; виявляються можливі зв'язки злочинців; проводиться оперативне перекриття вірогідних шляхів руху (переміщення) злочинця; проводиться спостереження за місцями його найчастішого перебування тощо.

2. Виявлено майно (у лісосмузі, яру або інших місцях), ознаки якого не залишають сумнівів у тому, що це викрадений вантаж (злочинці, не маючи можливості відразу винести (вивезти) викрадене, сховали його з метою повернення до місця приховування). У зазначеній ситуації відомий предмет злочинного посягання, але невідомий вагон (контейнер, цистерна), час, спосіб учинення крадіжки, учасники злочинної групи (8 %).

Для цієї слідчої ситуації типовими версіями щодо особи злочинця 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.

Головним джерелом отримання криміналістичної інформації є сам вантаж, місце його виявлення та прилегла до нього територія. У разі

підтвердження версії стосовно того, що це майно дійсно викрадене на залізничному транспорті, головні зусилля треба зосередити на встановленні безпосереднього місця і часу вчинення крадіжки, а також особи злочинців. Перевірці також підлягають відомості стосовно ваги, обсягу, номенклатури викраденого вантажу. Дії СОГ повинні бути спрямовані на дослідження слідів, вилучених з місця виявлення вантажу, з метою визначення ознак, якими володіє злочинець (сліди ніг, рук, взуття, крові, волосся, мікрОВОлокна тощо); а також, як вже було зазначено, виявлення місця, часу вчинення крадіжки; встановлення обставин виявлення вантажу і можливих очевидців кримінального правопорушення; виготовлення і використання суб'єктивних портретів; перевірку інформації за криміналістичними обліками; надання доручень оперативним працівникам про встановлення винного шляхом ОРЗ і пошуку рухомого складу.

Програма дій слідчого повинна включати:

- огляд вантажу і виявлення його специфічних ознак;
- огляд місця виявлення вантажу і прилеглої території;
- допит (отримання пояснення) особи, яка його виявила;
- допит (отримання пояснення) свідків і очевидців;
- призначення за результатами оглядів криміналістичних та інших видів експертиз;
- встановлення й, відповідно, допит потерпілих;
- пред'явлення для пізнання;
- вилучення перевізних документів (тимчасовий доступ до речей і документів), зокрема, витребування на попередній і подальшій станціях актів загальної форми і комерційних актів на недостачу вантажу, аналогічного виявленому, а також вивчення швидкостемірної стрічки локомотиву для з'ясування точної характеристики руху потягу з метою визначення ймовірного місця проникнення злочинців на потяг і висадки з нього, уточнення часу крадіжки.

За дорученням слідчого, оперативними працівниками проводяться такі оперативно-розшукові дії:

- а) переслідування злочинців за «гарячими слідами» з використанням службово-розшукового собаки;
- б) організація засідки в місці виявлення вантажу для затримання злочинця при спробі вилучити викрадене;
- в) визначення об'єкта рухомого складу, в якому міг слідувати вантаж (станція призначення, заплановані й непередбачувані зупинки, їх тривалість, місця сповільнення ходу тощо), встановлення складу локомотивної бригади та осіб, які супроводжували вантаж;
- г) пошук свідків події, що розслідується;
- д) спостереження в районі місця виявлення вантажу за поведінкою підозрілих осіб, а також збір інформації серед місцевого населення.

Крім цього, необхідно використовувати весь комплекс заходів, спрямованих не лише на виявлення місць знаходження підозрюваних осіб, але й, по можливості, на закріплення інформації, що надходить, про їхню злочинну діяльність. До таких заходів відносяться: контроль поштових і телеграфних відправлень, а також інших повідомлень; прослухування телефонних переговорів, зняття інформації з технічних каналів зв'язку (телефакс, телетайп, комп'ютерні мережі, мобільний телефон) тощо. При отриманні відомостей про місце знаходження розшукуваної особи проводяться заходи щодо реалізації наявної інформації.

3. Встановлено предмет злочинного посягання, конкретний вагон (контейнер, цистерну), з якого вчинено крадіжку, та спосіб учинення останньої (зірвано або порушено запірно-пломбувальний пристрій, відкрито люк тощо), проте місце крадіжки (станція, ділянка маршруту), час та учасники злочинної групи невідомі. Викрадений вантаж не виявлено.

Необхідно зазначити, що саме ця слідча ситуація переважає серед кримінальних проваджень, розпочатих за фактом учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті (70,1%), але при цьому в

інформаційному плані є найменш сприятливою, а в організаційному – найскладнішою.

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

- маршрут проходження вагона (контейнера), в якому виявлено ознаки крадіжки;
- швидкість руху, місця та тривалість зупинок (запланованих і вимушених) потягу на шляху;
- характер і 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 цього вагона.

Для цього організуються та проводяться тактичні операції, зокрема: «Збирання відомостей про злочинця» та «Розшук викраденого майна». Реалізація даних тактичних операцій може здійснюватися шляхом:

- 1) допиту потерпілого (представника потерпілого)
- 2) огляду місця події, який включає дослідження матеріальної обстановки;
- 3) допиту свідків;
- 4) призначення судових експертиз;
- 5) перевірки за криміналістичними обліками (дактилоскопічним, за способом учиненого кримінального правопорушення);
- 6) постановки на облік викрадених номерних предметів;
- 7) вивчення матеріалів раніше нерозкритих крадіжок, учинених аналогічним способом [178, с. 637].

Поряд з цим необхідне 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 високий ступінь вірогідності того, що крадіжку вчинено або на найближчому перегоні, або на тій станції, де її власне було виявлено. В цьому разі необхідно додатково проаналізувати швидкість руху на зазначеній ділянці дороги, наявність зупинок, а також здійснити обстеження найближчого перегону з метою виявлення слідів кримінального правопорушення.

При цьому головну увагу потрібно приділяти дослідженню технологічного процесу, який пройшов зазначений 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, які здійснювали технологічне оброблення 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 [213, с. 44–45].

Отже, поряд із діями, спрямованими на перевірку версій з метою виявлення осіб, причетних до вчинення крадіжки вантажу, і встановлення відомостей про них, члени СОГ повинні проводити комплекс розшукових заходів щодо встановлення місць знаходження викраденого майна [207].

Зокрема, за дорученням слідчого оперативні працівники повинні провести такі ОРЗ:

а) пошук викрадених речей поблизу місця крадіжки, тобто обстеження території, у тому числі переслідування злочинців за «гарячими слідами» із застосуванням службово-розшукового собаки;

б) розшук викраденого майна в скупних магазинах, оптових базах, на ринках тощо;

в) спостереження в районі місця крадіжки за поведінкою підозрілих осіб, а також збір інформації серед місцевого населення;

г) пошук інших свідків події, що розслідується.

д) вивчення відрізка залізничної колії, що цікавить слідство, за даними, зафіксованими в перевізних та інших документах.

4. 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 учинення крадіжки, учасники злочинної групи. Викрадений вантаж не виявлено (11,9 %).

За своїм інформаційним наповненням зазначена слідча ситуація схожа з попередньою й водночас 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 з відкритого вагона (піввагона) і на місці події залишилося обмаль слідів, придатних для відтворення саме способу вчинення кримінального правопорушення. Крім того, версії стосовно ймовірних місць учинення крадіжки порівняно із попередньою ситуацією доповнюються ще однією, а саме: крадіжку вчинено на станції формування потягу або на дальніх станціях слідування. Це значно ускладнює процедуру перевірки, оскільки суттєво збільшується коло об'єктів залізничного транспорту, які необхідно перевірити. Для цієї 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 маскують учинене ними розкрадання майна під крадіжку шляхом обривання пломб з вагона (контейнера), в який задалегідь 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 запірно-пломбувальних пристроїв, а саме: збільшують до неприпустимих розмірів натяжіння тросу в запірному пристрої, що призводить до його розриву під час руху потягу [213, с. 45–46].

Отже, у випадку, коли нестача вантажу з ознаками розкрадання виявлена у вагоні (контейнері), що прибув у комерційно справному стані, необхідно, окрім зазначених вище дій, провести зовнішній і внутрішній огляд вагону (контейнера), а також вантажу, що знаходиться в ньому; обстежити прилеглу до місця виявлення територію; вилучити пломби, закручування, плашки і направити їх на експертизу разом з іншими речовими доказами; вивчити перевізні документи і книги; допитати осіб, причетних до обробки вантажу; виконати заходи з розшуку викраденого вантажу і злочинців.

З метою виявлення місцезнаходження викраденого вантажу пошукові заходи мають бути спрямовані на встановлення маршруту слідування рухомого складу, можливого одержувача і відправника вантажу. Для встановлення місця вчинення крадіжки вантажів посилаються орієнтування і робляться виписки з облікових книг залізничних станцій, через які, ймовірно, міг проїхати рухомий склад. Надалі дії слідчого будуть зосереджені на закріпленні отриманих в процесі розслідування доказів.

Відпрацювання версії щодо інсценування крадіжки здійснюється за рахунок результатів проведеної судово-трасологічної експертизи запірно-пломбувальних пристроїв, а також шляхом зіставлення даних 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 залишилися 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 потрібно встановити ступінь повноти наявності вантажів, що підлягають реалізації. Поряд з цим вивчається книга приймання вантажу до перевезення, записи в ній порівнюються з відомостями, що містяться в залізничній накладній, щодо кількості, роду, ваги вантажу. Допитуються старші приймальники, які складали відповідні документи на вантаж і робили записи у книзі опломбування вагона (контейнера).

Однак у всіх слідчих ситуаціях після першочергових СРД необхідним є призначення та проведення судових експертиз. Усе виявлене та вилучене на місці події (наприклад, сліди, знаряддя та інші предмети) підлягає експертному дослідженню, встановленню конкретних діагностичних та ідентифікаційних даних, завдяки яким можна висунути низку версій, встановити особу злочинця, спланувати розслідування загалом, і проведення подальших СРД, зокрема [76, с. 97–98].

Висування слідчих версій нерідко ґрунтується на стереотипі мислення, обумовленому рівнем професійних знань і досвідом розслідування аналогічних кримінальних проваджень. Очевидно, що особливості висунення версій та ситуаційний характер початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є тісно взаємопов'язаними [203]. Причому в такому випадку можна простежити не тільки їх взаємозв'язок, але й взаємозалежність.

До загальних версій на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, що є основою для висунення конкретних версій, віднесені такі:

а) кримінальне правопорушення мало місце за тих обставин, про які повідомив заявник і які вбачаються з наданих матеріалів;

б) відсутня подія кримінального правопорушення, а заявник навмисно повідомляє неправдиву інформацію, щоб приховати інше кримінальне або адміністративне правопорушення, у тому числі й факт своєї участі у ньому.

До конкретних віднесені версії стосовно:

а) особи та її можливих зв'язків із службовими особами на залізничному транспорті;

б) обставин, за яких учинено кримінальне правопорушення; розміру заподіяної шкоди.

При цьому, як було зазначено, майже абсолютну більшість крадіжок вантажів на залізничному транспорті вчинено у складі групи. З огляду на це наявні слідчі ситуації, при яких поряд з протидією наслідку одного або декількох співучасників кримінального правопорушення одночасно відбувається активне сприяння слідству з боку інших осіб [208]. Так, коло типових слідчих ситуацій, що виникають на подальшому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, як правило, визначається наявністю інформації про підозрюваних і може бути представлена наступним чином:

1. Встановлено всіх співучасників крадіжки, і лише деякі з них визнали свою вину в учинюваному кримінальному правопорушенні (28,6 % випадків) (Додаток Б).

У цій ситуації додатково необхідно провести такі СРД:

- допитати осіб, які визнають свою провину;
- слідчий експеримент (перевірка показань згаданих вище осіб на місці події);

- обшуки за місцем проживання осіб, які заперечують свою участь у крадіжці;

- одночасний допит двох і більше осіб, які не визнають свою провину, з тими хто визнає, з метою виявлення суперечностей в їхніх показаннях;

- допит свідків, на яких посилаються підозрювані для підтвердження своїх показань.

За наявності сприятливих показань одного або декількох правопорушників, слідчий повинен вжити всіх заходів для перевірки отриманої інформації, оскільки підозрювані можуть надавати «потрібні» показання під тиском з боку інших злочинців, які прагнуть уникнути кримінальної відповідальності. Тому, за наявності інформації, що ставить під сумнів правдиві показання підозрюваного з приводу його причетності до вчинюваного кримінального правопорушення, завдання слідчого полягає у вивченні матеріалів кримінального провадження та отриманні додаткових даних про можливих співучасників та їхніх зв'язків з підозрюваним.

2. Встановлено всіх співучасників крадіжки, кожен з них заперечує свою причетність до вчинюваного кримінального правопорушення (40,2 %).

Зазначена ситуація вказує на необхідність тісної взаємодії слідчого та оперативного працівника. В даному випадку ефективність СРД багато в чому залежить, зокрема, від результатів отримання інформації з камер відеоспостереження, зв'язків підозрюваних зі службовими особами на залізничному транспорті, а також про свідків, у тому числі тих, які характеризують підозрюваних. У таких випадках програма слідчого додатково повинна включати:

- проведення обшуків за місцем проживання співучасників;
- додатковий допит свідків;
- одночасний допит двох і більше осіб (співучасників) з метою виявлення в їхніх показаннях суперечностей;

- допит свідків, на яких посилаються обвинувачені для підтвердження своїх показань;

- пред'явлення для пізнання осіб і предметів;
- призначення експертиз.

3. Встановлено всіх співучасників крадіжки, і кожен з них сприяє органам досудового розслідування (18,2 % випадків) (Додаток Б). Подібна ситуація виникає набагато рідше, порівняно з іншими, проте таки трапляється. На нашу думку, основну увагу слідчому необхідно зосередити на вивченні особи кожного співучасника, систематизації та оцінці отриманих доказів, вивченні обставин, що впливають на ступінь відповідальності обвинувачених, з'ясуванні їхньої ролі у вчинюваному кримінальному правопорушенні. Реалізація вказаних напрямів може бути здійснена шляхом проведення таких СРД:

- допит підозрюваних;
- перевірка їхніх показань на місці;
- проведення обшуків за місцем проживання;
- допит свідків (у тому числі родичів, знайомих тощо);
- пред'явлення для пізнання осіб і предметів;
- проведення одночасних допитів двох і більше осіб;
- призначення експертиз.

Необхідно звернути увагу, що найбільш активні члени групи навіть у випадках, коли визнають свою вину у вчиненні крадіжки, як правило, применшують свою роль, роблячи це шляхом наклепу на інших.

За результатами аналізу практики, зміст слідчих ситуацій, що виникають на подальшому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, пов'язаний в основному, не з збором доказів, а з організацією завершення розслідування. Слідчі ситуації на цьому етапі виникають у процесі аналізу зібраних матеріалів і складання обвинувального акта; проведення ознайомлення потерпілих, обвинувачених і їхніх захисників з матеріалами кримінального провадження; підготовки матеріалів для передачі їх до суду [41]. Наприклад, досить часто у досліджуваній категорії виникають ситуації, коли з матеріалами кримінального провадження

потрібно ознайомити значну кількість обвинувачених. Для дотримання стислих термінів завершальної стадії слідства в даних випадках варто застосовувати «календарні графіки». У них вказується, в які дні, хто з обвинувачених і з участю якого захисника знайомитиметься з матеріалами, хто із слідчих (у відповідній групі) здійснюватиме цю роботу. Для швидкого складання обвинувального акта бажано передбачити в плані, хто і які розділи готує. Якщо передбачається, що обвинувальний акт буде об'ємним, то краще всього скласти спільний план (схему) документа, який допоможе якісніше і швидко виконати цю роботу.

Отже, алгоритм дій слідчого під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, виглядає так: оцінка вихідної слідчої ситуації; висунення слідчих версій, планування початку досудового розслідування; постановка тактичних завдань; планування та проведення окремих СРД та інших заходів для вирішення поставлених задач [39].

У підрозділі нами виокремлено найтипівіші ситуації у слідчій практиці. Безумовно, зазначений перелік не є вичерпним і може змінюватись залежно від обставин кримінального провадження.

2.3 Взаємодія слідчих зі співробітниками оперативних та інших підрозділів на початковому етапі розслідування

Не викликає сумнівів та обставина, що дослідженню форм і видів взаємодії, зокрема слідчих й оперативних підрозділів, у науковій юридичній літературі було приділено багато уваги. Така обставина дає нам можливість зробити декілька висновків, один з яких полягає у тому, що дане питання надзвичайно актуальне, інший, своєю чергою, зумовлюється теоретичною розробленістю останнього.

Однак реформа правоохоронної системи й прийняття нового кримінального процесуального законодавства внесло свої корективи у

подальший розвиток юридичної науки, і таким чином, багато досліджень втратили свою практичну значущість, зокрема з наукових праць О. В. Вишні, В. Л. Грохольського, В. М. Капустіної, В. М. Платіка, С. В. Продайка та інших учених, присвячених проблемам розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, тепер можна взяти до уваги лише окремі аспекти розслідування, а що стосується організації та здійснення взаємодії, то дослідження проблемних питань у цих наукових дослідженнях спрямоване на підрозділи правоохоронних органів, які у зв'язку з реформуванням силового блоку наразі ліквідовані [47; 73; 137; 139; 191].

З огляду на це вважаємо за доцільне знову зробити спробу дослідити форми та види взаємодії слідчих зі співробітниками оперативних підрозділів та іншими суб'єктами під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті.

Характер правовідносин слідчого та оперативних підрозділів, на думку М. А. Погорецького, визначається конкретною формою їхньої співпраці [155, с. 60], поняття якої у науковій юридичній літературі розглядається здебільшого через категорію способів, розтлумачуючи його як способи взаємодії слідчого і працівників оперативних підрозділів, основною метою яких є взаємне інформування взаємодіючих суб'єктів, під час проведення досудового розслідування кримінального провадження.

Незважаючи на це, окремими вченими та практиками, зокрема В. М. Тертишником, висловлюється думка, що наявні форми взаємодії між слідчими та оперативними підрозділами не завжди доречно зводити лише до окремих способів співпраці між взаємодіючими суб'єктами. При цьому, наголошуючи на тому, що дане поняття є більш ширшим, й включає в себе як способи організації, так і певні прийоми співпраці, а також систему зв'язку, що виникає в результаті певних правовідносин між слідчими та оперативними підрозділами [201].

Поряд з цим у науці висловлюють різні думки щодо поняття та сутності взаємодії під час розслідування кримінальних правопорушень.

Наприклад, під взаємодією в правоохоронній діяльності О. Я. Черепненко розуміє спеціальним чином організовану, належно регламентовану, узгоджену за метою, завданнями, місцем і часом сумісну діяльність, спрямовану на ефективне та комплексне використання сил, засобів і методів правоохоронців із забезпечення попередження і розкриття кримінальних правопорушень, розшуку злочинців [214, с. 958].

Р. Л. Степанюк, використовуючи комплексний підхід до побудови класифікації видів і форм взаємодії, пропонує розглядати їх в такому вигляді:

залежно від рівня існування – міжнародна (на рівні різних держав) взаємодія; міжвідомча взаємодія (на рівні різних органів та установ України); внутрішньовідомча взаємодія (на рівні різних підрозділів і служб одного відомства); залежно від стадії кримінально-процесуальної діяльності – взаємодія в ході здійснення досудового розслідування як загалом, так і в ході проведення окремих СРД; взаємодія на стадії судового розгляду; залежно від нормативно-правової регламентації – процесуальні форми (передбачені КПК та іншими нормативно-правовими актами; організаційно-тактичні (організаційно-службові) непроцесуальні форми [195, с. 195].

В. В. Топчій та В. Я. Горбачевський під взаємодією розуміють узгоджені та такі, що ґрунтуються на завданнях кримінального провадження, комплексні дії суб'єктів кримінальної процесуальної діяльності, метою яких є розкриття, розслідування і запобігання кримінальним правопорушенням, притягнення до відповідальності винних осіб виключно на підставах, визначених нормами кримінального процесуального закону та іншими нормативними актами, що здійснюється при суворому розмежуванні їх компетенції, у межах наданих повноважень, шляхом найбільш ефективного поєднання дозволених для них заходів і відповідного матеріального забезпечення при збереженні таємниці досудового розслідування та джерел отримання конфіденційних відомостей [206, с. 126].

Систематизувавши погляди науковців, які досліджували важливі аспекти взаємодії у правоохоронних органах, варто констатувати, що під

останньою розуміють переважно такі спільні дії слідчих, оперативних та інших підрозділів і служб, як:

1) спільна комплексна діяльність взаємно непідпорядкованих служб і підрозділів, спрямована на вирішення загальних завдань;

2) спільні погоджені дії на підставі нормативно-правових положень, спрямованих на запобігання та розслідування кримінальних правопорушень, а також розшук злочинців, які втекли або переховуються;

3) спільна діяльність непідпорядкованих по службі підрозділів для максимальної концентрації спільних сил і засобів з метою найбільш ефективного вирішення тактичних завдань;

4) спільні комплексні або узгоджені за часом і місцем дії підрозділів з вирішення спільними зусиллями завдань під час розслідування кримінальних правопорушень;

5) спільна концентрація сил, засобів і методів для досягнення поставленої мети та здійснення відповідних спільних заходів.

Для підвищення ефективності розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті необхідно, щоб діяльність слідчого була погоджена за цілями і завданнями, місцем й часом з діями оперативних співробітників та іншими суб'єктами (спеціалістами, службовими особами на залізничному транспорті, засобами масової інформації тощо).

З огляду на це під взаємодією слідчих з оперативними підрозділами та іншими суб'єктами у розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті пропонуємо *розуміти передбачену законодавством та угоджену за часом, місцем і послідовністю проведення систему певних взаємодоповнюючих дій, спрямованих на реалізацію повноважень сторони обвинувачення у цій сфері з використанням можливостей оперативних підрозділів, інших суб'єктів, зокрема підрозділів Національної поліції, які не є оперативними, інших правоохоронних органів і органів державної влади й місцевого самоврядування, окремих громадян.*

До основних завдань такої взаємодії необхідно віднести:

розкриття й розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті;

забезпечення проведення процесуальних, в тому числі слідчих (розшукових) та НСРД;

розшук й затримання організаторів, учасників і пособників;

відшкодування матеріальної шкоди, спричиненої державі, громадянам й організаціям;

забезпечення безпеки учасників кримінального провадження.

Звідси випливає, що організація взаємодії слідчого з іншими суб'єктами спрямована на вирішення завдань скорочення строків і підвищення ефективності результатів досудового розслідування.

Необхідність взаємодії слідчих з іншими службами і відомствами при розслідуванні крадіжок вантажів обумовлюється низкою обставин, пов'язаних зі специфікою функціонування залізничного транспорту. Наприклад, місце вчинення і місце виявлення крадіжки в більшості випадків роз'єднані й виявляються на території обслуговування різних підрозділів поліції та залізниці. Теж саме стосується й свідків у кримінальному провадженні. Саме тому, від правильної організації взаємодії, насамперед територіальних органів поліції, залежать своєчасне виявлення, запобігання та ефективне розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті.

Основні напрями взаємодії передбачено Інструкцією з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні [87].

На нашу думку, важливі первинні дані щодо осіб – організаторів, підбурювачів, учасників і пособників крадіжок вантажів на залізничному транспорті можуть бути виявлені працівниками оперативних підрозділів Національної поліції та Служби безпеки України. Варто звернути увагу на необхідність здійснення пошукової діяльності відповідними оперативними підрозділами цілеспрямовано. Керівна діяльність у підрозділах повинна

складатися з управління, регулювання й координації. Висока ефективність під час здійснення цих функцій можлива при інтеграції інформаційної та організаційної систем. При розробці інформаційної системи уся використовувана інформація може поділятися на керівну, інформаційну, оперативну й координуючу. На основі визначення видів інформації і напрямів її руху може бути створена модель інформаційної системи з визначенням інформаційних джерел і зв'язків, що відбиває процес обліку, накопичування і обробки інформації з погляду ухвалення рішення, включаючи й алгоритмічні елементи. Особливу увагу необхідно приділити визначенню каналів і періодичності взаємного обміну отриманою інформацією. Потрібно чітко визначити перелік інформації, яку необхідно передавати до підрозділів. При цьому доцільно встановити порядок, при якому виявлені дані повинні передаватися без попередньої ретельної перевірки службами і підрозділами, які її вперше одержали. Зазначений порядок доцільний через такі причини:

найбільш точніше і повніше оцінити значення виявленої подібної інформації можуть лише підрозділи з урахуванням наявних у них даних по цій проблемі;

у низці служб і підрозділів бракує можливостей для оцінки і перевірки даних, що надійшли;

нерідко непродумані та необережні дії по перевірці отриманих первинних даних можуть насторожити лідерів злочинних організацій, які здатні вживати заходів щодо знищення доказів і приховування інших слідів злочинної діяльності або перешкоджати проведенню заходів.

Таким чином, залежно від правової регламентації доцільно виокремити процесуальні та непроцесуальні форми взаємодії.

До процесуальних форм взаємодії потрібно віднести: виконання доручень; використання спеціальних знань; створення СОГ та інші.

Непроцесуальними формами є: консультативно-довідкова допомога спеціалістів; сумісне планування дій тощо.

Зазначені форми можуть поєднуватися одна з одною [230, с. 495–498]. Вивчення криміналістичної літератури, узагальнення та аналіз матеріалів кримінальних проваджень дозволяють виокремити такі основні форми взаємодії на етапі виявлення цієї категорії кримінальних правопорушень:

1) систематичне інформування відділеннями поліції один одного про оперативну обстановку на їх території обслуговування. У процесі взаємодії оперативні працівники обмінюються інформацією, отриманою оперативним шляхом. Така інформація нерідко містить у собі відомості про факти готування до крадіжки, що має значення для вжиття відповідних заходів щодо запобігання кримінальному правопорушенню та затриманню злочинців на «гарячому». У випадках, коли заходи щодо запобігання крадіжки не були своєчасно вжиті, і кримінальне правопорушення вчинено, така інформація має значення для встановлення ділянки місцевості або її приблизних кордонів. При цьому одним з кордонів території пошуку (відправним) буде територія територіального відділення, яке повідомило про підготовчі дії;

2) регулярний обмін матеріалами про осіб і місця, що становлять оперативний інтерес. У процесі здійснення такої форми взаємодії оперативні працівники обмінюються матеріалами про осіб, раніше засуджених, непрацюючих і неповнолітніх з неблагополучних сімей, що мешкають поблизу залізничних магістралей і про можливі місця їхньої концентрації [126]. Також обмінюються матеріалами про можливі місця збуту викрадених товарно-матеріальних цінностей – пункти приймання металобрухту, складські приміщення, продуктові та інші бази, розташовані поблизу залізничних станцій.

Своєю чергою, під час активної стадії розслідування розглядуваної категорії кримінальних правопорушень серед основних форм взаємодії можна виокремити своєчасне взаємне орієнтування оперативних працівників. Значення цієї форми взаємодії полягає в тому, що при виявленні крадіжки вантажу оперативні співробітники, що обслуговують відповідну територію, негайно передають цю інформацію сусіднім підрозділам поліції з метою

встановлення сусідніми оперативними співробітниками місця вилучення вантажу з рухомого складу шляхом обстеження території, проведення опитувань і розвідувальних заходів на роз'їздах, зупинних пунктах рухомого складу, в якому виявлена крадіжка [180].

У переданому орієнтуванні необхідно описувати спосіб учинення крадіжки та ознаки викраденого вантажу, наявні прикмети зовнішності, одягу злочинців та іншу інформацію про розслідувану подію [73, с. 55–56]. За відсутності такої форми взаємодії, особливо коли кримінальне правопорушення виявлено на стиковій станції, і місцем учинення крадіжки може бути станція (перегін, роз'їзд) іншої залізниці, розслідування крадіжки істотно ускладнюється.

Наступною формою взаємодії є взаємне інформування працівниками правоохоронних органів і особами, які здійснюють відомче розслідування, один одного. Зазначена форма взаємодії здійснюється на початковому етапі розслідування у випадках, коли комерційний акт, на підставі якого проводиться відомче (службове) розслідування, складався паралельно чи до проведення огляду місця події. Значення цієї форми взаємодії полягає в тому, що відомче розслідування і первинні слідчі дії (огляд місця події, допит свідків), ОРЗ (переслідування злочинців по «гарячих слідах», загороджувальні заходи) проводяться паралельно. Одержана й передана інформація сприяє оптимальному вибору напрямів обох видів розслідувань. Відомче розслідування проводиться начальником станції, на якій виявлена крадіжка, шляхом огляду вантажу і документів, особистого опитування працівників, перевірки вагона, де виявлена несхоронність вантажу.

Крім цього, при проведенні службового розслідування відбираються пояснення в працівників, що безпосередньо виконували операції, при яких допущена несхоронність вантажу, та інших осіб, причетність яких вбачається зі змісту комерційного акта чи інформації, отриманої від працівників поліції. Своєю чергою, взаємний обмін інформацією сприяє встановленню:

1) причин, котрі викликали несхоронність перевезених товарно-матеріальних цінностей, що має значення для здійснення профілактики крадіжок вантажів на залізничному транспорті;

2) працівників, що своїми неправильними діями сприяли виникненню сприятливих умов для вчинення кримінального правопорушення. Подальша розробка цих осіб оперативним шляхом може дати інформацію про їхню участь у злочинній групі в ролі пособників.

Після закінчення відомчого розслідування зібрані матеріали надсилаються в управління поліції, долучаються до матеріалів кримінального провадження й можуть використовуватися слідчим для побудови обґрунтованих версій, визначення послідовності й тактики проведення слідчих дій та ОРЗ.

Таким чином, залежно від тривалості взаємодія може бути:

а) епізодична – проведення експертизи, виконання працівником оперативного підрозділу доручення слідчого, залучення спеціалістів для проведення окремої процесуальної дії тощо. Початком виникнення цього виду взаємодії є момент отримання відповідного процесуального рішення (постанови, доручення, клопотання) і закінчується після його виконання;

б) тривала – виникає при необхідності вирішення низки завдань, що обумовлено характером і складністю конкретного кримінального правопорушення. Початковим моментом виникнення цього виду взаємодії потрібно вважати створення СОГ для досудового розслідування кримінальних правопорушень [1, с. 28].

Отже, наступною формою взаємодії є робота у складі СОГ. У криміналістичній літературі СОГ класифікують за різними підставами:

завданнями – сформовані для конкретної слідчої дії (для огляду місця події – «чергові»);

складом – сформовані з працівників одного чи декількох відомств (наприклад, слідчих зі слідчого управління та відділів і відділень на місцях);

періодом діяльності – для роботи з одним кримінальним провадженням і постійно діючі (спеціалізуються на розслідуванні певного виду кримінальних правопорушень).

Ефективність взаємодії між слідчим та іншими учасниками групи, а відтак, і успіх їхньої роботи, багато в чому залежить від стабільності її складу. Безумовно, при заміні деяких членів групи порушуються встановлені контакти зі слідчим та іншими учасниками групи, що склалися в процесі спільної роботи. Також нових учасників необхідно вводити в курс справи, знайомити із зібраними матеріалами, що може призвести до спаду активності в діяльності СОГ.

Слідчий є керівником СОГ. Згідно з КПК України він наділений правом давати оперативним співробітникам доручення про проведення СРД. Такі доручення є обов'язковими до виконання [239]. Усі свої заходи оперативні співробітники планують з урахуванням думки слідчого, аби не створювати ускладнень для розслідування. Своєю чергою, слідчий повинен інформувати старшого з оперативних працівників, що є членами СОГ, про напрями розслідування, аби своїми діями не зірвати проведення намічених ОРЗ. Такий підхід забезпечує поєднання гласних і негласних методів роботи.

Водночас у науковій літературі, присвяченій питанням взаємодії слідчого й оперативних працівників, звертається увага на те, що навіть принципова єдність професійних інтересів окремих учасників розслідування не виключає ймовірності виникнення між ними протиріч, попередження та вирішення котрих передбачає використання тактичних засобів. До того ж слідчі й оперативні працівники називають різні причини таких протиріч. Так, слідчі визнали, що причиною є небажання оперативних працівників виконувати відповідально свої обов'язки, а оперативні співробітники вважають, що основна причина конфліктів – це невміння слідчих використовувати надану їм оперативну інформацію й дача слідчими доручень на проведення слідчих та інших дій, що невластиві функціональним обов'язкам даних посадових осіб.

Іноді причиною протиріч у взаємодії є неправильне розуміння процесуальних функцій взаємодіючих між собою суб'єктів [9, с. 31].

Використання слідчим можливостей оперативних сил і засобів під час досудового розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті дає змогу більш правильно й точно визначити основні напрями розслідування кримінального провадження та конкретизувати завдання, що виникають на окремих його етапах, розширює можливості для якісної перевірки висунутих слідчих версій, сприяє виявленню джерел і шляхів отримання доказів, підвищує результативність слідчих (розшукових) та інших процесуальних дій й ефективність застосованих під час їх проведення тактичних прийомів, дає можливість глибокого вивчення особи організаторів, виконавців і пособників, а також свідків, в окремих випадках може істотно вплинути на зміст й змінення в потрібному напрямі слідчих ситуацій, що виникають під час досудового розслідування цих кримінальних правопорушень. Окрім того, ОРЗ, які здійснюються за дорученням слідчого під час досудового розслідування, водночас сприяють успішному розв'язанню оперативних завдань, що стоять перед правоохоронними органами України.

Практика виявлення й розслідування кримінальних правопорушень напрацювала певні правила щодо використання оперативних засобів з метою забезпечення завдань кримінального провадження:

кожний оперативний засіб треба застосовувати під час досудового розслідування лише тоді, коли це викликано слідчою ситуацією;

в разі застосування будь-якого нового оперативного засобу потрібно враховувати, які засоби вже були використані та якими є результати їх застосування;

неприпустимим є використання під час досудового розслідування тих оперативних засобів, результати яких не можуть бути застосовані в інтересах конкретного кримінального провадження під загрозою завдання шкоди оперативному процесу;

оперативні засоби, що використовуються під час досудового розслідування, повинні доповнювати один одного, узгоджуватись із слідчими та негласними слідчими (розшуковими) діями і сприяти більш швидкому розв'язанню завдань кримінального судочинства [66; 71; 162; 197, с. 151].

Інспектор-кінолог зі службово-розшуковим собакою встановлює шляхи підходу і відходу злочинної групи з місця події, переслідує їх по «гарячих слідах», обстежує місцевість у пошуках слідів злочинців, кинутих предметів, частин вантажу та його упакування.

Інспектор-кінолог зі службово-розшуковим собакою разом з оперативними працівниками оглядають на території станції робочі приміщення, порожні вагони тощо з метою виявлення схованок викрадених товарно-матеріальних цінностей. Крім цього, зазначений спеціаліст разом зі слідчим бере участь у проведенні обшуків прибудинкової території за місцем мешкання підозрюваних осіб й огляді місця збуту вкраденого.

Інші спеціалісти (інженер-конструктор, інженер-технолог тощо), які зазвичай залучаються до розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, здійснюють довідково-консультативну діяльність. Вони допомагають слідчим при підготовці та проведенні таких СРД, як огляд місця події та допит [127]. Спеціаліст, володіючи спеціальними знаннями про конструктивний пристрій вагонів і запірно-пломбувальних пристроїв різних типів, при проведенні огляду цих об'єктів виділяє вузли, на яких можуть бути залишені сліди їхнього розкриття [131]. Надалі спеціаліст при складанні слідчим протоколу огляду місця події надає необхідну допомогу в правильному найменуванні оглянутих об'єктів.

При підготовці до допиту осіб, які працюють на залізничному транспорті, спеціаліст допомагає слідчому ознайомитися зі спеціальною термінологією і методично-правильно сформулювати питання [67]. Участь спеціаліста в допиті допоможе слідчому уточнити окремі обставини події, що сталася, і правильно зрозуміти показання допитуваного.

Інспектор-криміналіст (технік-криміналіст) за допомогою науково-технічних засобів фіксує обстановку місця події; місця слідчого експерименту (до і після реконструкції); місця обшуку; виявлені матеріальні цінності чи їхнє упакування. Використовуючи свої спеціальні пізнання, він дає пояснення слідчому з питань, що виникли, звертає його увагу на обставини, що можуть мати значення для розслідування крадіжки. Також за дорученням слідчого перевіряє по картотеках сліди ніг, знарядь злому, мікрочастинки, вилучені в ході проведення огляду місця події.

Таким чином, розподіл обов'язків учасників СОГ, розроблення примірних програм їхніх дій сприяють поліпшенню спільної роботи слідчого з оперативними співробітниками та іншими суб'єктами. Така діяльність учасників групи акумулює в собі інші основні форми взаємодії. До таких належать:

спільне планування розслідування, що припускає: розробку версій, виділення обставин, що підлягають з'ясуванню;

обговорення доцільності проведення оперативних заходів, слідчих дій, а також тактичних операцій, спрямованих на перевірку версій;

розподіл проведення слідчих дій та оперативних заходів між членами слідчої групи;

взаємний обмін інформацією про результати розслідування, що забезпечує погодженість слідчих дій і розшукових заходів, з метою встановлення місць учинення, приховування крадіжки, збуту матеріальних цінностей і виявлення всіх членів злочинної групи;

постійний спільний аналіз одержаного і доказового матеріалу, що надходить, в процесі якого визначається доцільність проведення інших слідчих дій і здійснюється коректування плану розслідування.

Отже, під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті застосовуються різноманітні форми взаємодії слідчого з оперативними співробітниками та спеціалістами (спільний виїзд на місце

події, проведення СРД, сумісне планування, організація конкретних тактичних операцій).

Найбільш раціональною формою координації діяльності є робота у складі СОГ. Така форма взаємодії допускає маневрування силами, дозволяє вести розслідування в різних напрямках і в різних місцях, дає можливість правильно і своєчасно здійснювати намічені СРД.

Перед початком проведення СРД при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті слідчий має:

- а) проінструктувати усіх членів групи, визначити завдання кожного учасника й кінцеву мету;
- б) розробити та погодити з учасниками групи план проведення кожної СРД;
- в) визначити функції та межі повноважень кожного оперативного працівника і члена групи;
- г) визначити спосіб і характер зв'язку між членами групи у процесі виконання запланованих СРД [238, с. 224].

Тому оперативні працівники у кримінальному провадженні, по суті, є помічниками слідчого, доручення якого з приводу проведення тих чи інших СРД є для них обов'язковими для виконання (ч. 3 ст. 41 КПК України). З огляду на цей підхід належна співпраця між оперативними працівниками і слідчим у відповідному кримінальному провадженні на початковому його етапі є запорукою успішності кримінального провадження.

З проведеного аналізу кримінальних проваджень і результатів анкетування практичних працівників, необхідно констатувати, що під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті взаємодія слідчих з оперативними працівниками частіше проявляється у:

- проведенні спільної діяльності у межах постійно або тимчасово діючих СОГ (96 %);
- виявленні кримінальних правопорушень (35 %);

проведенні ОРЗ, пов'язаних з установленням фактів злочинної діяльності (46 %);

виконанні доручень слідчого (100 %);

сприянні слідчому в проведенні окремих СРД (75 %);

здійсненні взаємного обміну інформацією (100 %).

Важливим чинником ефективної взаємодії слідчих та оперативних підрозділів є швидка, повна й достовірна передача оперативної інформації слідчому. Як свідчать наукові дослідження й практика, нині питання про шляхи надходження цієї інформації, форми її передачі та критерії її відбору ще належним чином не відрегульовано. Опитані нами слідчі підтвердили, що доказову інформацію вони отримують від оперативних працівників переважно: в усній формі (51 %) або у формі рапорту чи довідки (42 %). Натомість 16 % слідчих відповіли, що оперативно-розшукова інформація, яка має значення для розслідування, до них взагалі не потрапляє, а 53,2 % вважають, що надходить запізно. Мабуть тому майже 46,8 % слідчих вважають дефіцит оперативної інформації передумовою низької ефективності розслідування (Додаток Б).

Для вирішення цієї проблеми нами виокремлено основні вимоги щодо скерування доручень і контролю за їх виконанням. Ця діяльність повинна проводитися у певній послідовності й регламентуватися відповідним чином:

1. У разі створення СОГ під час досудового розслідування слідчий (прокурор) надає письмові доручення конкретним співробітникам оперативного підрозділу, включеним до її складу [87]. Слідчий, здійснюючи керівництво СОГ, визначає порядок її роботи, забезпечує узгоджену діяльність усіх її членів, спрямовану на виявлення, фіксацію і вилучення слідів кримінального правопорушення, формування доказової бази.

2. Використання інформації ширшої, ніж матеріали в рамках кримінального провадження, і спрямовані на вирішення ширших завдань, ніж вирішувані в конкретному кримінальному провадженні, тобто, всі форми позапроцесуальної протидії спрямовані на встановлення типових причин та

умов учинення кримінальних правопорушень у групі проваджень для розроблення запобіжних заходів, узагальнення практики реагування на подання. Не допускається надання слідчим (прокурором) неконкретизованих доручень оперативному підрозділу (співробітнику оперативного підрозділу – члену СОГ) та без встановленого строку їх виконання [87].

3. Співробітники оперативних підрозділів не мають права проводити процесуальні дії у кримінальному провадженні за власною ініціативою або звертатися з клопотанням до слідчого судді чи прокурора.

4. Протоколи СРД, проведених співробітниками оперативних підрозділів за дорученням слідчого, мають таке ж доказове значення як і протоколи, складені слідчим [87].

Вважаємо за необхідне розглянути напрями взаємодії оперативних підрозділів і, службових осіб які працюють на залізничному транспорті, у тому числі керівників залізничних станцій (на ефективність такої взаємодії вказали 54 % респондентів), які, з одного боку, мають повноваження та, відповідно, можливості щодо виявлення кримінальних правопорушень, а, з іншого – саме у зв'язку з цими можливостями можуть брати участь у вчиненні кримінального правопорушення. Необхідно зазначити, що така взаємодія є вельми корисною у зв'язку з тим, що керівник станції або інша службова особа має можливості ще на стадії формування злочинного задуму (або перших дій по підготовці до кримінального правопорушення) визначити наявність злочинних дій і повідомити про це оперативних працівників.

Тому, при налагодженні взаємодії з суб'єктами на залізничному транспорті слідчі та оперативні підрозділи повинні врахувати те, що:

такі суб'єкти є першою лінією сигнальної системи сповіщення про можливу підготовку вчинення кримінальних правопорушень і конкретну злочинну діяльність;

взаємодія повинна сприяти максимальному використанню можливостей обох сторін при вирішенні завдань, використанні засобів і методів;

Національна поліція України та Служба безпеки України – головні правоохоронні органи у протидії крадіжкам вантажів на залізничному транспорті, оскільки мають, відповідно, повноваження, доступ до певних інформаційних баз, джерел інформації про стан криміногенної обстановки, сприяють у матеріально-технічному та іншому забезпеченні;

при визначенні форм і способів взаємодії необхідно враховувати правові основи організації та специфіки функціонування як залізничного транспорту загалом, так і залізничних перевезень вантажів зокрема;

взаємодія може бути короткочасною і тривалою (з систематичним, спільно запланованим, узгодженим використанням сил і засобів співпраці), пов'язана з виконанням конкретного поточного завдання;

необхідність дотримуватися принципів взаємодії (законність; самостійність (не перебувають в адміністративному взаємопідпорядкуванні, вирішують свої завдання за допомогою індивідуальних методів і засобів); розмежування компетенції (суб'єкт взаємодії не повинен виконувати невластивні йому функції).

Непроцесуальна чи організаційно-тактична форма взаємодії слідчого зі службовими особами та іншими особами належить до поширених форм взаємодії. Передусім це стосується одержання консультацій від фахівців стосовно:

- 1) нормативних документів, що регламентують перевезення вантажів залізничним транспортом;
- 2) технологічних операцій з вантажем;
- 3) характеру документів, що відображають діяльність Укрзалізниці, порядку та особливостей документообігу;
- 4) спеціальної технічної, наукової, методичної літератури;
- 5) змісту питань для проведення експертного дослідження.

У певних випадках можлива взаємодія з ревізійними підрозділами суб'єктів господарювання [51] щодо внутрішнього та зовнішнього аудиту (аналітична перевірка, юридична перевірка, економічна перевірка, зустрічна

перевірка, логічний аналіз взаємопов'язаних документів, аналіз руху матеріальних засобів і грошових коштів, вибіркова перевірка). Аудитор має брати до уваги дві сторони суттєвості: кількісну та якісну. З якісного погляду він повинен дати своє професійне судження щодо суттєвості виявлених у ході перевірки відхилень. З кількісного погляду встановлюється, чи перевищують окремі знайдені відхилення або їх сума кількісні критерії – рівень суттєвості. Рівень суттєвості – це найбільше значення помилки у звітності, починаючи з якої її кваліфікований користувач з великим ступенем імовірності робить неправильні висновки та приймає неправильні економічні рішення. Концепція суттєвості використовується як основа для планування перевірки під час визначення звітності, які містять помилки, оцінки матеріалів власних досліджень і прийняття рішення про зміст аудиторського висновку [128, с. 65].

З метою удосконалення взаємодії між зазначеними суб'єктами вважаємо за доцільне запропонувати проводити спільні наради з метою напрацювання, затвердження та проведення спільних заходів з питань забезпечення безпеки вантажів, а також необхідно розпочати роботу з відновлення ліквідованих лінійних підрозділів правоохоронних органів.

Ефективність узгодженої діяльності слідчого з вказаними органами значною мірою визначається тривалістю об'єднання спільних зусиль. Така діяльність може мати разовий характер, короткостроковий, або здійснюватися на постійній основі протягом значного проміжку часу (всієї роботи з розслідування конкретного кримінального правопорушення). Однак передумовою якісної взаємодії є вивчення слідчим законодавства про залізничний транспорт України, нормативних актів міністерств, відомств.

Крім цього, працівники органів досудового розслідування повинні ефективно взаємодіяти ще з:

- 1) підрозділами воєнізованої охорони;
- 2) органами місцевого самоврядування;
- 3) громадськими організаціями;

4) засобами масової інформації.

Участь громадськості не пов'язана з підготовкою та виконанням СРД, а головним чином зводиться до наступних форм:

а) повідомлення органів досудового розслідування про вчинені кримінальні правопорушення;

б) створення громадських формувань щодо забезпечення охорони вантажів на залізничному транспорті.

Проте громадськість може бути залучена до підготовки та здійснення СРД, зокрема:

а) під час слідчого експерименту;

б) для виявлення джерел інформації про обставини, які розслідують;

в) для забезпечення охорони огляду місця події);

г) для виконання окремих технічних прийомів, необхідних для проведення СРД, пошукових дій для виявлення та вилучення речових доказів;

д) під час здійснення окремих організаційних заходів з профілактики.

На окрему увагу заслуговує питання взаємодії правоохоронних органів із засобами масової інформації (далі – ЗМІ), оскільки саме ЗМІ є найшвидшим і найпотужнішим комунікаційним каналом між правоохоронними органами та громадськістю. Так, вони можуть бути ефективно використані щодо: а) формування суспільної думки про питання боротьби зі злочинністю; б) поглиблення правової поінформованості населення; в) інформування про діяльність правоохоронних органів; г) допомоги у профілактиці правопорушень.

Інколи саме журналісти володіють інформацією, яка допомагає поліції у розслідуванні, оскільки частіше контактують з очевидцями, які охочіше надають інформацію саме представникам ЗМІ.

Використання ЗМІ у розшуковій діяльності працівниками органів досудового розслідування дозволяє: а) зекономити час, зусилля й засоби; б) оперативно здійснювати ініціувальний вплив на населення; в) практично

не обмежувати територію, населення, яке може бути залучене до розшуку важливого свідка, викраденого вантажу, встановлення місця перебування злочинця тощо.

Поряд з цим публікації журналістів в Інтернеті все частіше стають підставами для внесення відомостей до ЄРДР, і саме за їх матеріалами слідство ще на початковому етапі володіє інформацією про схеми, фігурантів, а нерідко, й документами, які вказують на проведені оборудки на залізничних станціях України.

Отже, взаємодія органів досудового розслідування з іншими підрозділами правоохоронних органів, державними та громадськими інституціями, окремими громадянами й ЗМІ є дієвим інструментарієм підвищення ефективності протидії крадіжкам вантажів на залізничному транспорті. Результативність діяльності взаємодіючих суб'єктів може бути досягнута лише при обов'язковому дотриманні певних умов. Насамперед повинні бути визначені взаємодіючі ланки, їх завдання та обсяг взаємодії, чітко розподілені функціональні обов'язки, обрані форми взаємодії та визначені конкретні виконавці, яким повинні бути роз'яснені поставлені перед ними спільні завдання. Потім належить забезпечити обмін взаємною інформацією, визначити способи та засоби зв'язку (наради, робоче обговорення конкретних ситуацій, контакти тощо) між взаємодіючими ланками. Крім того, має бути чітке маневрування силами та засобами відповідно до обстановки, а також постійне керівництво й контроль за виконанням узгоджених спільних заходів.

Висновки до розділу 2

1. Головними завданнями, що постають перед слідчим на початковому етапі розслідування, є належний збір і фіксація як матеріальних (у 86 % випадків кримінальне провадження цієї категорії розпочинається з огляду

місця події), так і ідеальних слідів учинення кримінального правопорушення. Приводом для початку кримінального провадження щодо крадіжки вантажу на залізничному транспорті стали: заява потерпілого (представників потерпілих) (66,4 %); повідомлення про виявлення викраденого вантажу, більшість з яких від службових осіб Укрзалізниці (17,9 %); повідомлення про затримання злочинця на місці вчинення кримінального правопорушення (10,3 %); заяви та повідомлення представників громадськості й факти, опубліковані в засобах масової інформації (5,4 %).

2. Розроблено алгоритм невідкладних дій працівника чергової служби поліції при надходженні повідомлення про крадіжку вантажу на залізничному транспорті, який полягає у наступному: 1) з'ясувати: а) час, місце та обставини крадіжки, номер відправлення, номер вагона (контейнера), з якого вчинено крадіжку, викрадене майно, його вартість, прикмети, чи є пломби на вагоні (контейнері) тощо; б) спосіб учинення крадіжки, хто відправник і отримувач вантажу, їхні адреси, маршрут руху залізничного транспорту, чи перебував вантаж під охороною; в) через диспетчера (чергового) залізничної станції, інших працівників залізничного транспорту встановити ймовірне місце вчинення крадіжки, на яких станціях поїзд зупинявся, тривалість зупинки, чи не було в складі поїзда вагона з людьми; г) установчі дані та місце перебування заявника; д) прикмети, установчі дані та місце перебування правопорушників; 2) попередити заявника про необхідність збереження обстановки на місці події до прибуття працівників поліції; 3) зареєструвати повідомлення в установленому порядку; 4) негайно направити на місце події СОГ, інші наряди поліції (за необхідності); 5) негайно доповісти начальнику органу (підрозділу) поліції, його заступникам (відповідно до розподілу функціональних обов'язків), відповідальному органу (підрозділу) поліції (начальнику сектору реагування патрульної поліції) та до чергової служби вищого рівня; б) орієнтувати про прикмети викраденого та правопорушників (якщо вони відомі) наряди поліції, дільничних офіцерів поліції, чергових органів

(підрозділів) поліції за маршрутом руху поїзда; 7) надіслати до чергової служби вищого рівня інформацію про з'ясовані обставини вчинення кримінального правопорушення, вжиті заходи та їх результати.

3. Встановлено типові обставини, що впливають на формування слідчих ситуацій і хід розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті: 1) джерело одержання первинної інформації про кримінальне правопорушення (підтвердили 52,8 % опитаних слідчих); 2) ким зібраний первинний матеріал (правоохоронними органами, службами контролю та безпеки на залізничному транспорті) (28,4 %); 3) статус особи, яка притягується до кримінальної відповідальності (найманий працівник на залізничному транспорті, службова чи стороння особа) (34,5 %); 4) кількісний склад суб'єктів кримінального правопорушення (груповий чи одноособовий характер учинення кримінального правопорушення) (85 %); 5) позиція потерпілого (15,4 %).

4. Виокремлено типові слідчі ситуації за участі підозрюваного, зокрема: 1) підозрюваний визнає себе повністю винним і дає показання стосовно всіх обставин кримінальної протиправної події, що підтверджується наявними у провадженні доказами (23,6 %); 2) підозрюваний частково визнає свою вину (35,3 %); 3) підозрюваний не визнає себе винуватим у вчиненні кримінального правопорушення (заперечує зміст повідомлення про підозру, намагається її оскаржити) (21 %); 4) особу затримано, повідомлено про підозру, обрано запобіжний захід, не пов'язаний з триманням під вартою, й надалі місцезнаходження підозрюваного стало невідомо (20,1 %) (наголошено, що у цій ситуації комплекс процесуальних дій для слідчого набагато більший, ніж у попередніх, й полягає, зокрема, у складанні постанови про оголошення в розшук підозрюваного, зверненні з клопотанням про дозвіл на затримання й зміну запобіжного заходу та надання доручення оперативним підрозділам щодо збору матеріалів про місцезнаходження останнього).

5. Найбільш використовуваними формами взаємодії між слідчими та оперативними працівниками в процесі розслідування є: доручення слідчого щодо проведення СРД відповідним оперативним підрозділам (100 % опитаних слідчих та оперативних співробітників); консультації (80 %); погоджене планування спільних СРД (52 %); діяльність у складі СОГ (100 %); обмін інформацією (21,2 %); надання допомоги слідчому при провадженні окремих СРД (35,3 %); спільне використання техніки, засобів зв'язку і транспорту, що має в своєму розпорядженні оперативний підрозділ (4 %); спільний аналіз причин і умов, що сприяли вчиненню кримінального правопорушення (6 %).

Розглянуто особливості взаємодії органів досудового розслідування з працівниками залізничного транспорту та керівниками залізничних станцій (на ефективність цієї взаємодії вказали 54 % респондентів). Специфіка такої взаємодії полягає у тому, що такі особи, з одного боку, мають службові обов'язки та повноваження й, відповідно, можливості щодо виявлення кримінальних правопорушень ще на стадії формування злочинного задуму (або перших дій по підготовці до кримінального правопорушення), а, з іншого – саме у зв'язку з цими можливостями самі можуть брати безпосередню або опосередковану участь у вчиненні кримінального правопорушення й приховувати це під час співпраці з органами досудового розслідування.

РОЗДІЛ 3

ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

3.1 Огляд

Після початку кримінального провадження працівники, уповноважені на проведення досудового розслідування, проводять низку СРД, за допомогою яких збирають і перевіряють докази. Перелік цих дій чітко визначено в КПК України. Проте не є обов'язковим, щоб у процесі розслідування за кожним кримінальним провадженням усі вони виконувалися. Залежно від конкретних обставин, тобто від сформованої слідчої ситуації, особа, яка провадить розслідування, самостійно вирішує, які саме дії, коли і в якій послідовності провести [74, с. 368]. Водночас СРД проводяться лише після внесення відповідних відомостей до ЄРДР (ч. 2 ст. 214 КПК України) і лише в межах строків, передбачених ст. 219 КПК України. Будь-які СРД, проведені з порушенням цього правила, є недійсними, а встановлені внаслідок них докази – недопустимими [92].

Огляд – це СРД, що полягає в безпосередньому сприйнятті зовнішніх ознак матеріальних об'єктів з метою виявлення та фіксації відомостей щодо обставин учинення кримінального правопорушення (ч. 1 ст. 237 КПК України). Тобто мета огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті – виявлення відомостей щодо обставин учинення кримінального правопорушення та їх відповідна фіксація. Втім, кожен з видів слідчого огляду (місцевості, приміщення, речей та документів) має свої специфічні особливості, що визначають порядок його проведення [193]. Проте є низка положень процесуального, організаційного й тактичного характеру, загальних для всіх видів оглядів.

Наразі важко уявити хоча б одне кримінальне провадження, у перебігу якого не проводився огляд, зокрема огляд місця події, так як остання дія є одним із важливих першочергових способів пізнання та отримання інформації про обставини кримінального правопорушення [136, с. 22].

Крім цього, огляд місця події належить до числа СРД, зволікання з проведенням яких може спричинити зміну обстановки, зникнення слідів кримінального правопорушення або особи, якою він був учинений, предметів, які можуть стати речовими доказами та ін. Власне цим і зумовлений той факт, що огляд місця події, на відміну від інших СРД, у невідкладних випадках може бути проведений до внесення відомостей до ЄРДР, що відповідно до ч. 3 ст. 214 КПК України здійснюється негайно після завершення огляду [134].

Отже, огляд місця події – це СРД, яка полягає в дослідженні матеріальної обстановки місця вчинення кримінального правопорушення шляхом безпосереднього особистого його сприйняття слідчим, прокурором, іншими учасниками огляду, з метою виявлення, фіксації та вилучення слідів кримінального правопорушення й інших речових доказів, з'ясування механізму події та інших обставин, що мають значення для кримінального провадження [178, с. 415].

Загальним завданням огляду місця події є встановлення механізму події в усіх його деталях, тобто вирішення питання про те, що саме і яким чином відбулося на місці події. Водночас загальне завдання цієї СРД поділяється на низку окремих завдань, серед яких:

- 1) вивчення та фіксація обстановки огляду місця події;
- 2) встановлення характеру впливу правопорушника на навколишнє середовище;
- 3) виявлення, фіксація та вилучення слідів кримінального правопорушення;
- 4) виявлення правопорушника й мотивів кримінального правопорушення;

5) встановлення причин та умов, які сприяють учиненню кримінального правопорушення;

б) отримання необхідних даних для здійснення подальших СРД.

Вирішення вказаних завдань знаходиться в прямій залежності від якості дотримання спільних положень тактики огляду. Проте нерідко значення і можливості огляду недооцінюються, він проводиться поверхнево, квапливо, або просто формально.

Уся діяльність з організації і проведення огляду місця події під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті поділяється на три етапи: підготовчий, робочий, заключний [17; 95].

1. Підготовчий (підготовка до огляду) етап складається з двох стадій [184; 205; 219]:

1.1. Підготовка до виїзду на місце події, що передбачає:

– уточнення отриманих вихідних даних про подію (наприклад, до виїзду на місце події слідчий повинен з'ясувати, за яких обставин, де, коли і ким була виявлена крадіжка; вжити заходів щодо охорони місця події; дати вказівку про припинення всіх операцій з вантажем і заборонити відправку поїзда за призначенням без відчеплення вагону (контейнера) з ознаками розкрадання. Встановити контакт з начальником станції і запропонувати не починати комісійне вивантаження вантажу без його участі, а якщо вона вже почата, то припинити її);

– визначення складу учасників огляду, створення СОГ (забезпечити участь в огляді спеціалістів, кінолога, понятих, працівників залізничного транспорту);

– перевірку готовності техніко-криміналістичних та інших технічних засобів.

1.2. Підготовка на місці події, де головна роль належить слідчому:

– вжиття додаткових заходів з охорони місця події та інших заходів, спрямованих на послаблення негативних наслідків або їх ліквідацію

(зокрема, спільно з представниками залізниці потрібно вирішити питання про виведення вагону з рухомого складу з метою подальшого огляду);

- уточнення наявної початкової інформації (час прибуття поїзда, тривалість його стоянки на станції і біля світлофора, ким і коли був відкритий вагон (контейнер), ким і який вантаж був вивантажений і де він знаходиться в даний час, ретельно вивчити перевізні та інші документи, організувати опитування осіб, які виявили крадіжку, а також визначити зміни, які могли бути внесені до обстановки місця події з моменту виявлення ознак крадіжки до прибуття працівників поліції);

- складання плану дій та його коригування в процесі проведення огляду;

- розподіл обов'язків між учасниками СОГ на підставі плану.

Інспектор-криміналіст (технік-криміналіст), разом із слідчим додатково повинен з'ясувати:

- які сліди вже виявлено, позначити їх спеціальними або підручними вказівниками, забезпечивши їх збереження;

- які зміни відбулися в початковій обстановці місця події (провести орієнтовну та оглядову фотозйомку місця події);

- визначити доріжки пересування уповноважених на проведення огляду учасників СОГ, понятих тощо.

Проаналізувавши отриману на підготовчому етапі інформацію та оцінивши обстановку, що склалася, слідчий приступає до наступного етапу огляду місця події.

2. Робочий етап складається із загального та детального огляду.

2.1. Стадія загального огляду передбачає:

- орієнтування на місці події, проведення попереднього огляду, сприйняття обстановки загалом і в нерухомому стані;

- здійснення орієнтуючої, оглядової фотозйомки;

- визначення вихідної точки огляду (умовного центра, периферії), коригування плану дій, послідовності, вибір необхідних техніко-криміналістичних засобів;

- визначення методів обстеження місця події, які поділяються на види:

- а) за характером дослідження: статичний і динамічний;

- б) за охопленням обстановки: вибірковий (або суб'єктивний) і суцільний (або об'єктивний);

- в) за глибиною дослідження: загальний і детальний;

- г) за послідовністю дослідження (застосування засобів): концентричний - від умовної периферії до умовного центру (по спіралі, що згортається); ексцентричний - від центру до периферії (по спіралі, що розгортається); фронтальний (або лінійний) - від однієї межі до іншої; секторний, вузловий; огляд за квадратами, прямокутниками тощо.

Необхідно зазначити, що статичний і загальний методи характерні для стадії загального огляду, динамічний і детальний - для детального. Бажано застосовувати суцільний метод, так як при застосуванні вибіркового методу можуть бути втрачені деякі сліди (тому він вважається менш ефективним).

2.2. На стадії детального огляду:

- з використанням обраних методів і техніко-криміналістичних засобів планомірно й ретельно, щоб нічого не було упущено, слідчий зі спеціалістом обстежують обстановку та всі об'єкти, що знаходяться на місці події, встановлюють їх місцезнаходження, взаєморозташування стосовно двох орієнтирів, форму, розміри, особливості (все, що може мати значення для розслідування кримінального правопорушення);

- необхідно здійснити вузлову та детальну фотозйомки;

- окремі об'єкти вилучають, пакують.

На цій стадії отриману інформацію аналізують та оцінюють (звичайно, така дія проводиться й раніше). На підставі інформації висуваються версії про характер події загалом та окремі її обставини (особу правопорушника, мотив, спосіб учинення тощо). Необхідно звернути увагу на ті обставини, які

суперечать висунутій версії та звичайному для такої ситуації перебігу, розвитку події. Вони можуть бути підставою для висунення версії про інсценування кримінального правопорушення.

Огляд вагону (контейнера) здійснюється до комісійного вивантаження і перерахунку вантажу. Його потрібно починати з перевірки правильності опломбування цілісності пломбувального дроту пломби, гнучкого елемента (тросу), стрижня і корпусу запірно-пломбувального пристрою, відповідності контрольного знаку і назви станції накладній. Також перевіряється справність закручування і зовнішніх замикаючих пристроїв.

Перш ніж приступити до детального огляду запірно-пломбувального пристрою важливо: зафіксувати положення щодо запірного устрою; виявити і вилучити можливі відбитки рук на корпусі або інші сліди.

При огляді запірно-пломбувального пристрою стрижньового типу встановлюються: довжина стрижня; наявність на стрижні запобіжної втулки, голівки і різьблення; розміри і колір корпусу; відповідність змісту контрольних знаків на голівці стрижня маркувальним позначенням на корпусі і даним в перевізних документах; інші відмітні особливості.

При огляді запірно-пломбувального пристрою з гнучким елементом встановлюються: наявність петлі та її розміри; правильність пломбування; довжина і діаметр троса; розміри, матеріал і колір корпусу; відповідність змісту контрольних знаків на корпусі даним у перевізних документах; наявність і стан шайби, запресованої в корпус гнучкої пломби; взаємне розташування шайби і корпусу (при правильному пломбуванні шайба гнучкої пломби внутрішнім різьбленням одягається на корпус запірно-пломбувального пристрою).

Крім того, в процесі огляду встановлюється стан замикаючих пристроїв вагонів (контейнерів) – поєднаних отворів (рукоятки і скоби запірного пристрою контейнера; вушок кришки люка і горловини цистерни тощо), в які зверху вниз має бути вставлений стрижень або пропущений гнучкий елемент:

їхній діаметр, наявність забруднень, свіжих подряпин, слідів розпилу, різання, тиск, деформації отвору та ін.

При огляді дверних накладок ретельному огляду підлягають місця їх кріплення: вушка і стійки вагону. Якщо відкручувалися болти, що кріплять нижню металеву планку дверей, то на них залишаються сліди ковзання у вигляді подряпин, ущільнень і мазків, утворених фарбувальною речовиною або брудом із знаряддя злому. На дверній накладці та її вушках можуть бути виявлені сліди розпилу, різання і сліди термічної дії. При використанні злочинцями «гусячої лапи» (ножиць для різання товстих листів металу) залишаються рвані краї виконаного зломщиком отвору; при зломі шляхом свердління дрилем суцільних лав отворів – нерівні краї отвору у вигляді послідовної лави западин.

Для злому автогенним апаратом характерними ознаками є: наявність газового балона або його слідів, згорілих, обгорілих сірників; запах ацетилену, шматочки карбиду кальцію, гашеного вапна, напливи металу та інше [200, с. 156].

Після огляду пломб, закручувань і замикаючих пристроїв встановлюється стан: дверей, стін, підлоги і даху; гальмівних майданчиків, сходів і поручнів; бічних, розвантажувальних, завантажувальних люків; автономного генератора; бортів, стійок, підлогового настилу платформи; казана, люка, ковпака, кришки запобіжного клапана деталей зливного приладу. Огляд рекомендується починати з місця розташування пошкоджень об'єкта.

При огляді дверей, стін, підлоги і даху звертають увагу на міцність закриття дверей, наявність або відсутність в їхній обшивці пролому із слідами розрубу, надрубу, свердління, ковзання, розпилу, різання, залишених знаряддями та інструментами злому, а також слідів рук, ніг, крові, мікрочасток у вигляді латочок і ниток тканини від одягу. У випадках виявлення пролому потрібно встановити та описати розташування отвору, його відстань від землі, форму, розміри, характер країв, наявність і

розташування надрізів, надпилів, розташування вм'ятин і подряпин, характерних для обмежувача і рукоятки знаряддя злому.

При огляді люків встановлюється їхній стан з метою відшукування слідів розпилу, ковзання, відшаровування, забруднення, слідів рук, плям крові та волокон тканини, які можуть бути залишені злочинцем у результаті злому та проникнення.

Борти, стійки, підлоговий настил платформи оглядаються на предмет виявлення слідів злому, поверхневих слідів рук і ніг, залишених злочинцем знарядь злому і різних предметів, а також слідів кріплення викраденого вантажу. На підлозі платформи або піввагона, які перевозили контейнер, з якого здійснена крадіжка, можуть залишитися тріски, що відокремилися в процесі злому, тирса, знаряддя злому, частини вантажу та його упаковки, предмети, що належали злочинцеві, зірвані пломби, бирки з маркуванням відправника, зрубані закручування, а також втиснуті сліди знарядь злому.

Ретельному дослідженню при огляді контейнера підлягають двері, осі дверних петель, гнізда і штирі дверних замків, каркас контейнера, тягові пояси і підіймальні кільця. Необхідно точно встановити місцезнаходження контейнера в комплекті контейнерів на рухомому складі та відобразити схематично їхнє розташування на платформі (піввагоні).

У процесі огляду цистерни можна виявити сліди протікання наливного вантажу і пробки, яка може бути вставлена в просвердлений отвір і замазана фарбою або нафтопродуктами під колір цистерни. При виявленні слідів свердління рекомендується встановити та описати їхнє місцезнаходження, розміри (діаметр, глибина) кожного сліду, наявність, характерні особливості стружки та ін. Після огляду однієї сторони казана цистерни переходять до огляду ковпака, кришки запобіжного клапана, деталей зливного приладу.

Після зовнішнього огляду рухомого складу потрібно проводити спільний огляд внутрішніх часток об'єкта рухомого складу. Слідчий повинен звернути увагу на повноту завантаження, на те, як розташований вантаж; чи є вільний простір і яких він розмірів, чи поміститься в нього виявлена нестача

вантаж; чи були порушені правила завантаження і в чому полягають порушення.

Далі, на наш погляд, необхідно перейти до огляду залишеного вантажу. В процесі спільного огляду встановлюють і описують правила укладання вантажу всередині вагону (контейнера); властивість матеріалу, з якого виготовлені тара і пакувальний матеріал, чи відповідають вони стандарту і вантажу, що перевозиться; чи відповідає маркування, трафаретні написи і знаки даним у накладній; якщо є розсип вантажу, то де і в якій кількості. Після загального огляду вантажних місць здійснюється їхній детальний огляд і послідовне звільнення підлоги, стін вагону і бортів піввагона або платформи. Звільнені місця також мають бути піддані ретельному огляду.

При детальному огляді вантажу встановлюються розмір і вага вантажних місць; стан укладання в тарі. Особливій увазі підлягають місця з порушеною тарою та упаковкою. При огляді вантажних місць з'ясовуються і описуються сліди пошкоджень, визначається матеріал і стан пакувального дроту, мотузки, стрічки і пломби; текст етикеток або написів; типи швів, спосіб закладення кутів упаковки, однорідність ниток тощо.

Огляд ділянки залізничного перегону здійснюється у випадках: 1) перевірки версії про вчинення крадіжки під час руху поїзда; 2) виявлення викраденого вантажу поблизу залізничного полотна.

Перед оглядом ділянки залізничного перегону рекомендується отримувати дані швидкостемірної стрічки поїзда і довідку про виконання графіка його руху [129, с. 234]. При цьому звертається увага на характер профілю залізничної колії, ретельно досліджуються ділянки із затяжними підйомами, якими поїзд рухався з малою швидкістю і де найбільш вірогідне виявлення слідів злочинців, падіння скинутого ними вантажу та його упаковки. При огляді лісопосадок, а також прилеглої до залізничного полотна місцевості, доцільно використовувати допомогу громадськості. Дуже важливо місця знаходження виявлених знарядь кримінального правопорушення, залишків упаковки, пломб і закручувань, слідів ніг,

автотранспорту та інших слідів і предметів злочинця точно зафіксувати відносно залізничної колії, кілометрових і пікетних знаків.

3. На заключному етапі огляду місця події слідчий:

- складає протокол огляду місця події (спеціаліст при цьому надає допомогу в описі слідів);
- упаковує об'єкти, вилучені з місця події (спеціаліст також надає допомогу слідчому при упакуванні вилучених слідів);
- вживає заходів щодо збереження об'єктів, які мають доказове значення, та які неможливо вилучити з місця події;
- вживає заходів щодо заяв, які надійшли від учасників огляду [178, с. 416–418].

Структурний аналіз кримінальних проваджень, розпочатих за фактом учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, показав, що при проведенні огляду місця події та оформленні його результатів були допущені такі недоліки: неповний опис у протоколі огляду обстановки місця події (30,5 %); відсутність при цьому належної послідовності (15,1 %); неточний і неповний опис виявлених слідів, а також інших речових доказів (14,4 %); не були вилучені виявлені та описані в протоколі речові докази (20,3 %); не проводилася фотозйомка (12,5 %) (Додаток Б).

Водночас серед різновидів огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті важливе місце посідає огляд викраденого вантажу та пов'язаних з вантажем документів.

Огляд товарно-матеріальних цінностей рекомендовано проводити з використанням засобів криміналістичної техніки (лупи, ультрафіолетові освітлювачі, електронно-оптичні перетворювачі, біноклярні мікроскопи), за участі спеціаліста – експерта-криміналіста (техніка-криміналіста) [123, с. 37; 220; 236].

У протоколі огляду повинно бути зазначено: кількість наявних пошкоджень, їхня форма, розмір і розташування, вид пошкоджень (розриви, потертості тощо), характер країв (рівні, звивисті, волокнисті). Для додаткової

фіксації слідової інформації потрібно застосовувати фотографування за правилами масштабної фотозйомки [86, с. 140]. По завершенню СРД вантаж повинен бути вилучений та належним чином упакований.

Поряд з цим огляд документів є різновидом слідчого огляду і здійснюється відповідно до правил, розроблених криміналістикою для цього виду об'єктів. Під час огляду перевізних документів слідчий повинен перевірити, чи має документ усі встановлені реквізити, при необхідності порівняти документ, що оглядається, з аналогічним зразком, з'ясувати, чи відповідає вигляд друку і штамп найменуванню організації, від якої він надходить, чи немає суперечності між текстами друку і штампу.

Основний перевізний документ, що свідчить про укладення договору між перевізником і вантажовідправником, а також супроводжуючий вантаж на всьому шляху його прямування – залізнична транспортна накладна. При її вивченні слідчий може отримати відомості про об'єкт рухомого складу, вантаж, що перевозиться, його упаковку, висоту укладання (наливання), часу прийому вантажу до перевезення; дізнатися найменування станції і шляху відправлення (перевізника), а також шляху призначення; виявити відомості про вантажовідправника і вантажоодержувача; якщо вантаж імпортовий або експортний, то в накладній містяться відомості про припортову або прикордонну передавальну станцію. Порівняння ваги і кількості місць у вагоні із записами в накладній дає можливість визначити рід і кількість недостачі вантажу.

При оформленні перевезення вантажу з використанням електронної накладної всі дані в ній вказуються відповідно до класифікатора для автоматизованої системи управління залізничним транспортом.

Книга прийому вантажів до перевезення ведеться прийомоздавачами товарних контор. При її вивченні можна встановити порядок ввезення і прийому вантажів, рід і стан упаковки, число місць, вагу і найменування вантажу, прізвища представників вантажовідправника і прийомоздавача, а

також час закінчення вантаження, номер вагону, його тип і вантажопідйомність.

Зі змісту дорожньої відомості можна з'ясувати маршрут і час транспортування вантажу, а також прізвища відповідальних працівників транспорту, що мали доступ до вантажу при його обробці. В шляху прямування на зворотній стороні дорожньої відомості проставляються штемпельні відмітки зі вказівкою дати слідування стиковою станцією з однієї дороги на іншу, пункту і дати перевантаження або сортування. По таких документах досить просто зібрати інформацію, що цікавить слідчого. Корінець дорожньої відомості пересилається в управління шляху відправлення (у розрахункову вузлову контору).

При вивченні змісту вагонного листа слідчий може встановити номер вагону (контейнера); відомості про пломби, кількість і рід вантажу, що перевозиться, час вантаження і вивантаження, найменування станції відправлення, сортування і призначення, відомості про перевантаження вантажу в інший вагон, номери накладних, на підставі яких проведено завантаження. З вагонного листка можна отримати дані про прийомоздавача, що оформляв вантаження і вивантаження. У товарній конторі до вагонного листа прикладаються відповідні накладні та дорожні відомості, після чого всі ці документи здають в технічну контору.

На станції формування поїзда складається натурний лист. З його змісту можна встановити, коли і на якій станції розформувався поїзд, номери вагонів і порядок їхнього розташування у складі поїзда в передбачуваний момент вчинення крадіжки, вагу вантажу, пункти призначення для кожного вагону, відомості про те, в якому місці складу є вагони з гальмівними майданчиками, а також про вагони, що супроводжуються воєнізованою охороною.

Книга вивантаження вантажу ведеться прийомоздавачами складів і вантажних дворів. По ній можна визначити виявлені при вивантаженні недостачі, надлишки і пошкодження вантажів, стан упаковки, прізвища

працівників, які допустили пошкодження вантажу при вивантаженні, хто і коли видавав й отримував вантаж, по яких документах і на якому транспорті він був вивезений з території станції або вантажного двору.

У комерційному акті фіксуються стан вантажу у вагоні, стан укладання, правильність розміщення вантажу, наявність захисного маркування, число і вага недостатньої кількості вантажу, сума збитку, хто і яким способом визначав вагу вантажу (за стандартом, трафаретом, обміром, умовно або шляхом зважування), ким був завантажений вантаж у вагон, обставини виявлення несправності вагону, прізвище особи, яка виявила її, дані відправника, одержувача, номер вагону, стан люків та інша інформація в короткій і чіткій формі. Якщо нестача виявлена в закритому вагоні, то повинно бути вказано, чи завантажений вагон до повної місткості або ж в ньому є незайнятий простір, якщо так, то якого розміру і скільки в цьому просторі могло бути завантажено. Крім того, окремо фіксуються відомості про пломби залізниці (найменування станції, дороги, контрольні знаки і номер лещат) і пломби відправника (найменування станції і дороги, найменування відправника, контрольні знаки), якщо вони були. Якщо пошкоджена упаковка вантажу, то вказується, в чому полягають пошкодження, чи можна вилучити вантаж з тари, чи не розсипаний він у вагоні. Якщо на упаковці є пломби відправника, то вказати їхній стан і можливість доступу до вантажу без порушення пломб тощо.

Вивченням акта загальної форми встановлюються місце і час виявлення порушень правил перевезення або несправностей, їхній характер, прізвища осіб, які виявили дані порушення.

У довідці про виконання графіка руху поїздів містяться відомості, що дозволяють встановити номер поїзда, кількість вагонів у складі, станцію призначення кожного з них, час проїзду, місце і час стоянки, причіплювання і відчеплення вагонів.

У маршрутних листах стрільців, супроводжуючих вагон, містяться відомості про те, де, коли, який вантаж прийнятий під охорону, до якої

станції супроводжувався, в якому стані зданий. Приводяться також відомості про комерційну несправність.

По записах в книзі переважування вантажів на контрольних вагах визначається вага вантажу, вагонів з вантажем і порожняка.

Крім цього, варто звернути увагу, що розповсюдження у суспільстві відеотехніки та камер відеоспостереження до масового рівня вплинуло на збільшення кількості проведення оглядів електронних документів (відеозаписів) записаних і збережених на цифрові носії інформації (флеш-карти, оптичні диски та ін.), які часто долучаються до матеріалів кримінального провадження за клопотанням потерпілих чи сторони захисту, або отримані за запитом слідчого, чи на виконання ухвали слідчого судді про тимчасовий доступ до речей і документів [188, с. 107; 217].

Огляд цифрових носіїв інформації, електронних документів (файлів з матеріалами відеозапису) здійснюється за загальними правилами, передбаченими гл. 19 КПК України (загальні положення досудового розслідування) [115].

Отже, оглядом у кримінальному провадженні є СРД, що здійснюється уповноваженим суб'єктом як до початку (огляд місця події – у невідкладних випадках) розслідування, так і після внесення відповідних відомостей до ЄРДР, змістом якої є вивчення та фіксація об'єктів з метою одержання фактичної інформації про обставини кримінального правопорушення.

Резюмуючи, сформуємо власні науково-практичні рекомендації, які необхідні для забезпечення ефективності огляду у досліджуваній категорії кримінальних правопорушень:

1. Для кваліфікованого проведення огляду місця події слідчому не обійтися без спеціальних знань щодо виконання перевезень вантажів залізничним транспортом: у необхідних межах потрібно знати організацію комерційної і вантажної роботи залізничного транспорту, конструктивні особливості об'єктів рухомого складу, правила перевезень, технологію операцій з прийому, перевезення і видачі вантажів; порядок оформлення

перевізних документів, охорону вантажів, обов'язки залізничної адміністрації і клієнтури, що користується послугами транспорту [122].

Крім цього, слідчому необхідно мати уявлення про порядок формування і розформування вантажних поїздів, про організацію роботи бригад у пунктах технічного огляду, про територію сортувальних й вантажних станцій, про конструктивні особливості вагонів і контейнерів [118]. Як свідчать результати опитування, за пошуком цієї інформації правоохоронці найчастіше звертались до своїх колег (у 60 % випадків), фахівців – залізничників (у 25 % випадків) і рідше – до спеціальної літератури (у 15 % випадків) (Додаток В).

2. Обов'язкове залучення до огляду інспектора-криміналіста (техніка-криміналіста) для виявлення, фіксації і вилучення слідів (речових доказів), проведення відеозапису, фотографування обстановки місця події і використання інших техніко-криміналістичних засобів.

Варто зауважити, що залучення спеціалістів (у контексті пошуку та фіксації джерел інформації про кримінальну подію) – це не лише доцільна форма застосування спеціальних знань і технічних засобів під час провадження СРД, але й гарантія якісного та ефективного виконання слідчим своїх професійних обов'язків у конкретних умовах.

Особиста участь спеціаліста у підготовці та проведенні СРД – це не перекладання слідчим частини своїх обов'язків, а необхідність грамотного використання спеціальних знань з різних галузей науки й техніки з метою якісного досудового розслідування кримінального правопорушення.

Необхідно додати, що розвиток криміналістичної техніки, розробка нових методик дослідження слідів і речовин сьогодні дозволяють проводити криміналістичне дослідження деяких об'єктів безпосередньо в процесі оглядів місць подій [110, с. 278].

Як показав аналіз кримінальних проваджень, до участі в огляді місця події за фактом повідомлення про крадіжку вантажу на залізничному транспорті інспектор-криміналіст (технік-криміналіст) залучався лише в

74,2 % випадків, і це при тому, що 20 % в ході огляду взагалі нічого не вилучалося, а лише описувалася обстановка. Такий відсоток оглядів (25,8 %), проведених без участі експерта-криміналіста (техніка-криміналіста), свідчить про присутність недооцінки практичними працівниками важливості матеріальних слідів і про суттєві проблеми укомплектування кадрів Національної поліції (Додаток В).

3. Забезпечення планомірності огляду. Будь-який огляд повинен проводитися в певній послідовності. Для цього огляд рухомого складу, в якому нестача вантажу виявлена в процесі прийому, технічного огляду поїзда, що прибув, або під час його стоянки, необхідно проводити в два етапи.

Перший включає зовнішній огляд рухомого складу і ділянки залізничної станції – місце виявлення ознак крадіжки без вивантаження вантажу. Потім вагон (контейнер) пломбують контрольною пломбою, складають акт загальної форми і направляють на вантажний двір (контейнерний пункт) даної станції, або за маршрутом слідування до найближчої станції, відкритої для вантажних робіт.

Другий етап передбачає повторний огляд рухомого складу зовні, огляд вагону (контейнера) всередині, вивантаження та огляд вантажу, що перевозиться, в повному об'ємі.

При цьому, зазвичай, виникає необхідність в огляді не лише рухомого складу і вантажу, але і ділянок залізничної станції, залізничного перегону, а також прилеглої до них території. На наш погляд, огляд матиме позитивні результати, коли всі названі вище об'єкти оглянуть одночасно. У зв'язку з цим рекомендується створювати декілька СОГ. Кожна складає самостійний протокол.

4. Своєчасне прибуття СОГ на місце події. В умовах роботи залізничного транспорту особливо важливий факт негайного виїзду слідчого та оперативних працівників на місце події у зв'язку з тим, що:

- вагон або контейнер не може надовго затримуватись, оскільки простій залізничного рухомого складу веде до значних матеріальних витрат;
- інтенсивність руху поїздів, а також проведення на станції маневрових робіт нерідко призводить до знищення слідів кримінального правопорушення.

5. Ретельне вивчення перевізних документів. Тільки після дослідження слідів кримінального правопорушення і перевізних документів можна зробити висновок, чи збігається місце виявлення крадіжки вантажу з місцем її вчинення.

3.2 Обшук

Проведення обшуку під час досудового розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є одним із способів отримання доказів учинення кримінального правопорушення. Обшук може бути особи, або проводитись на станції, за місцем проживання, місцем роботи підозрюваного, в гаражі, підсобному приміщенні, на дачі тощо. При цьому від своєчасності проведення та грамотної організації цієї СРД безпосередньо залежить результат досудового розслідування.

Загальними завданнями обшуку є:

1) виявлення та вилучення:

знарядь кримінального правопорушення (наприклад, знарядь зламу та інших об'єктів);

предметів зі слідами кримінального правопорушення або тих, що є результатом кримінально-протиправної діяльності (наприклад, підроблені документи);

предметів і цінностей, здобутих (нажитих) кримінально-протиправним шляхом;

документів, що мають значення для досудового розслідування або

характеризують особу правопорушника (фотознімки, аудіо- та відеозаписи, листи, щоденники, записники);

об'єктів, що використовувалися для реалізації кримінально-протиправного задуму;

об'єктів, що вилучені з цивільного обігу, заборонені для використання або потребують спеціального дозволу, незалежно від того, відносяться вони до кримінального провадження чи ні (вогнепальна та холодна зброя, наркотичні засоби, вибухові пристрої, таємні документи тощо);

майна для забезпечення відшкодування заподіяних збитків (з метою забезпечення цивільного позову) або в цілях можливої конфіскації;

інших об'єктів, що мають значення для досудового розслідування і виступають засобом встановлення об'єктивної істини;

2) виявлення:

осіб, які переховуються від слідства та суду або втекли з-під варти чи з місць позбавлення волі та перебувають у розшуку;

трупів та їх частин;

тварин (тих, що використовувалися як засоби або знаряддя вчинення кримінального правопорушення);

3) перевірка зібраних за кримінальним провадженням доказів та одержання нових доказів й перевірка слідчих версій, що висунуті слідчим на початковому етапі досудового розслідування;

4) встановлення обставин, що сприяли або перешкоджали учиненню кримінального правопорушення, вжиття заходів профілактичного характеру та ін. [104, с. 157–158; 212, с. 288–289; 227, с. 422].

У разі затримання особи необхідно негайно провести її особистий обшук, звернувши увагу на наявність слідів кримінального правопорушення [192].

Сприяють слідчому при проведенні обшуку відповідні спеціалісти (залежно від обставин кримінального провадження). Вони звертають увагу слідчого на предмети, що мають значення, допомагають правильно описати,

сфотографувати й вилучити ці предмети, попереджають від необережних дій, які можуть призвести до втрати речових доказів. Вилучений у підозрюваного одяг упаковують у поліетиленові пакети. З метою виключення взаємного перенесення мікрооб'єктів кожен предмет одягу потрібно упаковувати окремо. Проте у протоколі необхідно зазначити кількість пакетів, у які упаковано одяг і взуття. З метою недопущення налипання мікрооб'єктів з одягу на внутрішню поверхню пакета, який від тертя об інші об'єкти має статичне намагнічування, кожен предмет одягу потрібно обережно вивертати [107; 108; 228].

За наявності підстав особистий обшук проводиться й в інших осіб, які перебувають у приміщенні, що обшукується, оскільки ці особи можуть приховувати при собі розшукувані предмети. У випадку якщо слідчий та інші учасники обшуку точно не знають спеціального найменування виявлених предметів, треба детально описати в протоколі їх зовнішні ознаки: консистенцію, колір, форму, розміри, кількість, а якщо це рідкі або сипучі об'єкти, то об'єм.

Загалом, обшук, як і будь-яка СРД, потребує ретельної підготовки для її проведення й містить низку певних криміналістичних і процесуальних особливостей планування підготовчого етапу. Доречно зауважують С. С. Чернявський та Р. І. Благута, що перед обранням організаційних і тактичних прийомів проведення обшуку слідчому необхідно вирішити низку завдань, зокрема, визначити об'єкти, на яких варто проводити обшук (об'єкт обшуку), предмети й документи, які потрібно вилучати (об'єкти пошуку), послідовність і конкретні терміни проведення кожної слідчої дії [2, с. 90; 215, с. 182].

На нашу думку, слідчий, насамперед, повинен:

- 1) встановити особу, якій належить житло чи інше володіння, та особу, у фактичному володінні якої воно знаходиться;
- 2) отримати ухвалу слідчого судді про дозвіл на обшук житла чи іншого володіння особи (ч. 1 ст. 235 КПК України). Слідчий за погодженням

з прокурором повинен звернутися з клопотанням до слідчого судді. До клопотання мають бути додані оригінали або копії документів та інших матеріалів, якими прокурор, слідчий обґрунтовує доводи клопотання, а також витяг з ЄРДР щодо кримінального провадження, у межах якого подається клопотання (ч. 3 ст. 234 КПК України) [91];

3) визначити точне місце і час його проведення;

4) уточнити прикмети предметів, назву, зміст і зовнішній вигляд документів, з'ясувати можливі місця їх виявлення, а також місця можливого зберігання цінностей, необхідних для забезпечення відшкодування матеріального збитку;

5) намітити коло учасників обшуку (працівники поліції, поняті й фахівці);

б) вирішити, які технічні засоби повинні використовуватись при проведенні відповідних пошукових дій, і забезпечити їх наявність [202, с. 443].

Необхідно зазначити, що під достатніми даними для проведення обшуку розуміються відомості, що містяться в показаннях свідків, потерпілих, підозрюваних, у протоколах СРД, заявах громадян, а також одержані в ході оперативно-розшукової діяльності. Незаконно проведений обшук (проведений без ухвали слідчого судді або із застосуванням насильства) тягне за собою кримінальну відповідальність за ст. 162 КК України [212, с. 287–288].

Утім, у деяких випадках (пов'язаних з врятуванням життя та майна чи з переслідуванням осіб, підозрюваних у вчиненні кримінального правопорушення) обшук житла або іншого володіння особи може бути проведений без ухвали слідчого судді. В такому разі у протоколі необхідно вказати причини, які обумовили проведення невідкладного обшуку з направленням прокурору протягом доби копії відповідного протоколу.

Разом з тим на підготовчій стадії слідчому необхідно провести ще детальний інструктаж членів групи, скерованої на проведення обшуку,

докладно пояснити їм, які предмети, документи і цінності необхідно виявити, враховуючи специфіку цих речей. Як правило, на проведення обшуку скеровуються вільні в цей час співробітники, однак слідчому необхідно проконтролювати склад групи. Бажано залучати до цієї справи оперативних працівників, котрі мають значний стаж роботи у кримінальній поліції, вищу юридичну або технічну освіту [99, с. 159].

М. Б. Головка та І. П. Осипенко вважають, що основним інструментом для виявлення схованок під час обшуку є пошукове дзеркало. Наразі наявні маленькі, портативні рентгенівські прилади. Портативні телевізійні системи використовуються для швидкого пошуку вибухових речовин, зброї, наркотиків, огляду транспортних засобів, контейнерів, вагонів. Оптичні прилади та дзеркала доповнюють можливість ендоскопічного і телевізійного обладнання, крім того, мають деяке самостійне застосування. Науковці цілком слушно пропонують для виконання пошукових робіт використовувати службово-розшукових собак, які в основному виконують три типи пошуку – людей, наркотиків і вибухових речовин [68, с. 61–62].

Окрему групу техніко-криміналістичних засобів обшуку становлять засоби одержання примусового доступу до приміщень, сховищ, речей, про які йдеться в абзаці 1 ч. 6 ст. 236 КПК України. Такими засобами є лом, кувалда, електрична або бензинова кутова шліфувальна машина, газовий різак, спеціальний засіб «Ключ», електронні пристрої з криптографічним програмним забезпеченням зламу систем логічного захисту. Про факт і результати їх застосування обов'язкового повідомляються учасники обшуку та зазначається у протоколі обшуку.

Для пошуку схованих металевих виробів та інструментів, зокрема, закопаних у землю або сніг, утоплених у воду (на глибину до метра), зазвичай, використовується металошукач.

Надалі обшук (робоча стадія) починається з таких попередніх дій (заходів): непомітне прибуття СОГ; попереднє обстеження прилеглої до об'єкта обшуку території; виставлення постів (групи-перехвату);

супроводження представника громадськості чи житлово-експлуатаційної контори для оперативного проникнення на об'єкт обшуку; додержання заходів безпеки; застосування технічних засобів аудіо-, відеофіксування; проникнення до об'єкта обшуку та його оперативне обстеження (з метою встановлення кількості присутніх і недопущення втечі, опору, знищення речових доказів тощо); пред'явлення службового посвідчення; ознайомлення обшукуваного з ухвалою слідчого судді; пропонування добровільно видати об'єкти пошуку [209].

Залежно від виконуваної ролі учасники обшуку поділяються на осіб, які проводять обшук, та осіб, присутніх під час його проведення. До першої групи належать: слідчий (прокурор), у провадженні якого перебуває кримінальне провадження; спеціалісти, яких запрошують для отримання допомоги з питань, що потребують спеціальних знань; співробітники оперативних та інших підрозділів поліції, у тому числі дільничні, на яких можуть бути покладені допоміжні дії (наприклад, охорона місця обшуку) [210].

До осіб, які обов'язково мають бути присутніми під час обшуку, згідно з ч. 3 та 7 ст. 223, ст. 236 КПК України, належать поняті (не менше двох). Понятими не можуть бути потерпілий, родичі підозрюваного, потерпілого, працівники правоохоронних органів, а також особи, зацікавлені у результатах кримінального провадження. Обшук проводиться в присутності осіб, права та законні інтереси яких можуть бути обмежені або порушені (особа, у володінні якої перебуває обшукуване приміщення чи інше володіння, членів її сім'ї, співмешканців тощо). Для участі в проведенні обшуку може бути запрошено потерпілого, підозрюваного, захисника, представника та інших учасників кримінального провадження. Підозрюваний має право особисто брати участь у проведенні обшуку та вимагати залучення захисника (ч. 3 ст. 42, ч. 2 ст. 46 КПК України) [147]. Обшук у приміщеннях, що їх займають підприємства, установи й організації, проводиться в присутності їх представників [96, с. 60–61; 115; 152, с. 134; 229, с. 351;].

Як показав аналіз практики досудового розслідування, обшук по цій категорії кримінальних проваджень давав позитивні результати, якщо був проведений: за місцем проживання підозрюваних і на ділянках місцевості, що їм належали (52,1 % випадків); за місцем їхньої роботи (13,5 %); за місцем проживання родичів і знайомих (14,4 %). При затриманні правопорушника на місці вчинення крадіжки, або безпосередньо після, за «гарячими слідами» в 90 % випадків найбільші результати були досягнуті при проведенні особистого обшуку підозрюваного. Крім того, обшукується особистий транспортний засіб підозрюваних (32,6 % випадків). При проведенні зазначених обшуків зазвичай виявляли: частини викраденого майна (40,1 % випадків); частини упаковки, в якій знаходилось майно (15,6 %); знаряддя злому (18 %); предмети маскуванню крадіжки (8,7 %); взуття (26,6 %). Варто додати, що у 13,5 % випадків при обшуку були вилучені об'єкти, що вказували на вчинення іншого кримінального правопорушення (наркотичні речовини (27,3 %); зброя: вогнепальна (18 %), холодна (30 %); вибухові пристрої (8 %)) (Додаток В).

Обшукуючи приміщення, варто пам'ятати, що в більшості випадків правопорушники видозмінюють викрадене, тому об'єктами обшуку повинні бути не лише викрадене майно або його частини, але і пакувальний матеріал, приладдя, яке може слугувати маскуванню слідів крадіжки (нитки, пломби, фарба і т. ін.), документи про здачу викраденого в ломбард, комісійний магазин, скупку тощо.

У ході дослідження неодноразово було підтверджено, що між родом діяльності, професією правопорушника, його вподобаннями, захопленням і способами приховування розшукуваних предметів та вибором місць для влаштування тайників просліджується стійкий зв'язок [145; 177; 187]. Тому перед обшуком доцільно отримати інформацію про професію та навички підозрюваного, щоб орієнтовано міркувати, куди він міг заховати викрадене.

З урахуванням специфіки нашого дослідження і рекомендацій, наявних на сьогодні щодо тактики проведення обшуку, можна виокремити такі

тактичні прийоми:

– використовувати чинник раптовості, тобто проводити невідкладно обшук після отримання відповідної інформації, а також заздалегідь відпрацювати спосіб проникнення в приміщення, що підлягає обшуку;

– передбачити дії СОГ при відмові власника відкрити приміщення;

– за наявності декількох підозрюваних найкращий результат дає одночасне проведення обшуку в усіх співучасників. Якщо ж виконання цієї умови неможливе, то обшуки проводяться послідовно в окремих членів злочинної групи. Таке положення веде до того, що решта членів групи, довідавшись про факт затримання або проведення обшуку у співучасників, намагаються переховати викрадене чи позбавитися його.

У цьому контексті варто окремо зазначити, що одночасний обшук – це погоджене за часом проведення взаємодіючими між собою СОГ кількох обшуків у різних місцях або осіб, які здійснюються в межах одного кримінального провадження [212, с. 290].

Раптовість групового обшуку позбавляє зацікавлених осіб можливості попередити один одного про небезпеку й заховати або знищити предмети, що викривають їх злочинну діяльність, а також унеможлиблює підготовку до опору [103]. Для проведення цієї тактичної операції створюється належна кількість СОГ. Кожну з них очолює слідчий, який самостійно керує обшуком на місці. Водночас конфліктність ситуації під час проведення обшуку пов'язана із залученням захисника до проведення цієї дії згідно з положенням ч. 1 ст. 236 КПК України. Це відбувається тому, що особа, житло якої обшукується, незалежно від того, є вона у процесуальному статусі підозрюваного чи свідка, вимагає забезпечення їй права на захист. У такій ситуації, враховуючи інтереси слідства, видається доцільним не зупиняти розпочату СРД, а вжити заходів для забезпечення присутності захисника. Специфічність і складність положення ч. 1 ст. 236 КПК України полягає у його подвійній взаємовиключній правовій природі: примусовість СРД та принцип забезпечення права на захист [61].

На практиці часто виникають випадки, коли присутні під час обшуку захисники відмовляються виконувати законні вимоги слідчого, мотивуючи це тим, що вони здійснюють реалізацію їхнього обов'язку шляхом надання правових консультацій особі, яка їх запросила, через це вони здійснюють телефонні дзвінки, оглядають вилучені слідчим, прокурором речові докази тощо. Як наслідок значення суперечливого за призначенням положення ч. 1 ст. 236 КПК України знижується, а в деяких випадках не досягається не лише мета обшуку, а й відбувається недотримання права на захист, штучне створення умов для протистояння сторін захисту й обвинувачення, що не сприяє встановленню дійсних обставин кримінального правопорушення [103, с. 123; 198, с. 173–174];

– визначити спосіб доставки і місце зберігання речових доказів тощо.

При проведенні обшуку слідчий не повинен випускати з поля зору різного роду негативні сліди, що вказують на можливість знаходження в тому або іншому місці замаскованого сховища викраденого майна. Саме тому при проведенні обшуку з метою виявлення тайників і місць приховування необхідно приділяти особливу увагу демаскуючим обставинам (наприклад, сліди свіжої штукатурки, побілки, фарбування стін; відсутність шпаклівки між дошками підлоги чи блиск верхівки цвяхів; наявність свіжонаклеєних шпалер; більш глухий звук при простукуванні частини стіни; наявність зів'ялих рослин у квіткових горщиках, що може свідчити про їх пересадження з метою облаштування схованки; потовщення і латки на одязі; незвичайне поведження тварин тощо) [181, с. 170].

В окремих випадках про це може свідчити підозріла (незвична) поведінка правопорушника або членів його сім'ї. Для виявлення подібних реакцій слідчим (дізнавачем) в ході обшуку можуть бути застосовані такі тактичні прийоми, як «словесна розвідка», повторне повернення до дослідження раніше оглянутих предметів тощо. При проведенні обшуку на робочому місці підозрюваного обстеженню підлягають предмети, що знаходяться в користуванні правопорушника, або є його власністю: робочий

стіл, інструменти, шафа для зберігання спецодягу, тумбочка, якою користувався злочинець, його особисті речі.

Для запобігання знищенню об'єктів, які підлягають вилученню, та протидії з боку обшукуваного, необхідно уникати затримки при вході в житло, де планується провести обшук. Варто акцентувати увагу на тому, що при будь-якому варіанті проникнення необхідно здійснювати постійний контроль за вікнами житла з метою запобігання викиданню предметів, речей з них, а в разі таких дій – документування цього факту [181, с. 167].

Своєю чергою, необхідність залучення спеціаліста до цієї СРД пояснюється тим, що слідчий не має можливості самостійно виявити та зафіксувати дані про стан або зміну слідів, матеріали слідоутворюючих об'єктів. У зв'язку з цим інформація, здобута слідчим, є неповною та має вибірковий характер, що призводить до втрати необхідної інформації для подальшого експертного дослідження [85, с. 454; 152, с. 127]. До того ж, ураховуючи, що за підсумками обшуку у цій категорії кримінальних проваджень потрібно здійснити значний обсяг роботи (упакувати велику кількість вантажу), то до участі в обшуку доцільно залучати кількох спеціалістів різних галузей, які, виконуючи разом свої обов'язки, доповнюватимуть один одного й водночас сприятимуть швидкому та повному розслідуванню [70; 198, с. 176].

Транспортні засоби, порівняно з іншими об'єктами, в яких може проводитись обшук, мають низку відмінностей:

- а) за призначенням – застосовуються для перевезення вантажів, пасажирів;
- б) за улаштуванням – складаються з каркасу та обшивки (за обшивкою пустоти);
- в) за особливостями користування – більшість часу перебування в дорозі;
- г) проведення обшуку транспортних засобів нерідко пов'язано з їх зупинкою і затриманням, включенням або виключенням двигунів, агрегатів

та іншими подібними діями [62].

Проводити огляд (обшук) автомобілів з метою пошуку речей, документів, цінностей, грошей та предметів доцільно за окремими «вузлами» у такій послідовності:

1) передня частина транспортного засобу – бампер, реєстраційний номерний знак, радіатор, фари, підфарники, капот, крила, передні колеса, лобове скло, склоочисники, передні бічні стійки кузова або кабіни;

2) задня частина – кришка багажника, її замок, задні ліхтарі, номерний знак, бампер, багажне відділення та його вміст (запасне колесо, інструменти);

3) верхня частина – дах автомобіля та вентиляційний люк зовні;

4) бічні сторони – передні й задні двері, ручки та замки зовні, бічне скло та ущільнювачі, дзеркало заднього виду, бризговики та підніжка;

5) салон – дверцята водія (внутрішня сторона), сидіння водія та чохли на ньому, дверцята переднього пасажира, його сидіння [198, с. 179–180].

Фіксація результатів обшуку, окрім занесення відомостей до відповідного протоколу, додатково здійснюється шляхом фотографування та в обов'язковому порядку із застосуванням безперервного відеозапису. Але у протоколі потрібно зазначити, яка саме криміналістична техніка застосовувалася (марка, модель тощо), щоб у подальшому можна було судити про результати та ефективність проведеного обшуку.

Об'єкти, що вилучаються під час проведення обшуку, упаковуються та опечатуються бирками з відтисненням печатки (штампу) та нанесенням на них підписів слідчого, підозрюваного і понятих. При цьому, зауважимо, що при складанні протоколу потрібно уникати необґрунтованих тверджень про характер і склад предметів, що вилучаються, для встановлення яких необхідно провести додаткові експертні дослідження, тобто слідчому варто лише обмежуватися описом їх загальних ознак.

Безперечно, результати обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті істотно поповнюють доказову базу, а

також дають змогу слідчому використовувати отриману інформацію для проведення інших СРД [99, с. 160]. Знання вказаних вище обставин, на наш погляд, буде сприяти ретельній організації і цілеспрямованому проведенню обшуків.

Отже, на відміну від інших СРД, під час досудового розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті проведення обшуку має такі особливості:

- 1) конкретизованість об'єктів пошуку;
- 2) належність об'єктів пошуку, як правило, особам, в яких проводиться обшук;
- 3) примусовий характер обстеження та вилучення об'єктів пошуку;
- 4) процесуальний аспект (проводиться на підставі ухвали слідчого судді з використанням безперервного відеозапису).

3.3 Призначення та проведення судових експертиз

Сформуванню потужної доказової бази у кримінальному провадженні неможливо без спеціальних знань. Ця обставина вказує на необхідність використання судових експертиз.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про судову експертизу» судова експертиза – це дослідження на основі спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо об'єктів, явищ і процесів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду [173].

У ч. 1 ст. 242 КПК України визначається, що експертиза проводиться експертною установою, експертом або експертами, яких залучають сторони кримінального провадження або слідчий суддя за клопотанням сторони захисту у випадках та порядку, передбачених ст. 244 КПК України, якщо для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження,

необхідні спеціальні знання. Не допускається проведення експертизи для з'ясування питань права [12].

Зазначеною вище статтею визначено загальну підставу проведення експертизи. Визначення наявності зазначеної підстави, а саме «для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання» здійснює та особа, яка проводить досудове розслідування, або ж слідчий суддя [34].

Крім загальних підстав призначення експертизи, які є диспозитивними, є й імперативні підстави. Останні означають, що у разі їх наявності слідчий, або прокурор зобов'язані забезпечити 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) визначення розміру матеріальних збитків, якщо потерпілий не може їх визначити та не надав документ, що підтверджує розмір такої шкоди, розміру шкоди немайнового характеру, шкоди довкіллю, заподіяного кримінальним правопорушенням.

Таким чином, у разі встановлення однієї або декількох зазначених вище 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 [46; 115].

У вступній частині зазначається назва документа, місце та дата його складання, посадова особа, яка його склала, та в якому кримінальному провадженні.

В описовій частині обґрунтовується та мотивується рішення про призначення експертизи та вказується яку експертизу необхідно провести згідно з встановленими фактичними даними.

У резолютивній частині зазначається рішення про те:

1) яку саме експертизу необхідно провести (судово-медичну, судово-трасологічну тощо);

2) кому доручається проведення експертизи. Вказується установа, яка буде здійснювати експертизу. 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) які питання необхідно вирішити під час проведення експертизи;

4) які матеріали, документи і т. ін. мають бути направлені на дослідження.

Сторона захисту також має право самостійно залучати експертів на договірних умовах для проведення експертизи, у тому числі обов'язкової. Це передбачено ч. 2 ст. 243 КПК України [202].

Вивчення криміналістичної літератури, узагальнення та аналіз кримінальних проваджень за фактами крадіжок вантажів на залізничному транспорті дозволяють сформулювати типовий комплекс криміналістичних експертиз, що призначаються і проводяться при розслідуванні цієї категорії кримінальних правопорушень. Так, експертизи, що призначаються під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, становлять дві основні групи:

1) ті, що призначаються для ідентифікації правопорушника, знарядь кримінального правопорушення, взуття, транспортних засобів (або їх частин), дослідження способу подолання перешкод тощо;

2) ті, що призначаються для дослідження викраденого майна.

До першої групи належать, наприклад, дактилоскопічна, судово-медична, трасологічна (в тому числі встановлення цілого за частинами) експертизи, експертиза слідів нашарування тощо.

До другої групи віднесено товарознавчу, хімічну і біологічну експертизи [178, с. 645]. Однак, достовірно встановити вартість викраденого майна можливо лише шляхом призначення товарознавчої експертизи, що і буде підставою для встановлення конкретного розміру завданої майнової шкоди. Крім цього, основними завданнями товарознавчої експертизи 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. До речі, при проведенні товарознавчої експертизи може бути встановлена відповідність пакетування та умов транспортування вантажу вимогам прийнятих правил.

Отримавши постанову 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 експерта 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 і зроблені за їх результатами висновки, обґрунтовані відповіді на запитання, поставлені особою, яка залучила експерта, або слідчим суддею чи судом, що доручив проведення експертизи [114].

Кожна сторона кримінального провадження має право надати суду висновок експерта, який ґрунтується на його наукових, технічних або інших спеціальних знаннях [97]. 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 та 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 [113].

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 вчиненого 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 товарознавчої експертизи, у якому зазначено суму заподіяних збитків.

У переважній більшості на місці крадіжки виявляють сліди пальців рук та рукавичок, що обумовлює в подальшому призначення трасологічної (дактилоскопічної) експертизи основними завданнями якої є:

а) виявлення латентних слідів папілярних узорів рук людини, встановлення механізму їх утворення;

б) розпізнавання властивостей осіб, які перевіряються, за слідами;

в) ідентифікація людини за слідами, відбитками (відтисками) рук [178, с. 173].

Виходячи із зазначених завдань, орієнтовний перелік питань, які виносяться на вирішення дактилоскопічної експертизи, нами було поділено на дві категорії:

1) діагностичні:

чи є на предметах, вилучених з місця події, сліди рук (пальців, долонь);

чи придатні ці сліди для ідентифікації особи;

якою рукою і якими пальцями залишено сліди;

якими ділянками долонної поверхні залишено сліди;

у результаті якої дії (торкання, захват тощо) залишено сліди рук;

чи відобразилися в слідах особливості рук особи, яка їх залишила (відсутність пальців, наявність шрамів тощо), та які саме;

який приблизний зріст особи, котра залишила сліди рук;

до якої вікової групи належить особа, котра залишила сліди рук;
 протягом якого часу могли зберігатися сліди на даному об'єкті в конкретних умовах місця події;

у якій послідовності утворені сліди рук, виявлені на місці події;
 чи є ознаки перенесення вилучених слідів з однієї поверхні на іншу;

2) ідентифікаційні:

чи залишені сліди рук, вилучені в різних місцях, однією особою;

чи залишені сліди рук (стоп ніг) конкретною особою, дактилокарта на ім'я якої надана для порівняльного дослідження.

Водночас навіть якщо відсутній підозрюваний, вилучені відбитки папілярного візерунку можна перевірити по дактилоскопічному обліку «Дакто-2000» на предмет встановлення особи крадія-рецидивіста.

Дещо інші питання необхідно поставити експерту при направленні на дослідження слідів рукавичок, зокрема:

чи придатні для ідентифікації сліди рукавичок;

чи залишені сліди рукавичок, виявлені на місці події, відповідають рукавичкам, представленим на дослідження;

з якого матеріалу виготовлені рукавички, слід від яких представлений на дослідження;

чи не належить рукавичка, знайдена на місці крадіжки, і рукавичка, вилучена у підозрюваного, до однієї пари та одного типу.

Не менш затребувані інші види судово-трасологічної експертизи, що в переважній більшості призначаються при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, серед яких:

1) трасологічна експертиза слідів ніг (взуття) людини;

2) трасологічна експертиза слідів знарядь злочину;

3) трасологічна експертиза запірно-пломбувальних пристроїв тощо.

Наприклад, на вирішення *судово-трасологічної експертизи слідів ніг (взуття) людини* можуть бути поставлені такі питання:

чи є на об'єктах, виявлених на місці події, латентні сліди ніг (взуття);

чи придатні сліди ніг (взуття), виявлені на місці події, для ідентифікації;

взуттям якого типу (чоловіче, жіноче, фасон, модель) залишено сліди; скільки осіб, судячи зі слідів взуття, знаходилися на місці події;

взуттям якого розміру залишено сліди;

який орієнтовний зріст особи (осіб), сліди взуття якої (яких) виявлені на місці події;

чи відобразилися в слідах взуття його характерні риси (характер зносу, сліди ремонту тощо) та що саме;

який механізм утворення цих слідів (чи залишені вони під час повільної, звичайної ходьби, бігу тощо);

чи відобразилися в доріжці слідів ніг (взуття) особливості опорно-рухового апарату особи, яка їх залишила, і які саме (особливості постановки стоп, кульгавість тощо);

у якому напрямку переміщалися особи, сліди ніг (взуття) котрих виявлені на місці події;

одним чи різним взуттям залишені сліди, виявлені на місці події;

чи однакові елементи доріжки слідів ніг, виявлених на місці події, та елементи експериментальної доріжки слідів, які залишила особа, підозрювана у вчиненні кримінального правопорушення.

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 було вчинено кримінальне правопорушення.

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), запірно-пломбувальні пристрої та пакувальні засоби. Для дослідження експерту бажано надавати предмет зі слідами-відображеннями. Однак при виявленні слідів злому 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 із 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. При надісланні пакувальних матеріалів (наприклад, картонної чи комбінованої тари, термоусадочних плівок 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 злому 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.

Отже, питання, що формуються експерту, можна розділити на такі групи.

1. Питання щодо способу злому і типу використаного знаряддя:

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

Чи відповідають сліди злому умовам і обстановці, в якій він зроблений?

До якого виду, типу належить знаряддя, яким залишені сліди? Яке енергетичне джерело дії знаряддя злому? Який ступінь зношення знаряддя злому?

Одним чи декількома знаряддями утворені сліди?

Якими частинами знаряддя утворені сліди?

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, високообертвий)? Який діаметр свердла знаряддя злому?

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

2. Питання щодо способів приховування злому дверей і люків:

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

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

3. Питання, що мають значення для встановлення розкриття і способів приховування слідів злому (розкриття) пакувальних засобів:

В який спосіб розділені пакувальні засоби?

Чи можливі розрив, розлам пакувальних засобів при транспортуванні вантажу?

Чи мало місце повторне скріплення тари, транспортного пакета, вантажу (стяжками, стропами, стрічками, термоусадочною плівкою)?

В який спосіб скріплена тара (заводським чи саморобним)?

Які знаряддя (інструменти) використовувалися для повторного скріплення транспортних пакетів?

Чи застосовувалися ручні або напівавтоматичні чи інші обв'язувальні автомати?

4. Питання, спрямовані на встановлення особи передбачуваного злочинця:

Чи існують ознаки, котрі дозволяють припустити, що руйнування (злом) перешкод (вагона, пакувальних засобів) учинені однією особою, чи мала місце участь декількох осіб?

Якими фізичними властивостями повинна була володіти особа, що вчинила злом (велика фізична сила, високий зріст)?

Чи володіла особа навичками користування інструментом або механізмом, який залишив сліди?

Чи володіла особа спеціальними знаннями про конструктивну будову вагона, способи скріплення вантажних пакетів, пакувальних засобів, транспортні характеристики вантажу?

Чий мінімальний час потрібен для вчинення злому?

Чи міг бути вчинений злом у такий спосіб, про який повідомляє підозрюваний?

Крім цього, у процесі розслідування крадіжок вантажів при призначенні та проведенні трасологічних експертиз одним з найпоширеніших об'єктів криміналістичного дослідження є запірно-пломбувальні пристрої.

Як зазначає М. В. Капустіна, виробництво запірно-пломбувальних пристроїв в Україні почалося в 1996 р., а масовий перехід на опломбування вагонів цими пристроями – тільки з 2001 р. [94, с. 134].

Так, при проведенні трасологічної експертизи запірно-пломбувальних пристроїв об'єктами дослідження виступають:

- 1) запірно-пломбувальні пристрої та їхні частини, вилучені з місця подій;
- 2) пристосування та інструменти, використані злочинцями при знятті пломб;

3) порівняльні зразки нових і розкритих запірно-пломбувальних пристроїв штатними пристосуваннями;

4) штатні пристосування (кліщі-гострозубці та тросорізи), що використовуються для зняття запірно-пломбувальних пристроїв.

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

На вирішення трасологічної експертизи запірно-пломбувальних пристроїв варто ставити такі групи питань.

1. Питання щодо встановлення факту несанкціонованого розкриття запірно-пломбувального пристрою та умов, котрі цьому сприяли:

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

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)?

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

2. Питання щодо способу і типу використаного знаряддя:

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

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

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

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?

3. Питання щодо способу приховування злочину (розкриття) запірно-пломбувального пристрою:

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

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

Варто додати, що 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 кримінального правопорушення 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:

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

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

У який спосіб змінено номер чи літерне скорочення найменування залізниці запірно-пломбувального пристрою?

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

Відновлення рельєфних позначень на знову підвішеному злочинцями запірно-пломбувальному пристрої дає можливість установити місце, звідкіля його було викрадено, оскільки за відновленим індивідуальним контрольним номером запірно-пломбувального пристрою можна з'ясувати: коли, кому, за якою адресою була продана плomba заводом-виготовлювачем. У багатьох випадках місце вчинення крадіжки вантажу збігається з місцем навішення запірно-пломбувального пристрою замість розкритого (зруйнованого). Таким чином, результати експертизи рельєфних знаків мають немаловажне значення у встановленні місця вчинення крадіжки, кола осіб, які мають доступ до запірно-пломбувальних пристроїв з відновленими знаками.

Поряд з цим під час учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті правопорушники зазвичай користуються транспортними засобами. По слідах автомобіля, що залишилися на місці події, в процесі проведення трасологічної експертизи можна встановити: тип транспортного засобу, до якого саме виду та моделі він відноситься; напрямок, в якому зникли правопорушники та інші індивідуальні ознаки, які притаманні саме цьому транспортному засобі, що допоможуть його ідентифікувати з числа інших аналогічних.

Так, встановлення фактичних даних у кримінальному провадженні методами трасологічних експертиз багато в чому зумовлюється ретельністю пошуку слідів і об'єктів на місці події, якістю фіксації і вилучення, повнотою відображень у протоколах і додатках до них даних про матеріальну обстановку місця події, виявлені сліди та зміни, спричинені подією. Коло таких об'єктів дуже різноманітне. Це й відокремлені частки знарядь злочину та інструментів, і шматки деревини, пластмасових виробів, і частини одягу злочинців тощо. У таких випадках для доказування певних фактів перед особами, які призначають експертизу, стоїть одне завдання: встановити, чи є досліджувані об'єкти (уламки, осколки, обривки) частинами одного предмета, одного цілого. Для його вирішення експерту мають бути надіслані

всі вилучені частини передбачуваного єдиного цілого з точним зазначенням місця вилучення або одержання кожної з них (або окремих груп частин).

Разом з цим експертному дослідженню можуть бути піддані мікрооб'єкти органічного (залишки рослин, нафта, мікроорганізми, волосся, кров, волокна, фарбники, нафтопродукти тощо) і неорганічного (скло, метал, сажа, частинки іржі тощо) походження [141]. У цих ситуаціях у комплексі з трасологічним дослідженням може бути призначена криміналістична експертиза матеріалів, речовин і виробів, а також судово-медична експертиза речових доказів.

Криміналістична експертиза матеріалів, речовин і виробів призначається з метою встановлення однорідності складу різних речовин (волокон, пилу, фарби, тканин, тютюну, паливно-мастильних матеріалів та ін.), виявлених у підозрюваного або на ньому, а також на знаряддях злочину, зі складом речовин, вилучених на місці крадіжки [175].

Судово-медична експертиза речових доказів призначається при виявленні на місці крадіжки знарядь кримінального правопорушення або інших предметів з плямами, схожими на кров, а також недопалків, волосся тощо. При виявленні слідів пальців рук, непридатних для ідентифікації, їх необхідно вилучити, оскільки за потожировим слідом можна призначити судово-біологічну експертизу, поставивши до експерта питання про групу крові особи, яка залишила потожировий слід [121, с. 199].

Крім цього, під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті доцільним буде призначення *грунтознавчої експертизи* (після затримання підозрюваного та вилучення в останнього взуття). Завданнями цієї експертизи є:

- 1) виявлення на предметах-носіях мікронашарувань ґрунтового походження, визначення їхньої природи та встановлення спільної родової (групової) приналежності з наданими зразками;

- 2) встановлення походження ґрунту на предметах-носіях з певної ділянки місцевості (іншого місця події);

3) встановлення механізму утворення ґрунтових нашарувань.

Прикладом питань експерту можуть бути такі:

Чи є нашарування ґрунту на предметі-носії?

Чи мають порівнювані об'єкти спільну родову (групову) належність тощо [76, с. 176].

Поряд з цим, на наш погляд, 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 та 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 предметом техніко-криміналістичної експертизи швидкостемірної стрічки є встановлення факту і способу внесення зміни у записи ліній зазначеної стрічки, первинного вигляду цих ліній, ідентифікація швидкостеміра за відбитками його знаків (лініями) [94, с. 141].

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 питання:

1. Щодо встановлення факту зміни змісту стрічки швидкостеміра після вчинення крадіжки:

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

Який первинний зміст записів ліній швидкостемірної стрічки?

2. Щодо встановлення факту зміни змісту стрічки швидкостеміра до вчинення крадіжки:

Чи мала місце тимчасова зупинка годинного механізму швидкостеміра?

Чи справний механізм швидкостеміра? У чому полягає несправність?

На якій ділянці та в який час проходження рухомого складу мала місце зупинка чи поломка годинникового механізму швидкостеміра?

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?

Чи могли записи ліній швидкості здійснюватися за допомогою наданого на дослідження інструмента (предмета)?

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 рух чи зупинявся руханий склад з метою створення сприятливих умов для вчинення крадіжки. Таким чином, результати цієї експертизи можуть дати інформацію про місце вчинення крадіжки або істотно звужити кордони території (ділянки місцевості), на якій вчинено кримінальне правопорушення, а також сприяють визначенню кола підозрюваних осіб з числа працівників залізничного транспорту, що знайомі з конструктивними особливостями швидкостеміра.

Варто додати, що у досліджуваних нами кримінальних проваджень у поодиноких випадках було проведено судово-медичну, судово-психіатричну, судово-психологічну і комплексну психолого-психіатричну експертизу.

Наприклад, судово-медична експертиза є обов'язковою, коли необхідно встановити вік неповнолітнього, якщо відсутні документи та їхнє отримання неможливе, або якщо у слідчого є сумнів про автентичність документів, які встановлюють вік.

Головна функція судово-психологічної експертизи полягає в отриманні на основі практичного застосування спеціальних психологічних знань і методів дослідження нових фактів, які дозволяють точно та об'єктивно досліджувати індивідуальні особливості психічної діяльності підозрюваних.

При наявності даних про розумову відсталість підозрюваного, не пов'язану з душевним захворюванням, повинно бути з'ясовано, чи міг він повністю усвідомлювати значення своїх дій та якою мірою міг керувати ними.

Судово-психіатрична експертиза призначається для дослідження психічного стану. Дефекти в психіці особи можуть бути наслідком хронічної хвороби, тимчасового розладу душевної діяльності, слабоумства чи іншого хворобливого стану.

Основні питання, які вирішуються:

Чи страждає особа на психічне захворювання? Якщо так, то яке саме?

Чи не знаходиться у тимчасово хворобливому стані, чи розумів він свої дії в ході вчиненого кримінального правопорушення; чи є душевнохворим на теперішній час, і чи потребує він заходів медичного характеру?

Безумовно, перелік питань, що вирішуються експертами, можна було б розширити. Проте, виходячи з практичних напрацювань, нами відібрано лише ті з них, які постійно використовуються в діяльності органів досудового розслідування, втім, встановити виключний перелік досить складно та, мабуть буде неправильно, оскільки крадіжки вантажів на залізничному транспорті досить різноманітні, до того ж самі злочинці виявляють постійну кмітливість і винахідливість. Щодо строків проведення експертизи, то вони встановлені Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженою Наказом

Міністерства юстиції України 08 жовтня 1998 р. № 53/5 [88]. Згідно з п. 1.13. зазначеної Інструкції, строк проведення експертизи встановлюється керівником експертної установи (або заступником керівника чи керівником структурного підрозділу) і не повинен перевищувати 90 календарних днів. У разі значного завантаження експерта (за наявності у нього на виконанні одночасно понад десяти експертиз, у тому числі комісійних і комплексних) більший розумний строк встановлюється за письмовою домовленістю з органом (особою), який (яка) призначив (ла) експертизу (залучив (ла) експерта), після попереднього вивчення експертом наданих матеріалів.

Висновки до розділу 3

1. Розглянуто основні об'єкти слідчого огляду, зокрема: рухомий склад, вагон, вантаж, запірно-пломбувальний пристрій, ділянка залізниці, а також документи (накладна, натурний лист, вагонний лист, дорожня відомість, сертифікат на вантаж, акт загальної форми, комерційний акт, маршрутні листи стрільців воєнізованої охорони, журнал руху поїздів ДУ-2, книга приймання вантажу до відправлення ГУ-34, книга опломбування вагонів). Процес зазначених оглядів закінчується відображенням у протоколі всіх виявлених ознак й особливостей, що мають значення для кримінального провадження, а трансформація їх у речові докази відбувається шляхом надання їм процесуальної форми, тобто прийняття процесуального рішення, що виражається у винесенні постанови про визнання предметів речовими доказами.

2. Аналіз матеріалів кримінальних проваджень засвідчив низьку якість слідчих оглядів, що призводить до втрати цінної криміналістичної інформації (неповний опис у протоколі огляду обстановки місця події; відсутність належної послідовності; неточний і неповний опис виявлених слідів, а також інших речових доказів; не були вилучені виявлені та описані в протоколі

речові докази; не проводилася фотозйомка), ускладнює висунення основних та додаткових слідчих версій, перешкоджає встановленню осіб, які вчинили кримінальне правопорушення, а у разі встановлення таких осіб – ускладнює доведення їх винуватості.

З метою виправлення ситуації сформовано орієнтовний перелік науково-практичних рекомендацій щодо методики проведення цієї слідчої (розшукової) дії й наголошено на покращенні матеріально-технічного оснащення слідчого, яке повинно відповідати умовам часу й включати спеціальні техніко-криміналістичні засоби, які, з одного боку, призначені для виявлення, фіксації, вилучення, попереднього дослідження, упакування, транспортування та зберігання слідової інформації, а з іншого – заощаджують людські та матеріальні ресурси, а також час, що надає можливість закінчити досудове розслідування у визначений строк.

3. Головна мета обшуку – відшукування необхідних доказів, встановлення розшукуваних осіб і додаткових відомостей про обставини вчинення крадіжки вантажів на залізничному транспорті, яка досягається шляхом криміналістичної (пошукової) та кримінальної процесуальної діяльності. На відміну від інших СРД, проведення обшуку має такі особливості: конкретизованість об'єктів; належність об'єктів пошуку, зазвичай, особам, в яких проводиться обшук; примусовий характер обстеження та вилучення об'єктів; процесуальний аспект (проводиться на підставі ухвали слідчого судді з використанням безперервного відеозапису).

З урахуванням специфіки дослідження і рекомендацій, наявних на сьогодні щодо тактики проведення обшуку, запропоновано такі тактичні прийоми: а) використовувати чинник раптовості, тобто проводити невідкладно обшук після отримання відповідної інформації, а також заздалегідь відпрацювати спосіб проникнення в приміщення, що підлягає обшуку; б) передбачити дії СОГ при відмові власника відкрити приміщення; в) за наявності декількох підозрюваних найкращий результат дає одночасне проведення обшуку в усіх співучасників.

4. Готуючись до обшуку, слідчий насамперед повинен: 1) встановити особу, якій належить житло чи інше володіння, та особу, у фактичному володінні якої воно знаходиться; 2) отримати ухвалу слідчого судді про дозвіл на обшук житла чи іншого володіння особи (ч. 1 ст. 235 КПК України); 3) визначити точне місце і час його проведення; 4) уточнити прикмети предметів, назву, зміст і зовнішній вигляд документів, з'ясувати можливі місця їх виявлення, а також місця можливого зберігання цінностей, необхідних для забезпечення відшкодування матеріального збитку; 5) намітити коло учасників обшуку (працівники поліції, поняті й спеціалісти); 6) вирішити, які технічні засоби будуть використовуватись при проведенні відповідних пошукових дій, і забезпечити їх наявність; 7) визначити спосіб доставки і місце зберігання речових доказів.

Запропоновано розпочинати обшук житлового приміщення чи іншого володіння особи з таких попередніх дій (заходів): непомітне прибуття СОГ й обстеження прилеглої до об'єкта обшуку території; виставлення постів (групи-перехвату); супроводження представника громадськості чи житлово-експлуатаційної контори для оперативного проникнення на об'єкт обшуку; додержання заходів безпеки; застосування технічних засобів аудіо-, відеофіксування; проникнення до об'єкта обшуку та його оперативне обстеження (з метою встановлення кількості присутніх і недопущення втечі, опору, знищення речових доказів тощо); пред'явлення службового посвідчення та ознайомлення обшукуваного з ухвалою слідчого судді; пропонування добровільно видати об'єкти пошуку та інші предмети, вільний обіг яких обмежений законом.

5. Основними формами використання спеціальних знань під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є: участь спеціалістів у проведенні СРД та проведення судових експертиз. На початковому етапі розслідування діяльність спеціалістів і судових експертів носить яскраво виражену пошукову спрямованість, що необхідно для вирішення діагностичних і ситуаційних задач як за допомогою доекспертних

досліджень, так і шляхом проведення судових експертиз, насамперед трасологічних. Серед них найбільш поширеними є експертизи слідів зламу та інструментів, рельєфних знаків, запірно-пломбувальних пристроїв, слідів транспортних засобів, дактилоскопічні. Значну увагу приділено підготовці й проведенню трасологічної експертизи сучасних запірно-пломбувальних пристроїв, де об'єктами дослідження виступають: а) сам запірно-пломбувальний пристрій та його частини, вилучені з місця події; б) приладдя та інструменти, що використовувалися злочинцями для зняття plomb-засувів; в) порівняльні зразки нових і тих запірно-пломбувальних пристроїв, котрі відчинені штатними приладами; г) штатні прилади (кліщі-гострозубці та тросорізи), що використовуються для зняття запірно-пломбувальних пристроїв.

Встановлено, що обов'язковим об'єктом експертного дослідження є стрічка швидкостеміра (комплект обладнання для надточного вимірювання і індикації швидкості й переміщення поїзда, а також інших параметрів роботи рухомого складу): а) стрічка швидкостеміра, вилучена під час огляду локомотива; б) швидкостемір – прилад, що реєструє на стрічці параметри руху потягу; в) приладдя, що використовувалось злочинцями для фальсифікації змісту стрічки.

ВИСНОВКИ

У дисертації на підставі дослідження комплексу питань, що виникають під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, сформульовано наукові положення та одержано результати, що в сукупності спрямовані на виконання наукового завдання в галузі криміналістичної методики й містять практичні рекомендації щодо збирання доказів у кримінальних провадженнях зазначеної категорії, зокрема:

1. Крадіжки вантажів на залізничному транспорті в Україні – це таємне, протиправне вилучення та обернення на користь третьої особи матеріальних цінностей, що на підставі договору між залізницею та її клієнтом є предметом перевезення залізницею і перебувають у її тимчасовому володінні й розпорядженні, а також матеріальних цінностей, які є власністю залізниці та переміщуються нею з використанням рухомого складу (вагону, платформи, цистерни тощо). Наслідком вказаного діяння є спричинення потерпілій особі (державі, залізниці, її клієнту) майнової шкоди.

Методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні – система відомостей, розроблена наукою і практикою, що відрізняє такі кримінальні правопорушення від інших видів кримінальних правопорушень проти власності й визначає програму СРД, спрямованих на виявлення та розслідування, а також сприяє правильній оцінці слідчої ситуації та визначає перспективно-прогностичну оцінку ходу досудового розслідування. Центральним елементом такої методики є криміналістична характеристика, у структурі якої варто виокремити такі основні елементи: предмет посягання; способи підготовки, вчинення та приховування; обстановка вчинення; слідова картина; особа злочинця.

2. Способи вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті детермінуються конкретною сукупністю *об'єктивних* (характер предмета кримінального протиправного посягання (умови перевезення), якісні й кількісні ознаки вантажу, його споживча цінність, місцезнаходження, умови

охорони; тип вагона (цистерна, платформа тощо), розташування в рухомому складі, швидкість проходження, місця проходження і зупинок рухомого складу, час року і доби) та *суб'єктивних* (зв'язок між злочинцем і роботою залізничного транспорту, знання окремих особливостей – правил перевезення вантажів, виробничих операцій на станціях; наявність злочинних зв'язків з працівниками залізничного транспорту; професійний і кримінальний досвід злочинців, навички, звички, риси характеру, фізіологічні та моральні якості) чинників, кожний з яких є важливою обставиною як для швидкого встановлення взаємозв'язку між елементами криміналістичної характеристики, так і для пошуку й встановлення слідів на місці події.

Виокремлено типові недоліки у роботі залізничного транспорту, що полегшують злочинцям можливість реалізувати свій злочинний намір, зокрема: недотримання правил опломбування вагонів (контейнерів), що створює умови для проникнення до вантажу без порушення цілісності пломб; конструктивна недосконалість замикаючих пристроїв люків і дверей вагонів (контейнерів); неправильне завантаження (вивантаження) контейнерів (зокрема з перекосом, унаслідок чого відкривається доступ до вантажу); перевезення контейнерів у піввагонах, а також неповним комплектом; перевезення вантажу у несправних вагонах (контейнерах), у нетранспортабельній тарі, у вагонах, що технічно непридатні до перевезення певного виду вантажу; залишення без нагляду охорони вантажних поїздів на проміжних станціях; тривалі стоянки вантажних поїздів на роз'їздах, в обгінних пунктах, біля вхідних світлофорів станцій; затримання відправлення зі станції сформованих та оглянутих у комерційному відношенні поїздів; неналежне забезпечення таємниці перевізних документів; порушення правил складання комерційних актів та актів загальної форми; відсутність пристроїв охоронної сигналізації та інших технічних засобів охорони вантажів у парках станцій; недоліки в організації та діяльності воєнізованої охорони.

3. Встановлено, що сьогодні в країні діє єдина тарифно-статистична номенклатура, яка передбачає перевезення залізничним транспортом мінеральної сировини, будівельних матеріалів, продукції сільського господарства, машинобудування, приладобудування, хімічної, харчової, лісової, деревообробної, целюлозно-паперової, паливно-енергетичної промисловості тощо. Однак аналіз кримінальних проваджень засвідчив, що, незважаючи на широту діапазону злочинного посягання, більшість протиправних діянь (80 %) орієнтовано на вугілля, зерно кукурудзи, сою, соняшниковий шрот, кокс, а також інші товарно-матеріальні цінності (продукти харчування, винно-горілчані вироби, комплектуючі до автомобільного транспорту, паливно-мастильні й будівельні матеріали).

Джерелом криміналістично значущої інформації у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні є слідова картина, яку становлять матеріальні (речові докази: матеріальні цінності, знаряддя вчинення кримінального правопорушення, відеозаписи з камер спостереження; документи: протоколи огляду місця події, речових доказів та обшуку; чеки, товарні ярлики, етикетки від предметів; особисті записи затриманої особи; висновки криміналістичних експертиз) та ідеальні (співробітники Укрзалізниці (стрільці, диспетчери, чергові по станції та ін.); потерпілі, а також їх представники; інші особи, які випадково стали свідками злочинної діяльності) сліди.

Доведено, що обстановка, в якій вчиняються крадіжки вантажів, обумовлена специфічними та «віктимізаційними» умовами роботи залізничного транспорту, серед яких: безупинний цикл роботи; зосередження великої кількості матеріальних цінностей на відносно малих площах; розмаїтість технологічних операцій з оброблення перевезеного вантажу та транспорту; швидкість вантажних перевезень і довжина маршрутів проходження рухомого складу; відносно вільний доступ до рухомого складу, оскільки, на об'єктах залізничного транспорту контрольно-пропускна система практично не діє (85 % станцій не мають огорожень території

вантажних районів, контейнерних майданчиків, вантажних і сортувальних парків).

Запропоновано криміналістичну класифікацію злочинних груп, що активно діють на залізничному транспорті в Україні, з поділом їх на випадкові, прості (до 20 осіб, у складі якої майже половина працівники залізничного транспорту – машиністи, помічники, регулювальники швидкості руху, оператори, прийомоздавачі та інші станційні робочі) (86,2 %), організовані (понад 20 осіб, високий рівень організованості, планування злочинної діяльності, розподіл ролей між співучасниками, заподіяння шкоди у великих та особливо великих розмірах).

4. З'ясовано, що основним недоліком початкового етапу розслідування є неналежна робота щодо збору доказової інформації (39 % від кількості вивчених кримінальних проваджень): не вилучаються необхідні документи на вантаж та інші речові докази (23 %); порушуються процесуальні вимоги до складання протоколів (27 %); недостатньо використовуються спеціальні знання (23 %) й оперативно-розшукові можливості (58 %), зокрема, поверхнево проводиться опитування громадян та оперативне спостереження, оперативне обстеження рухомого складу, приміщень, ділянок місцевості залізничного транспорту і не використовуються конфіденційні джерела інформації.

Основними обставинами, що підлягають з'ясуванню у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті, є встановлення самого факту крадіжки, тобто вчинення діянь, передбачених диспозицією ст. 185 КК України, предмета злочинного посягання (вантаж), обстановки (час, місце, умови) та способу вчинення, особи (-іб) злочинця.

5. Залежно від варіацій інформаційного наповнення виокремлено такі типові слідчі ситуації: 1) сприятлива – злочинців затримано на місці вчинення крадіжки, відомий вагон (контейнер, цистерна), місце, час і спосіб учинення крадіжки, предмет злочинного посягання (15 %); 2) проміжна – виявлено майно (у лісосмузі, яру або інших місцях), ознаки якого не

залишають сумнівів у тому, що це викрадений вантаж (злочинці, не маючи можливості відразу винести (вивезти) викрадене, сховали його з метою повернення до місця приховування)), у цій ситуації відомий предмет злочинного посягання, але невідомий вагон (контейнер, цистерна), час, спосіб учинення крадіжки та особа злочинця (22 %); 3) найменш сприятлива – встановлено предмет злочинного посягання, вагон (контейнер, цистерну), з якого вчинено крадіжку, та спосіб вчинення останньої (зірвано або порушено запірно-пломбувальний пристрій, відкрито люк тощо), проте місце крадіжки (станція, ділянка маршруту), час, злочинці невідомі й викрадений вантаж не виявлено (34 %); 4) технічна – встановлено предмет злочинного посягання та вагон (контейнер, цистерну), з якого було вчинено крадіжку (вагон прибув у комерційному відношенні справним, ознаки крадіжки виявлено під час розвантаження вантажу, проте невідомі місце, час, спосіб учинення крадіжки, особу злочинця й викрадений вантаж не виявлено (29 %).

Для кожної слідчої ситуації розроблено слідчі версії та алгоритми дій з їх перевірки. До загальних типових версій для кожної слідчої ситуації віднесено такі: а) кримінальне правопорушення мало місце за тих обставин, про які повідомив заявник і які вбачаються з наданих матеріалів; б) відсутня подія кримінального правопорушення, а заявник навмисно повідомляє неправдиву інформацію, щоб приховати інше кримінальне або адміністративне правопорушення, зокрема і факт своєї участі у ньому. До конкретних віднесені версії стосовно: а) особи та її можливих зв'язків із службовими особами на залізничному транспорті; б) обставин, за яких вчинено кримінальне правопорушення; розміру заподіяної шкоди.

6. Важливим чинником підвищення ефективності взаємодії слідчих та оперативних підрозділів є швидка, повна й достовірна передача оперативної інформації слідчому. Як засвідчив науковий пошук і практика, нині питання про шляхи надходження цієї інформації, форми її передачі та критерії відбору ще належним чином не відрегульовано. Опитані слідчі підтвердили, що доказову інформацію вони отримують від оперативних працівників

переважно: в усній формі (51 %) або у формі рапорту чи довідки (42 %). Натомість 16 % опитаних відповіли, що оперативно-розшукова інформація, яка має значення для розслідування, до них взагалі не потрапляє, а 53,2 % переконані, що надходить запізно, тому 46,8 % слідчих вважають дефіцит оперативної інформації передумовою низької ефективності розслідування.

7. Розроблено криміналістичні рекомендації щодо ефективності проведення огляду у кримінальних провадженнях щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті, зокрема: 1) залучення спеціалістів (інженера-конструктора, інженера-технолога) з метою отримання інформації про організацію комерційної та вантажної роботи залізничного транспорту, конструктивні особливості об'єктів рухомого складу, правила перевезень, порядок формування і розформування вантажних поїздів, про організацію роботи бригад у пунктах технічного огляду, про територію сортувальних і вантажних станцій, про конструктивні особливості вагонів і контейнерів, технологію операцій з прийому, перевезення і видачі вантажів; порядок оформлення перевізних документів, охорону вантажів, обов'язки залізничної адміністрації і клієнтури, що користується послугами транспорту тощо; 2) залучення до огляду кінолога зі службово-розшуковим собакою та інспектора-криміналіста (техніка-криміналіста) для розшуку злочинця, викраденого вантажу, виявлення, фіксації і вилучення слідів, проведення відеозапису, фотографування обстановки місця події, використання інших техніко-криміналістичних засобів (аналіз кримінальних проваджень засвідчив, що до участі у такій СРД ці суб'єкти були залучені в 68,2 % випадках, і це при тому, що у 20 % у ході огляду взагалі нічого не вилучалося, а лише описувалася обстановка, що свідчить про недооцінку важливості матеріальних слідів та про проблеми укомплектування кадрів Національної поліції); 3) плановірність огляду (огляд рухомого складу необхідно проводити у такі етапи: а) зовнішній огляд; б) зовнішній та внутрішній огляд вагону (контейнера); в) огляд ділянок залізничної станції, залізничного перегону, а також прилеглої до них території); 4) термінове

формування та прибуття СОГ на місце події; 5) ретельне вивчення перевізних документів.

8. Запропоновано алгоритм проведення такої СРД, як обшук, в рамках якого окрему увагу приділено технічному документуванню, вжиттю належних заходів для забезпечення присутності осіб, права та законні інтереси яких можуть бути обмежені або порушені, а також понятих і спеціалістів-криміналістів. Аналізом практики встановлено, що обшук по цій категорії кримінальних проваджень мав позитивні результати, якщо був проведений: за місцем проживання підозрюваних, у складських (гаражних) приміщеннях і на ділянках місцевості, що їм належали (52,1 % кримінальних проваджень); при затриманні правопорушника на місці вчинення крадіжки, або безпосередньо після, за «гарячими слідами» найбільші результати досягнуто при проведенні обшуку транспортного засобу та особистого обшуку підозрюваного (90 %). При проведенні зазначених обшуків зазвичай виявляли: частини викраденого вантажу (40,1 %); частини упаковки, в якій знаходився вантаж (15,6 %); знаряддя злочину (18 %); предмети маскування крадіжки (8,7 %); взуття (26,6 %); схеми руху потягів (7 %); кошти від збуту викраденого майна (12 %); інші об'єкти, що вказували на вчинення іншого кримінального правопорушення (наркотичні речовини, зброя, вибухові пристрої) (13,5 %).

9. Виокремлено групи судових експертиз, які призначаються при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті: а) для ідентифікації правопорушника, знарядь кримінального правопорушення, взуття, транспортного засобу (або їх частин), дослідження способу подолання перешкод і руху потяга (дактилоскопічна, трасологічна, експертиза слідів нашарування, ґрунтознавча, стрічки швидкостеміра, судово-медична тощо); б) для ідентифікації, діагностики викрадених речей (товарознавча). Окреслено їхні завдання та питання експерту.

Наголошено, що звертаючись за допомогою до судового експерта та користуючись матеріалами експертизи у процесі доказування, слідчі повинні

мати чітке уявлення про призначення відповідних видів експертиз. Позаяк, сформовані експертом висновки визначають подальші напрями розслідування, дозволяють відредагувати його план, визначивши уточнені й оновлені завдання на наступному етапі розслідування з урахуванням слідчої ситуації, що склалася, та відповідний їм алгоритм дій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абламський С. Є., Юхно О. О., Лук'яненко Ю. В. Взаємодія слідчого з іншими органами і підрозділами при розкритті та розслідуванні кримінальних правопорушень: навч. посіб. / за заг. ред. О. О. Юхна. Харків, 2017. 152 с.
2. Авраменко О. В., Благута Р. І., Гуцуляк Ю. В. та ін. Слідчі (розшукові) дії: навч. посіб. / за заг. ред. Р. І. Благута та Є. В. Пряхіна. Львів: ЛьвДУВС, 2013. 416 с.
3. Азаров Д. С., Грищук В. К., Савченко А. В. та ін. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернея. Київ: Юрін-ком Інтер, 2016. 1064 с.
4. Аксенов А. А. Организация взаимодействия в органах внутренних дел как функция управления: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07. Москва, 1974. 285 с.
5. Алексеев О. О., Весельський В. К., Пясковський В. В. Розслідування окремих видів злочинів: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. 2-е вид., перероб. і доповн. Київ: Центр навч. літ., 2014. 277 с.
6. Аленін Ю. П. Особливості відкриття матеріалів іншій стороні за новим КПК України. *Актуальні проблеми кримінального права, процесу та криміналістики*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої 95-річчю з дня народження професора М. В. Салтевського. Одеса, 2012. С. 237–240.
7. Багинський В. З. Основні питання розслідування розкрадань (ст. 84, 86-1 КК України), які відбуваються в умовах економічних перетворень: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Х., 1999. 20 с.
8. Баев О. Я. Тактика следственных действий: учеб. пособ. Воронеж, 1995. 224 с.

9. Бакутін Є. І. Роль технічних засобів фіксації правопорушень в досудовому розслідуванні. *Наукове забезпечення досудового розслідування: проблеми теорії та практики: матеріали V Всеукр. наук.-практ. конф.* Київ: НАВС, 2016. С. 192–193.
10. Балашов Д. Н., Маликов С. В. Криміналістика: учебник. Москва: ИНФРА-М, 2005. 503 с.
11. Бандура О. А., Лукашевич В. Г. Криміналістическая версия: гносеологический, логический и психологический аспекты. Киев: НИиРИО Киев. высш. шк., 1991. 80 с.
12. Бандурка О. М., Блажівський Є. М., Бурдоль Є. П. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. Т. 1 / за заг. ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, А. В. Портнова. Харків: Право, 2012. 768 с.
13. Бахин В. П. Криміналістическая методика: лекция. К., 1999. 27 с.
14. Бахин В. П., Гончаренко В. И., Клименко Н. И. и др. Советская криміналістика. Методика расследования отдельных видов преступлений: учебник; под ред. В. К. Лисиченко. Киев: Вища шк., 1988. 405 с.
15. Бахин В. П., Гора И. В. «Конткриміналістика» или новые задачи криміналістики. Актуальні проблеми держави та права. 1998. Вип. 5. С. 9–17.
16. Бахин В. П., Чернявський С. С., Юсупов В. В. Мастерство раскрытия преступлений: пособие. Киев, 2014. 96 с.
17. Бахін В. П., Весельський В. К., Клименко Н. І. та ін. Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: наук.-практ. посіб. / за ред. П. В. Коляди. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 215 с.
18. Бахін В., Лук'янчиков Б. Склад і призначення криміналістичної характеристики злочинів. *Правничий часопис Донецького університету*. 2000. Вип. 1. С. 39–43.

19. Белецкий В. И. Методика расследования хищений денежных средств. *Криминалистика и судебная экспертиза*. 1991. Вып. 24. С. 65–68.
20. Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики. Москва, 2001. 240 с.
21. Белкин Р. С. Криминалистика: учебник. М.: НОРМА-ИНФРА, 1999. 990 с.
22. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. 2-е изд., доп. М.: Мегатрон XXI, 2000. 334 с.
23. Белкин Р. С. Курс криминалистики: учеб. пособ. 3-е изд. Москва: ЮНИТА-ДАНА, Закон и право, 2001. 837 с.
24. Белкин Р. С., Винберг А. И. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Москва: Юрид. лит., 1998. 304 с.
25. Белкин Р. С., Лифшиц Е. М. Тактика следственных действий. М., 1997. 176 с.
26. Берназ В. Д. Криміналістична характеристика як наукова категорія. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2006. № 1. С. 16–18.
27. Біленчук П. Д. Процесуальні та криміналістичні проблеми дослідження обвинувачуваного (проблеми комплексного вивчення особи обвинувачуваного в стадії попереднього слідства): монографія. Київ : Атіка, 1999. 352 с.
28. Білий П. М., Баранов С. О. Основи профілактики злочинів на транспорті: навч. посіб. Одеса: УКРІНФОРМ, 2001. 326 с.
29. Білоус В. В. Проблеми методики розслідування фіктивного підприємництва: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Харків, 2004. 17 с.
30. Благута Р. І., Гуцуляк Ю. В., Дуфенюк О. М. та ін. Кримінальне процесуальне право України: навч. посіб. / за заг. ред. А. Я. Хитри, Р. М. Шехавцова. Львів: ЛьвДУВС, 2017. 774 с.

31. Бурак М. В., Брисковська О. М., Бурлака В. В. та ін. Виявлення та документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті: метод. рек. К.: Нац. акад. внутр. справ, 2021. 94 с.
32. Бурак М. В., Брисковська О. М., Горбач Р. С. та ін. Протидія розбоям підрозділами Національної поліції України: метод. рек. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 100 с.
33. Быков В. М. Криминалистическая характеристика групповых преступлений. *Криминалистическая характеристика преступлений*. М., 1984. 85 с.
34. Вакуленко О. Ф. Використання спеціальних економічних знань під час досудового розслідування кримінальних правопорушень. *Актуальні питання використання можливостей позапланових документальних ревізій та інших перевірок у кримінальному судочинстві*: матеріали міжвід. наук.-практ. семінару (Київ, 30 черв. 2016 р.). Київ : НАВС, 2016. С. 6–9.
35. Вакулік О. А., Азаров Ю. І. Початок досудового розслідування у кримінальному провадженні : навч. посіб. Київ : «Центр учбової літератури», 2015. 184 с.
36. Васильев А. Н. Проблемы методики расследования отдельных видов преступлений. М.: ЛексЭст, 2002. 76 с.
37. Васильев А. Н., Мудьюгин Г. Н., Якубович Н. А. Планирование расследования преступлений. Москва: Госюриздат, 1977. 199 с.
38. Васильев А. Н., Яблоков Н. П. Предмет, система и теоретические основы криминалистики. Москва, 1984. 72 с.
39. Васьківський А. О. Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 4. С. 138–141.
40. Васьківський А. О. Особа злочинця, як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні.

Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Юридичні науки. 2022. № 1 (61). С. 12–17. <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2022.1.2>

41. Васківський А. О. Особливості початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у XXI сторіччі: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 черв. 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 21–23.

42. Васківський А. О. Особливості проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 3. С. 125–129.

43. Васківський А. О. Особливості проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Юридична наука*. 2020. № 11. С. 101–104.

44. Веліканов С. В. Класифікація слідчих ситуацій в криміналістичній методиці : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2002. 195 с.

45. Весельський В. К. Криміналістична характеристика злочинів. *Право України*. 2001. № 5. С. 112–114.

46. Використання спеціальних знань у кримінальному провадженні: проблемні питання. *Експертна спілка*. URL: <http://nndes.org.ua/news/item/>

47. Вишня О. В., Мінка П. Я., Вишня В. Б. Взаємодія територіальних і транспортних ОВС як складова попередження, розкриття та розслідування злочинів у сфері вантажних перевезень. *Науковий вісник Юридичної академії МВС: зб. наук. праць*. 2004. № 3. С. 357–361.

48. Возгрин И. А. О структуре методик расследования отдельных видов преступлений. Вопросы теории и практики борьбы с преступностью. Л.: НИ и РИО, 1974. С. 72–85.

49. Вознюк А. А. Кримінальна відповідальність за створення злочинних об'єднань та участь у них: монографія. Київ : ФОП Маслаков, 2018. 928 с.

50. Вознюк А. А. Кримінальне право України. Загальна частина : конспект лекцій. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2016. 120 с.

51. Вознюк А. А., Брисковська О. М., Запотоцький А. П. та ін. Взаємодія органів досудового розслідування з підрозділами Державної аудиторської служби України під час призначення та проведення ревізій у кримінальному провадженні: метод. рек. / за заг. ред. С. С. Чернявського. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2018. 40 с.

52. Волобуєв А. Ф. Загальні положення криміналістичної методики: лекція. Харків: Ун-т. внутр. справ, 1996. 36 с.

53. Волобуєв А. Ф. Наукові основи комплексної методики розслідування корисливих злочинів у сфері підприємництва: автореф. дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2002. 34 с.

54. Волобуєв А. Ф. Про деякі стандарти злочинної поведінки в технології організованої злочинної діяльності. *Вісник Академії правових наук України*. 2001. № 4. С. 175–181.

55. Волобуєв А. Ф. Проблеми методики розслідування розкрадань майна в сфері підприємництва. Харків : Ун-т внутр. справ, 2000. 336 с.

56. Волобуєв А. Ф., Волобуєва О. О., Самойленко О. А. та ін. Криміналістика: навч. посіб. / за ред. А. Ф. Волобуєва. Київ: КНТ, 2011. 504 с.

57. Волчецкая Т. С., Колдин В. Я., Крылов В. В. и др. Криминалистика: учебник / под ред. Н. П. Яблокова. 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Юристъ, 2005. 781 с.

58. Вплив соціально-економічних процесів на злочинність в Україні та у світі (за офіційними матеріалами ООН, Всесвітнього банку, статистичного органу Євросоюзу (Eurostat), Державної служби статистики України): аналітичний огляд. Київ: ДНДІ МВС України, 2020. 54 с.

59. Гавло В. К. К вопросу о криминалистической методике как информационно-познавательной системе в деятельности по предотвращению, раскрытию и расследованию преступлений. *Проблемы программирования, организации и информационного обеспечения предварительного следствия* : межвуз. науч. сб. / Башк. ун-т. Уфа, 1989. С. 101–107.

60. Гавло В. К. Теоретические проблемы и практика применения методики расследования отдельных видов преступлений. Томск: ТГУ, 1985. 333 с.

61. Галаган В. І., Удовенко Ж. В. Забезпечення засади невторчання у приватне життя чи проведення обшуку житла чи іншого володіння особи. *Наукові записки. Юридичні науки*. 2014. Т. 155. С. 114–117. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua>.

62. Галиця О. С. Деякі питання застосування кримінально-процесуального законодавства при проведенні обшуку транспортних засобів. URL: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=3346>.

63. Герасимов И. Ф. Криминалистические характеристики преступлений в методике расследования. *Методика расследования преступлений (общие положения)*: материалы науч.-практ. конф. М., 1976. С. 93–97.

64. Герасимов И. Ф., Драпкин Л. Я., Ищенко Е. П. и др. Криминалистика: учеб. для вузов / под ред. И. Ф. Герасимова, Л. Я. Драпкина. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Высш. шк., 2000. 672 с.

65. Глібко В. М., Дудніков А. Л., Журавель В. А. та ін. Криміналістика: підруч. для студ. юрид. спец. вищих закладів освіти / за ред. В. Ю. Шепітька. К., Видавничий Дім Ін Юре, 2001. 684 с.

66. Глушко А. П., Строков І. В. Негласні слідчі (розшукові) дії в кримінальному провадженні: проблемні питання проведення. *Право і суспільство*. 2013. № 3. С. 140–145.

67. Голіна В. В. Кримінологічні та кримінально-правові проблеми боротьби з бандитизмом: соціально-правове і кримінологічне дослідження: монографія. Харків: Регіон-інорм, 2004. 212 с.

68. Головка М. Б., Осипенко І. П. Обшук (юридико-психологічні аспекти організації та проведення): навч.-метод. посіб. Чернігів: ЧНТУ, 2015. 126 с.

69. Гора І. В. Проблеми використання спеціальних знань у сучасному судочинстві України. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 209–214.

70. Гоч Н. В. Тактика обшуку під час розслідування ухилень від сплати єдиного внеску. URL: <http://www.apdp.in.ua/v71/65.pdf>.

71. Грібов М. Л. Зміст криміналістичного забезпечення негласних слідчих (розшукових) дій. *Вісник кримінального судочинства*. 2017. № 1. С. 35–41.

72. Гросс Г. Руководство для судебных следователей как система криминалистики. Новое изд., перепеч. с изд. 1908 г. Москва: ЛексЭст, 2002. 1088 с.

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

74. Грошевий Ю. М., Тацій В. Я. та ін. Кримінальний процес: підручник / за ред. В. Я. Тація, Ю. М. Грошевого, О. В. Капліної, О. Г. Шило. Харків: Право, 2013. 824 с.

75. Джужа О. М. Злочинець або особа, яка вчинила злочин (порівняльний аналіз). *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2014. № 2 (91). С. 15–21.

76. Дрозд Д. І. Розслідування крадіжок з автотранспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.09. Київ. 2019. 237 с.

77. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/>

78. Єдиний реєстр досудових розслідувань. URL: <https://erdr.gp.gov.ua/erdr/erdr.web.system.LoginPage.cls>

79. Журавель В. А. Криміналістична класифікація злочинів: засади формування та механізм застосування. *Вісник Академії правових наук України*. 2002. Вип. 3. С. 160–166.

80. Журавель В. А. Криміналістичні методики: сучасні наукові концепції : монографія. Харків: Апостіль, 2012. 304 с.

81. Журавель В. А. О структуре частной криминалистической методики. *Криминалистика и судебная экспертиза* : респ. межвед. науч.-метод. сб. 2005. Вып. 47. С. 62–67.

82. Журавель В. А. Принципи формування окремих криміналістичних методик розслідування злочинів. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2011. Вип. 1. С. 173–183.

83. Журавель В. А. Сучасні концепції формування окремих криміналістичних методик розслідування злочинів. *Вісник академії правових наук України*. 2007. № 2 (49). С. 177–186.

84. За один раз розтягали до 100 тис тонн вугілля: затримано крадіїв залізничних вантажів. URL: <https://www.railinsider.com.ua/za-odyn-raz-roztyagaly-do-100-tys-tonn-vugillya-zatrymano->

85. Завидняк І. О. Участь спеціаліста у проведенні слідчих (розшукових) дій та його консультативна допомога. *Порівняльно-аналітичне право*. 2019. № 6. С. 453–456. URL: http://www.pap.in.ua/6_2019/116.pdf.

86. Загородній І. В. Розслідування злочинів пов'язаних із нанесенням тілесних ушкоджень: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Одеса, 2018. 243 с.

87. Інструкція з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявлені та розслідуванні: наказ МВС України від 7 лип. 2017 р. № 575. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#Text>

88. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз, та експертних досліджень: наказ Міністерства юстиції України від 08 жовт. 1998 р. № 53/5 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text>

89. Іщенко А. В. Методологічні проблеми криміналістичних наукових досліджень: монографія / за ред. І. П. Красюка. Київ, 2003. 359 с.

90. Іщенко А. В., Ієрусалімов І. О., Удовенко Ж. В. Теорія і практика криміналістичного забезпечення процесу доказування в розслідуванні злочинів : навч. посіб. Київ: Центр учб. літ., 2007. 158 с.

91. Іщенко А. В., Пясковський В. В., Самодін А. В., Черноус Ю. М. та ін. Криміналістика у питаннях і відповідях: навч. посіб. К.: ТОВ «Вид-во «Центр учбової літератури», 2016. 118 с.

92. Калужна О. Тактика збирання речей і документів як доказів у кримінальному провадженні. *Вісник Національної академії прокуратури України*. 2015. № 2. С. 83–90.

93. 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.

94. Капустіна М. В. Методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.09. Харків. 2007. 215 с.

95. Капустіна М. В. Огляд місця події при розслідуванні крадіжок вантажів. *Актуальні проблеми криміналістики: тези доп. та наук. повід. наук. конф. молодих учених та здобувачів*. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2006. С. 294–296.

96. Кікінчук В. В., Бугайчук К. Л., Малярова В. О., Матюшкова Т. П. Процесуальний порядок та тактичні особливості здійснення слідчих (розшукових) дій: наук.-метод. рек. Харків: ХНУВС. 2018. 101 с.

97. Кіян Т. М. Деякі питання тактики використання спеціальних знань і призначення експертизи. Новітні кримінально-правові дослідження. *Сучасні форми протидії кримінальним практикам*. 2016. С. 98–10. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle>.

98. Князєв В. А. Методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Харків, 1972. 20 с.

99. Коваль Ю. Є. Методика розслідування крадіжок особистого майна пасажирів, вчинених на залізничному транспорті України: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.09. Львів, 2016. 322 с.

100. Когутич І. І. Криміналістика: особливості методики розслідування окремих видів злочинів: Львів: Тріада плюс, 2006. 456 с.

101. Колесниченко А. Н. Научные и правовые основы методики расследования отдельных видов преступлений: автореф. дис. ... доктора юрид. наук: спец. 12.00.09. Харьков, 1967. 32 с.

102. Колесниченко А. Н. Структура и содержание методики расследования отдельных видов преступлений. *Советская криминалистика: Методика расследования отдельных видов преступлений*. К., 1988. С. 15–18.

103. Комарницька О. Б. Окремі питання здійснення обшуку житла стороною обвинувачення. *Часопис цивільного і кримінального судочинства*. 2016. № 4 (31). С. 118–129.

104. Коновалова В. Методика розслідування злочинів: оптимальні системи слідчих дій. *Вісник Академії правових наук України*. 2005. № 4 (43). С. 155–160.

105. Кочнева А. О. Криміналістична методика розслідування злочинів: сучасний стан і проблеми розвитку. *Юридичний вісник*. 2016. № 1 (38). С. 157–161.

106. Кочура О. О. Визначення поняття «спеціальні знання» та їх використання у кримінальному провадженні. *Сучасні тенденції розвитку*

криміналістики та кримінального процесу. Харків, 2017.
<http://univd.edu.ua/science-issue/issue/1745>.

107. Криміналістика: підруч. для студ. юрид. спец. ВНЗ / за ред. В. Ю. Шепітька. 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ : Ін-юре, 2004. 684 с.

108. Криміналістика: питання і відповіді: навч. посіб. / за ред. А. В. Кофанова, О. Л. Кобилянського, Я. В. Кузьмічова та ін. Київ : Центр учб. літ., 2011. 280 с.

109. Криміналістика: підруч. для студ. юрид. спец. вищ. закл. освіти / за ред. В. Ю. Шепітька. Київ: Ін Юре, 2001. 728 с.

110. Криміналістика: підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 682 с.

111. Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квіт. 2001 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

112. Кримінальний процес: підручник / за заг. ред. В. В. Коваленка, Л. Д. Удалової, Д. П. Письменного. Київ: Центр учб. літ., 2013. 544 с.

113. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / за заг. ред. проф. В. Г. Гончаренка, В. Т. Нора, М. Є. Шумила. Київ : Юстініан, 2012. 1224 с.

114. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / відп. ред.: С. В. Ківалов, С. М. Міщенко, В. Ю. Захарченко. Харків: Одиссей, 2013. 1104 с.

115. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>

116. Кримінально-процесуальний кодекс України: Закон України від 28 груд. 1960 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-05#Text>

117. Кубрак І. М. Розробки криміналістичних характеристик є одним із напрямків удосконалення методики розслідування злочинів. *Актуальні питання розслідування злочинів у сучасних умовах: тактика, методика, інформаційне забезпечення*: зб. наук. праць. Київ: УАВС, 1996. С. 13–25.

118. Кудлай П. О. Деякі особливості проведення слідчих дій з неповнолітніми *Криміналістика у протидії злочинності*: матеріали наук.-практ. конф. (м. Київ, 16 жовт. 2009 р.). К.: «Хай-Тек Прес». 2009. С. 372–375.

119. Кудлай П. О. Криміналістична характеристика злочинів, скоєних неповнолітніми. *Засади кримінального судочинства та їх реалізація в законотворчій діяльності*: тези доп. наук.-практ. конф. (Київ, 3 квіт. 2009 р.). Видання присвячене пам'яті професора А.Я. Дубинського. К. : Атіка. 2009. С. 613–615.

120. Кудлай П. О. Криміналістична характеристика та особливості розслідування крадіжок вантажів, скоєних неповнолітніми з рухомого складу залізничного транспорту: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.09. К., 2010. 15 с.

121. Кудлай П. О. Криміналістична характеристика та особливості розслідування крадіжок вантажів, скоєних неповнолітніми з рухомого складу залізничного транспорту: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2010. 247 с.

122. Кудлай П. О. Особливості порушення кримінальної справи по крадіжкам вантажів, скоєних неповнолітніми з рухомого складу залізничного транспорту. *Наше право*. 2009. № 3. С. 89–92.

123. Кудлай П. О. Попередження крадіжок вантажів. *Підприємництво, господарство і право*. 2008. № 11. С. 43–46.

124. Кудлай П. О. Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Кримінальний процес України в контексті євро-пейських стандартів судочинства*: матеріали наук.-практ. конф. (Київ, 7 груд. 2007 р.) / Ред. кол. : О. М. Джужа, М. В. Бочкар'єв, С. М. Стахівський та ін. К.: Київ. нац. ун-т внутр. справ. 2008. С. 83–84.

125. Кудлай П. О. Слідчі дії на стадії порушення кримінальної справи. *Криміналістичні та процесуальні проблеми, що виникають під час*

проведення слідчих дій: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 24 листоп. 2006 р.). Донецьк, 2006. С. 289–291.

126. Кудлай П. О. Способи скоєння неповнолітніми крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 6. С. 160–163.

127. Кудлай П. О. Тактичні операції та комбінації при проведенні слідчих дій на подальшому етапі розслідування крадіжок вантажів, скоєних неповнолітніми з рухомого складу залізничного транспорту. *Кримський юридичний вісник*. Сімферополь, 2010. Вип. 1 (8). Ч. II. С. 106–114.

128. Кузьмічов В., Москвін Ю. Криміналістичне вивчення злочинної діяльності. *Право України*. 1999. № 5. С. 65–67.

129. Кузьмічов В. С., Прокопенко Г. І. Криміналістика: навч. посіб. / за заг. ред. В. Г. Гончаренка та Є. М. Моїсеєва. К., 2001. 368 с.

130. Кузьмічов В. С., Юсупов В. В. Алібі у розкритті злочинів: навч. посіб. Київ : КНТ, 2007. 264 с.

131. Кураткіна Н. Використання спеціальних знань у кримінальному провадженні України. *Вісник Академії адвокатури України*. 2016. № 1 (35). Т. 13. 2016. С. 71–73.

132. Кушнірчук В. Г., Петров В. І., Зеркалов Д. В. Перевезення вантажів залізничним транспортом. Київ: Основа, 2001. 512 с.

133. Лащук Є. Ф. Предмет злочину в кримінальному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. К., 2005. 20 с.

134. Литвинов О. М. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. Київ: Центр учб. літ., 2017. 528 с.

135. Лузгин И. М. Некоторые аспекты криминалистической характеристики и место в ней данных о сокрытии преступлений. *Криминалистическая характеристика преступлений: сб. науч. тр.* 1984. С. 25–30.

136. Лучко О. А. Огляд у кримінальному досудовому провадженні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Маріуполь, 2021. 269 с.

137. Мазур А. Межі початкового етапу розслідування. *Вісник Львівського університету*. 2015. Вип. 61. С. 435–441.
138. Малюга В. І. Структура методики розслідування окремих видів злочинів і місце в ній взаємодії слідчого. *Підприємство господарство і право*. 2015. Вип. 8. С. 238–239.
139. Малюга В. М. Взаємодія слідчого з оперативними підрозділами та іншими суб'єктами в системі методики розслідування злочинів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Львів, 2016. 289 с.
140. Маркусь В. О. Криміналістика: навч. посіб. Київ: Кондор, 2007. 588 с.
141. Мединська Л. В. Використання спеціальних знань у кримінальному провадженні України. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2014. 2 (5). С. 278–286.
142. Мишков Я. Е. Методика розслідування хабарництва: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Харків, 2005. 14 с.
143. Мінка П. Я. Способи боротьби правоохоронних органів з розкраданнями у сфері залізничних вантажних перевезень. *Вісник Луганського інституту внутрішніх справ*. 2000. Вип. 4. С. 175–182.
144. Москаленко Г. В. Поняття та особливості етапів розслідування злочинів. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. Вип. 49. С. 376–380.
145. Науково-практичний коментар до Кримінального процесуального кодексу України від 13 квіт. 2012 р. / за ред. О. М. Банчука, Р. О. Куйбіди, М. І. Хавронюка. Харків: Фактор. 1072 с.
146. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернея. 2-ге вид., перероб. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2018. 1104 с.
147. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 9-те вид., переробл. та доповн. Київ : Юрид. думка, 2012. 1313 с.

148. Наумов В. В. Розслідування злочинів, вчинених у комерційних структурах та банківській системі. *Слідча практика*. К., 1997. С. 20–23.
149. Павловський В. В. Початок досудового розслідування: проблеми та перспективи розвитку. *Науковий вісник Академії муніципального управління*. Серія «Право». 2014. Вип. 2. С. 390–395.
150. Пазинич Т. А. Криміналістична характеристика шахрайств та основні положення їх розслідування: дис. ... канд. юрид. наук: спец.: 12.00.09. Харків, 2006. 211 с.
151. Панов М. І., Шепітько В. Ю., Коновалова В. О. та ін. Настільна книга слідчого: наук.-практ. видання для слідчих і дізнавачів. К.: ІнЮре, 2003. 720 с.
152. Пашиєва А. С. Криміналістичне дослідження металюї холодної зброї: дис. ... канд. юрид. наук. К., 2020. 314 с.
153. Підпалій В. В. Криміналістична характеристика та розслідування крадіжок в умовах великого міста: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.09. К., 2021. 214 с.
154. 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*: матеріали міжвуз. наук.-практ. конф. студентів, курсантів і слухачів. (Донецьк, 12 квіт. 2002 р.). Донецьк, 2002. С. 133–140.
155. Погорецький М. А. Кримінально-процесуальні правовідносини: структура і система: монографія. Х. : Арсіс, 2002. 160 с.
156. Погорецький М. А. Початок досудового розслідування: окремі проблемні питання. *Вісник кримінального судочинства*. 2015. № 1. С. 93–103. URL: http://vkslaw.univ.kiev.ua/images/verstka/1_2015_Pogoreckiy.pdf
157. Поливанюк В. В. Поняття криміналістичної характеристики злочину. URL: <http://www.crime-research.org>.
158. Порядок ведення єдиного обліку в органах (підрозділах) поліції заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події: наказ

МВС України від 08 лют. 2019 р. № 100. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0223-19>

159. Постанова Верховного Суду від 30 вересня 2021 р. у справі № 556/450/18. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100109396?fbclid=IwAR3U0JjuuHq5QtGGaR06CxhbZZ2bQnodsxmzsHrH8P7xXqCnb2rI3jA0Rg>

160. Правила перевезення вантажів навалом і насипом: наказ Міністерства транспорту України від 20 серп. 2001 р. № 542. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0795-01/print>

161. Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах (ст. 54 Статуту): наказ Міністерства транспорту України № 644 від 21 листоп. 2000 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0874-00/print>

162. Практикум з негласних слідчих (розшукових) дій у кримінальному провадженні: навч.-метод. посіб. Харків: Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого, 2016. 200 с. URL: http://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/POSIBNIKI_2016/NMP_164.pdf

163. Про внесення змін та доповнень до нормативно-правових актів: Наказ Міністерства транспорту України від 20 серп. 2001 р. № 542. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0793-01/print>

164. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 лип. 1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80/print>

165. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html>.

166. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: наказ Міністерства внутрішніх справ України 27 квіт. 2020 р. № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text>

167. Про затвердження Положення про Єдиний реєстр досудових розслідувань, порядок його формування та ведення: наказ від 30 черв. 2020 р. № 298. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0298905-20#Text>

168. Про затвердження Порядку ведення єдиного обліку в органах (підрозділах) поліції заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події: наказ від 8 лют. 2019 р. № 100. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0223-19#Text>

169. Про затвердження Порядку взаємодії підрозділів відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті та лінійних підрозділів транспортної міліції: Наказ МВС України від 9 черв. 2010 р. № 350/236. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0728-10#Text>

170. Про затвердження Статуту залізниць України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 квіт. 1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>

171. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18 лют. 1992 р. № 2135-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12/print>

172. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квіт. 2000 р. № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14/print>

173. Про судову експертизу: Закон України від 25 лют. 1994 р. № 4038-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text>

174. Про судову практику у справах про злочини проти власності: постанова Пленуму Верховного Суду України від 6 листоп. 2009 р. № 10. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09#Text>

175. Процесуальне керівництво негласними слідчими (розшуковими) діями : наук-практ. посіб. / за заг. ред. Ю. Г. Севрука, А. В. Столітнього. Київ: Нац. акад. прокуратури України, 2017. 282 с.

176. Псарєва Б. В. Расследование корыстно-насильственных преступлений в отношении водителей автотранспорта, пассажиров и перевозимых грузов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Томск, 2003. 26 с.

177. Пчеліна О. В. Криміналістична класифікація злочинів. *Право і суспільство*. 2014. № 6-1. С. 304–309.

178. Пясковський В. В., Чорноус Ю. М., Самодін А. В. та ін. Криміналістика: підручник / за заг. ред. В. В. Пясковського. 2-ге вид., перероб. і допов. Харків: Право, 2020. 752 с.

179. Радзіховський А. А. Збережність вантажів та рухомого складу при маневреній роботі. *Залізничний транспорт України*. 1999. № 3. С. 31–34.

180. Романюк Б. В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань у досудовому слідстві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. К., 2002. 20 с.

181. Рудницька Ю. В. Розслідування крадіжок, вчинених неповнолітніми: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.09. Київ. 2017. 244 с.

182. Саковський А. А. Оперативно-розшукове документування як пошуково-пізнавальний процес та складова оперативно-розшукової діяльності. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 7. С. 371–377.

183. Салтевський М. В. Криміналістика (у сучасному вигляді): підручник. Київ: Кондор, 2005. 588 с.

184. Салтевський М. В. Криміналістика : підручник : у 2 ч. Харків : КонСУМ, Основа, 1999. Ч. 1. 416 с.

185. Салтевський М. В. Криміналістика: підручник: у 2-ч. Харків: Консул, 2001. Ч. 2. 528 с.

186. Салтевський М. В., Лукашевич В. Г., Глібко В. М. Навчально-довідковий посібник з криміналістики. Київ : Рад. шк., 1994. 180 с.

187. Сергєєва Д. Б. Поняття та сутність доказу як його властивості. *Кримінальне процесуальне право*. 2014. № 1 (26). С. 89–96.

188. Сердюк В. П. Відеозапис у кримінальному провадженні України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2016. 224 с.

189. Слободян Я. І. Криміналістична методика на сучасному етапі та її роль у розслідуванні злочинів, учинених організованими злочинними

угрупованнями: *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2012. № 2 (28). С. 64–67.

190. Смелік В. Б. Комплексний підхід до системності криміналістичної методики. *Право і безпека*. 2003. Вип. 2 (2). С. 142–147.

191. Соловьев А. Б. Центров Е. Е. Допрос на предварительном следствии: метод. пособ. 2-е изд., перераб. Москва, 1986. 114 с.

192. Солодовніков А. Г. Особливості розслідування нападів з метою заволодіння чужим майном, вчинених організованими групами: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Одеса, 2008. 20 с.

193. Сорокотягин И. Н. Криміналістические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: автореф. дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.09. Екатеринбург, 1992. 36 с.

194. Степанов В. В. Выявление преступлений – начальный этап борьбы с преступностью. *Проблемы оптимизации первоначального этапа расследования преступлений*. Свердловск, 1988. С. 25–32.

195. Степанюк Р. Л. Криміналістичне забезпечення розслідування злочинів, вчинених у бюджетній сфері України: монографія / за заг. ред. А. Ф. Волобуєва. Харків: Ніка-Нова, 2012. 382 с.

196. Степанюк Р. Л. Поняття спеціальних знань у кримінальному провадженні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2014. № 3-1. С. 38–42.

197. Суворов О. М. Тактичні завдання взаємодії слідчих з оперативними підрозділами у протидії службовим злочинам корупційної спрямованості. *Вісник академії адвокатури України*. 2014. Т. 11. № 3 (31). С. 124–136.

198. Тарасенко О. С. Розслідування незаконного поводження з вогнепальною зброєю, що вчиняється злочинними об'єднаннями: дис. ... доктора юрид. наук. Київ. 2017. 283 с.

199. Татаров О. Ю. Досудове провадження в кримінальному процесі України: теоретико-правові та організаційні засади (за матеріалами МВС): монографія. Донецьк: ТОВ «ВПП «ПРОМІНЬ», 2012. 640 с.
200. Тацій В. Я. Настільна книга слідчого / Ред. кол. В. Я Тацій, М. Г. Панов, В. Ю. Шепітько. К., 2003. 716 с.
201. Тертишник В. М. Концепція Кримінального процесуального кодексу України та актуальні проблеми правосуддя. *Вісник прокуратури*. 2003. № 9. С. 39–44.
202. Тертишник В. М. Науково-практичний коментар Кримінального процесуального кодексу України. Київ: Алерта, 2014. 768 с.
203. Тіщенко В. В. Слідчі ситуації в методиці розслідування злочинів: поняття, класифікація, значення. *Актуальні проблеми держави і права*. 2004. № 22. С. 961–965.
204. Тіщенко В. В. Сучасний стан і деякі проблеми розвитку криміналістичної методики розслідування злочинів. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 170–180.
205. Тіщенко В. В. Теоретичні і практичні основи методики розслідування злочинів : монографія. Одеса: Фенікс, 2007. 260 с.
206. Топчій В. В., Горбачевський В. Я. Взаємодія правоохоронних органів у запобіганні транснаціональній організованій злочинності в Україні. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2013. № 4. С. 121–129.
207. Туренко Н. С. Современные подходы в формировании и проверке следственных версий: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Н. Новгород, 2006. 22 с.
208. Удалова Л. Д., Рожнова В. В., Савицький Д. О., Хабло О. Ю. Кримінальний процес України у питаннях і відповідях: навч. посіб. 3-тє. вид, переробл. і доповн. Київ, 2012. 276 с.

209. Удалова Л. Д., Сухомлин Ю. В., Симчук А. С., Кулик М. Й., Зарубей В. В. Організація роботи слідчо-оперативної групи: навч. посіб. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. 504 с.
210. Участь спеціаліста в огляді місця події: довідник. Київ: НАВС, 2018. 128 с. URL: https://arm.naiu.kiev.ua/books/dovidnyk_ohliadmp/
211. Чаплинський К. О. Тактика проведення окремих слідчих дій: монографія. Дніпропетровськ, 2006. 416 с.
212. Чаплинський К. О., Лускатов О. В., Пиріг І. В., Плетенець В. М., Чаплинська Ю. А. Криміналістика: підруч. для студ. вищ. навч. закл. 2-е вид, перероб. і доп. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2017. 480 с.
213. Чаплинський К. О., Пиріг І. В., Єфімов В. В. та ін. Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: метод. рек. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с.
214. Черепненко О. Я. Взаємодія підрозділів ОВС з іншими силовими структурами, державними та громадськими організаціями. *Форум права*. 2011. № 2. С. 958–962.
215. Чернявський С. С. Злочини у сфері банківського кредитування (проблеми розслідування та попередження) : навч. посіб. / за заг. ред. О. М. Джужи. К. : Юрінком Інтер, 2003. 264 с.
216. Чернявський С. С., Алексєєва-Процюк Д. О. та ін. Використання інформації, яка знаходиться в операторів та провайдерів телекомунікацій, їх транспортних телекомунікаційних мережах, під час розслідування злочинів : метод. рек. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2013. 70 с.
217. Чернявський С. С., Фінагєєв В. О. Проблеми тимчасового доступу до інформації, яка знаходиться в операторів та провайдерів телекомунікацій. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 1 (5). С. 179–185.

218. Черноус Ю. М. Слідчі дії: поняття, сутність, напрями розвитку та удосконалення : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність». Київ, 2005. 18 с.

219. Шевчук В. М. Значення етапів розслідування для формування тактичних операцій. *Проблеми законності*. 2012. Вип. 120. С. 219–228.

220. Шепітько В. Ю. Довідник слідчого. Київ : Ін Юре, 2003. 203 с.

221. Шепітько В. Ю. Криміналістика: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. К.: Ін Юре, 2010. 496 с.

222. Шепітько В. Ю. Криміналістична тактика і методика розслідування злочинів: підруч. для студ. юрид. вузів і фак. / за ред. проф. В. Ю. Шепітька. Х., Право, 1998. 376 с.

223. Шепітько В. Ю. Криміналістичне забезпечення діяльності органів досудового слідства у боротьбі зі злочинністю в Україні. *Правова система України: історія, стан та перспективи* : у 5 т. / за заг. ред. В. В. Сташиса. Харків: Право, 2008. Т. 5: Кримінально-правові науки. *Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні*. 840 с.

224. Шепітько В. Ю. Особливості криміналістичної характеристики шахрайства. *Вісник Академії правових наук України*. 1998. № 2. С. 140–145.

225. Шепітько В. Ю. Проблеми типізації окремих криміналістичних методик. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2017. Т. 19. С. 445–451.

226. Шепітько В. Ю., Журавель В. А., Коновалова В. О. та ін. Криміналістика: підручник: у 2 т. Т. 2. / за ред. В. Ю. Шепітька. Харків: Право, 2019. 328 с.

227. Шепітько В. Ю., Коновалова В. О., Журавель В. А. та ін. Керівництво з розслідування злочинів: наук.-практ. посіб. / за ред. В. Ю. Шепітька. Харків: Одісей, 2010. 960 с.

228. Шепітько В. Ю., Коновалова В. О., Журавель В. А. та ін. Криміналістика : підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. 4-те вид., переробл. і доповн. Харків : Право, 2008. 464 с.

229. Шепітько В. Ю., Коновалова В. О., Журавель В. А. та ін. Криміналістика: підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. 5-те вид. переробл. та допов. Київ: Ін Юре, 2016. 640 с.

230. Шеремет А. П. Криміналістика: навч. посіб. 2-ге вид. Київ: Центр учб. літ., 2009. 472 с.

231. Шехавцов Р. М. Форми та способи протидії розслідуванню злочинів і засоби їх подолання (за матеріалами кримінальних справ про вимагання, вчинені організованими групами, злочинними організаціями): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. К., 2003. 20 с.

232. Шкеле М. В. Способ совершения преступления и его уголовно-правовое значение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. СПб., 2001. 22 с.

233. Щур Б. В. Криміналістична класифікація злочинів та її роль у диференціації криміналістичних методик. *Європейські перспективи*. 2011. № 1. Ч. 2. С. 140–144.

234. Щур Б. В. Криміналістична класифікація злочинів: співвідношення із суміжними поняттями. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2010. № 2. С. 337–344.

235. Щур Б. В. Теоретичні основи формування та застосування криміналістичних методик : монографія. Харків : Апостиль, 2012. 320 с.

236. Эйсман А. А. Заключение эксперта. Структура и научное обоснование. Москва: Юрид. лит., 1967. 147 с.

237. Элькинд П. С. Цели и средства их достижения в советском уголовном процессе: учеб. пособ. Ленинград: Изд-во Ленингр. гос. ун-та, 1976. 143 с.

238. Юхно О. О. Окремі аспекти взаємодії слідчих та інших підрозділів органів внутрішніх справ при розслідуванні злочинів. *Вісник*

Харківського національного університету внутрішніх справ. 2014. № 2. С. 212–221.

239. Яременко В. В. Шляхи удосконалення взаємодії оперативних працівників зі слідчими при реалізації матеріалів оперативно-розшукового процесу. *Право і безпека. 2004. С. 127–131.*

240. Яблоков Н. П. Обстановка совершения преступления как элемент его криминалистической характеристики. *Криминалистическая характеристика преступлений: сб. науч. трудов. М.: Юрид. лит., 2000. 242 с.*

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Васківський А. О. Особливості проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Юридична наука*. 2020. № 11. С. 101–104.
2. Васківський А. О. Особливості проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 3. С. 125–129.
3. Vaskivskiyi A. O. The Subject of Illegal Handling of Weapons, Ammunition, Explosives and Explosive Devices and its “Trace Pattern”. *European Reforms Bulletin*. 2021. № 4. P. 73–78.
4. Васківський А. О. Особа злочинця, як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Юридичні науки*. 2022. № 1 (61). С. 12–17. <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2022.1.2>
5. Васківський А. О. Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 4. С. 138–141.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Васківський А. О. Напрямки підвищення ефективності проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення:*

матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12–13 серп. 2020 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 32–34.

7. Васківський А. О. Окремі питання проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у XXI сторіччі*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 17–18 лют. 2021 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 40–43.

8. Васківський А. О. Особливості початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у XXI сторіччі*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 черв. 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 21–23.

Аналітична довідка
за результатами вивчення 240 кримінальних проваджень щодо
розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті

З метою вивчення праксеологічних питань, що виникають під час досудового розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, було здійснено вивчення кримінальних проваджень проти власності.

Встановлено, що кримінальні провадження щодо крадіжок вантажів на залізничному транспорті нерідко закривають на стадії досудового слідства (38 %). Основними причинами неефективного розслідування є неповнота досудового слідства, зокрема непрофесійна робота щодо збору доказової інформації на початковому етапі слідства (39 % від кількості вивчених проваджень): не були вилучені необхідні документи (23 %); не встановлені та належним чином не допитані свідки (27 %); недостатньо використовувались спеціальні знання (23 %) та оперативно-розшукові можливості (58 %).

Основними способами збирання даних, які вказують на факти учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, є: опитування громадян (100 %); оперативне спостереження (23 %); оперативне обстеження рухомого складу, приміщень, ділянок місцевості, на яких розміщений залізничний транспорт (68 %); використання конфіденційних джерел інформації (26 %).

Основні труднощі виникають під час розслідування «замаскованих» крадіжок, під час вчинення яких злочинці намагаються приховати свої дії (фальсифікують сліди, залякують свідків, використовують підкуп службових осіб тощо). На латентності цих кримінальних правопорушень також позначається структура злочинної ієрархії, зокрема сприяння злочинцям корумпованими працівниками Укрзалізниці, воєнізованої охорони й недержавних організацій (80,2 %). Тільки за допомогою таких важелів

впливу у злочинних групах особи тривалий час залишаються невикритими, розкрадаючи товарно-матеріальні цінності на залізничному транспорті в особливо великих розмірах.

Службово-функціональні дії по готуванню до вчинення крадіжок зустрічаються частіше і до них зазвичай звертаються працівники залізничного транспорту – машиністи локомотивів, укладачі вагонів, вантажники, крановики, прийомоздавачі. Цей факт пояснюється, передусім, тією обставиною, що саме працівники залізничного транспорту мають інформацію про характер перевезеного вантажу і в подальшому вчиняють такі дії, що зовні нагадують недбале виконання ними службових функцій. До числа таких дій віднесено: порушення правил установки запірнопломбувальних пристроїв, наприклад, коли запірнопломбувальний пристрій «Лавр» замикається неповністю, а лише на 2–3 зубці, а для запирання запірнопломбувального пристрою «Кліщ» використовується замість сталевого алюмінієвий стопорний дріт. До цього способу готування злочинці вдаються в 10 % випадків з числа вивчених нами кримінальних проваджень; переформування потяга (2 %); «помилкове» відчиплення вагона для ремонту або складання комерційного акта (5 %); затримання рухомого складу на перегонах, біля вхідних світлофорів (3 %).

Серед способів учинення крадіжок вантажів, пов'язаних з подоланням перешкод, найбільш типову групу становлять способи розкриття вантажно-розвантажувальних отворів – дверей чи люків. Найбільш поширеними з них є: 1) віджимання дверей вагона (контейнера) (17,5 %); 2) розпилування важеля, який з'єднує розвантажувальний люк і дверну закидачку (16,2 %); 3) пролом ґрат верхнього люка (15,4 %); 4) зняття кришки верхнього люка (10,3 %); 5) вибивання осі вушка навантажувального люка (8,4 %).

Для приховування ознак проникнення до вантажів у більшості випадків використовувалися такі способи: 1) навішування раніше розкритих запірнопломбувальних пристроїв – цей спосіб приховування застосовувався в тих випадках, коли запірнопломбувальний пристрій встановлювався з

порушенням правил і згодом був відкритий, а також тоді, коли злочинці використовували спосіб так званого неруйнуючого розкриття запірнопломбувального пристрою (10 %); 2) навішування цілих (раніше непошкоджених) запірнопломбувальних пристроїв – зазначений спосіб використовувався коли зняття запірнопломбувальних пристроїв призводило до їх повного руйнування. Замість зірваного з вагона і вже зруйнованого запірнопломбувального пристрою підвішували 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 (7 %); 3) забивання просвердленого отвору в кузові вагона (4,8 %); 4) заміна осей дверної петлі контейнера – при використанні цього способу приховування стару вісь зрубають, відкривають двері, не порушуючи запірнопломбувального пристрою, викрадають вантаж, а потім ставлять нову вісь, що складається з двох частин, одна з яких угвинчується в іншу (9 %); 5) укриття вантажів з пошкодженою упаковкою під цілими пакетними вантажами (7 %); 6) маскування порушеної тари (5 %) – 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 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; 7) установка вибитої осі вушка люка в первісне положення (3 %); 8) закріплення відкидних болтів кришки верхнього люка на попередні місця (2 %); 9) складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу нестачу та псування вантажу (15 %); 10) створення видимості нестачі вантажу (11 %); 11) фальсифікація позначок у накладних про нестачу вантажу в межах норм природних втрат (8 %).

Зазвичай безпосередніми предметами крадіжок вантажів на залізничному транспорті є вугілля, зерно кукурудзи, соя, соняшниковий шрот, кокс (52 %), а також інші товарно-матеріальні цінності (48 %) (продукти харчування, винно-горілчані вироби, комплектуючі до автомобільного транспорту, паливно-мастильні й будівельні матеріали тощо).

Типовими носіями ідеальних слідів є співробітники Укрзалізниці (стрільці, диспетчери, чергові по станції тощо) (100 %); потерпілі, а також їх представники (100 %), інші особи, які випадково стали свідками злочинної діяльності (14,9 %).

Безпосереднім місцем вчинення крадіжки вантажів на залізничному транспорті є рухомий склад і ділянка простору (шляху залізниці), на якому він знаходиться в момент її вчинення. Більшість з них було вчинено при проведенні наступних технологічних операцій: при транспортуванні вантажу від відправника вантажу до станції відправлення (13 %); при навантаженні вантажу (12,5 %); при формуванні рухомого складу (22,4 %); під час технічного чи комерційного огляду складу (6 %); при транспортуванні вантажу від станції відправлення до станції призначення (46,1 %). За результатами проведеного нами узагальнення та аналізу слідчо-судової практики зазначені обставини розподілилися в такий спосіб: порушення правил навантажувальних робіт (12,4 %); порушення транспортування й оброблення навантажених вагонів (5,3 %); неналежна охорона вантажу (58,7 %); неналежне технічне забезпечення схоронності вантажу (23,6 %).

Найбільша кількість крадіжок відбувається на території проміжних станцій в обгінних пунктах (42,4 %); на роз'їздах (14,3 %) і при стоянці на перегоні в прохідного і вхідного світлофорів (13,6 %).

Більшість крадіжок відбувається у вечірній і нічний час доби (з 21.00 до 03.00), коли території станцій і ділянок залізничних перегонів погано проглядаються, зменшується кількість працюючих осіб. У цей час обмежується можливість припинення і своєчасного виявлення кримінальних правопорушень, 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 кримінального правопорушення. Більша кількість крадіжок вантажів, учинених у цей час – 71 % (з яких 31,4 % припадає на час з 21.00 до 03.00, 39,6 % – з 00.00 до 03.00), припадає на сторонніх осіб і працівників воєнізованої охорони.

У 76,9 % випадків крадіжки досліджуваної категорії було вчинено чоловіками (низький відсоток серед злочинців осіб жіночої статі обумовлений психіко-фізіологічними особливостями останніх, проте особливістю жіночої злочинної діяльності є те, що в усіх виявлених випадках вона вчиняється в складі організованих злочинних груп, у яких вони відповідають переважно за надання інформації про вантаж, рухомий склад і приховування слідів кримінального правопорушення) у віці від 14 до 30 років (46,5 %); від 30 до 45 років (33,7 %), а в 19,8 % – старші за 45 років.

Серед злочинців цієї категорії переважають громадяни України (81 %), здебільшого українці (86,2 %). Переважна більшість з них (72 %) проживає в містах й вчиняє кримінальні правопорушення в населених пунктах фактичного місця проживання, у тому числі й на території свого адміністративного обслуговування, ще 25,6 % родом з цих же міст.

Щодо освітнього рівня, то у 32,6 % було зафіксовано повну вищу і базову вищу освіту; 29,6 % – професійно-технічну; 100 % – повну загальну середню та базову загальну середню освіту. На основі вивчених протоколів допитів можна констатувати, що більше половини цієї категорії осіб (51,5 %) на момент учинення кримінального правопорушення перебували у шлюбі та мали на утриманні малолітніх дітей (38,5 %).

Будучи рушійною силою кримінальної активності, корислива мета проявляється у прагненні людини до задоволення матеріальних потреб. Проте у 2 % випадках було встановлено, що корисливий мотив мав модифікацію у поєднанні з помстою на ґрунті з'ясування міжособистісних відносин під час розподілу капіталів і сфер впливу у злочинному середовищі.

**Результати зведеного анкетування
слідчих та оперативних співробітників (280 респондентів)**

1.	Ваша посада:	
	начальник відділу	0,32 %
	заступник начальника відділу	0,64 %
	начальник відділення (сектору)	1,92 %
	старший слідчий / старший оперуповноважений	29,81 %
	слідчий / оперуповноважений	57,37 %
2.	Ваша освіта	
	середня спеціальна	2,89 %
	неповна вища («бакалавр»)	71,15 %
	повна вища («спеціаліст», «магістр»)	25,64 %
3.	Загальний стаж роботи в органах досудового розслідування:	
	до 1 року	13,14 %
	від 1 до 2 років	32,69 %
	від 2 до 5 років	31,41 %
	від 5 до 10 років	11,54 %
	від 10 до 20 років	7,69 %
	понад 20 років	3,53 %
4.	Чи доводилось Вам розслідувати або брати безпосередню участь у розслідуванні кримінальних проваджень, розпочатих за фактом учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті?	
	так	70,06 %
	ні	29,94 %
5.	Чи брали Ви участь у складі слідчої групи та/або слідчо-оперативної групи під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті?	
	так	63,78 %
	ні	36,22 %
6.	На Вашу думку, чи є потреба в розробленні науково-практичних рекомендацій (алгоритмів), які б дозволили швидко та якісно розслідувати вказану категорію кримінальних проваджень?	
	так	57,69 %
	ні	19,55 %
	важко відповісти	22,76 %
7.	Основними причинами неефективного досудового розслідування є:	
	неналежним чином здійснюється робота щодо збору	39 %

	доказової інформації на початковому етапі	
	не вилучаються необхідні документи, пов'язані із залізничним транспортом	23 %
	не встановлюються та належним чином не допитуються свідки	27,88 %
	недостатньо використовуються спеціальні знання та оперативно-розшукові можливості	81 %
	На Вашу думку, які найбільш значущі та інформативні елементи криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті:	
8.	предмет кримінального правопорушення	91,35 %
	спосіб учинення кримінального правопорушення	76,6 %
	обстановка вчинення кримінального правопорушення	69,55 %
	особа злочинця	81,09 %
	типові сліди кримінального правопорушення	84,62 %
	власний варіант	3,53 %
	Серед способів учинення крадіжок вантажів, пов'язаних з подоланням перешкод, найбільш типову групу становлять:	
9.	віджимання дверей вагона (контейнера)	17,5 %
	розпилювання важеля, який з'єднує розвантажувальний люк і дверну закидачку	16,2 %
	пролом ґрат верхнього люка	15,4 %
	зняття кришки верхнього люка	10,3 %
	вибивання осі вушка навантажувального люка	8,4 %
	На Вашу думку, найтипівіші недоліки планування досудового розслідування пов'язані з:	
10.	відсутністю організаційно-практичної моделі розслідування	73,08 %
	тактичними помилками під час збирання доказів і первинної інформації, які спотворюють уяву про злочинну діяльність	67,95 %
	відсутністю чітко окреслених цілей розслідування, поінформованості учасників розслідування, координації їхньої діяльності	57,69 %
	спрощеністю алгоритму первинних дій (заходів), що зводиться до проведення огляду, призначення експертного дослідження та опитування осіб	62,5 %
	відсутністю чіткого (деталізованого) алгоритму подальших дій (заходів), визначенням часу їх проведення, конкретних виконавців, прямого зв'язку з версіями	61,54 %
	порушенням послідовності проведення запланованих дій (заходів), часу їх проведення	56,09 %
	відсутністю належної взаємодії між учасниками розслідування, залученням співробітників без досвіду	

	роботи в таких розслідуваннях	97,12 %
	відсутністю письмово плану розслідування або його несвоєчасним складанням; шаблонністю до складання плану; недотриманням комплексності й системності; відсутністю індивідуального підходу до планування	62,18 %
11.	Взаємодія слідчого з працівниками оперативних підрозділів під час розслідування цієї категорії проваджень:	
	потрібна обов'язково	18,59 %
	потрібна тільки у складних, багатоепізодних кримінальних провадженнях	26,28 %
	непотрібна взагалі	55,13 %
12.	Складання письмово плану розслідування:	
	необхідне у кожному кримінальному провадженні, незалежно від рівня складності вчиненого кримінального правопорушення	40,71 %
	необхідне тільки за окремими епізодами злочинної діяльності	18,59 %
	необхідне тільки під час розслідування складних, багатоепізодних кримінальних проваджень	16,35 %
	непотрібне, оскільки розслідування можна проводити механічно, керуючись багаторічним власним досвідом	24,36 %
13.	Під час складання плану необхідно враховувати:	
	спосіб і механізм учинення кримінального правопорушення	67,63 %
	соціальні зв'язки злочинця	46,47 %
	імовірність втручання в розслідування зацікавлених осіб	31,41 %
	- спроб;	39,74 %
	- спотворення орієнтуючої інформації;	30,77 %
	- доказів;	31,73 %
- фальсифікації документів;	35,26 %	
- активної протидії слідчому;	18,27 %	
- незаконного впливу на осіб, які володіють інформацією, що має значення для кримінального провадження		
14.	На Вашу думку, які з СРД є найбільш ефективними та результативними для отримання вихідних даних й оптимізації розслідування за фактом учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті?	
	огляд місця події	75,32 %
	інші види слідчого огляду	22,76 %
	обшук	42,63 %
	допит	52,24 %
	слідчий експеримент	7,05 %
	призначення експертного дослідження	100 %
власний варіант	4,17 %	

15.	Які СРД потребують оновлення тактичного забезпечення (проведення)?	
	огляд місця події	38,46 %
	інші види слідчого огляду	11,86 %
	обшук	46,15 %
	допит	36,86 %
	слідчий експеримент	29,49 %
	призначення експертного дослідження	14,74 %
16.	За якими СРД відсутні сучасні рекомендації, що потребують негайної розробки?	
	огляд місця події	26,6 %
	інші види слідчого огляду	17,31 %
	обшук	46,15 %
	допит	23,72 %
	слідчий експеримент	14,42 %
	призначення експертного дослідження	15,38 %
	власний варіант	6,41 %
17.	Чи здійснювали Ви підготовчі заходи до проведення огляду?	
	так	31,41 %
	ні	49,04 %
	дуже рідко	19,55 %
18.	Які причини відсутності належної підготовки до проведення огляду?	
	відсутність необхідності в таких заходах	54,49 %
	отримано недостатньо повну інформацію про подію, наявність потерпілих та інше	46,47 %
	відсутність ефективної організації виїзду на місце події чергової СОГ	66,35 %
	відсутність контролю з боку керівництва стосовно організаційно-підготовчих заходів	19,87 %
19.	Як наслідок, незадовільна якість огляду за фактом вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті обумовлена:	
	невчасним і неповним (поспіхом) проведенням такої дії	48,4 %
	неповним складом СОГ:	
	- відсутність інспектора-криміналіста та/чи спеціаліста;	62,18 %
	- відсутність працівників оперативних підрозділів;	25,64 %
	- відсутність кінолога із службово-розшуковим собакою (за необхідності)	32,37 %
невжиттям або неналежним вжиттям заходів:		
- охорони місця події;	39,74 %	
- затримання злочинця за «гарячими слідами»	24,68 %	
	недостатнім використанням технічних засобів для виявлення, вилучення і поверхневого дослідження слідів кримінального правопорушення	64,42 %

	Після прибуття СОГ на місце події підготовчі заходи мають включати такі елементи:	
20.	визначення межі місця події для забезпечення її охорони, з обмеженням доступу сторонніх осіб, якщо це не було зроблено до прибуття слідчого	39,74 %
	встановлення осіб, які можуть: <ul style="list-style-type: none"> - надати оперативну інформацію для формування слідчих і розшукових версій; - відтворити звичайне (без змін) розташування предметів і речей на місці події 	51,6 %
	остаточне визначення обов'язкових і необхідних учасників огляду	10,58 %
	залучення до участі понятих	86,41 %
	роз'яснення учасникам огляду їхніх прав та обов'язків	41,35 %
	здійснення розстановки сил і засобів	20,83 %
	визначення об'єктів пошуку	63,46 %
	визначення тактичних прийомів огляду обстановки місця події та окремих її елементів	25,64 %
	визначення порядку пересування місцем події та фіксація її обстановки	41,67 %
	Основними способами збирання даних, які вказують на факти учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, є:	
21.	опитування громадян	100 %
	оперативне обстеження рухомого складу, приміщень, ділянок місцевості, на яких розміщений залізничний транспорт	68 %
	використання конфіденційних джерел інформації	26 %
	оперативне спостереження	23 %
	Які техніко-криміналістичні засоби Ви використовували під час огляду та обшуку?	
22.	засоби освітлення	58,33 %
	оптичні прилади, що сприяють виявленню слідів, дослідженню предметів і документів, інших речових доказів	26,28 %
	пошукові засоби, що забезпечують результативність пошуку предметів	47,12 %
	пристрої для дослідження в невидимих променях спектра, які забезпечують результативність у виявленні слідів крові, слини та інших речовин біологічного походження	27,24 %
	засоби вимірювання	67,95 %
	засоби вилучення й упакування	61,86 %
	апаратура для фіксації перебігу і результатів СРД	38,14 %
	засоби зв'язку	29,49 %
	допоміжні засоби (лопата, лом, драбина та інше)	24,68 %

23.	Обшук за фактом вчинення крадіжки вантажу на залізничному транспорті найчастіше відбувається у такій ситуації:	
	конфліктній та виражається в:	
	- активній протидії обшукуваного;	11,86 %
	- нейтральній поведінці обшукуваного і відмові від спілкування, співпраці;	33 %
	- імітуванні обшукуваним активної допомоги	28,85 %
	безконфліктній	15,71 %
	важко відповісти	10,58 %
24.	На попередньому етапі обшуку необхідно здійснити:	
	непомітне прибуття СОГ	48,4 %
	попереднє обстеження прилеглої території до об'єкта обшуку	29,17 %
	виставлення постів (групи-перехвату)	37,5 %
	супроводження представника громадськості чи житлово-експлуатаційної контори для оперативного проникнення на об'єкт обшуку	25 %
	додержання заходів безпеки	69,55 %
	застосування технічних засобів аудіо-, відеофіксування	68,91 %
	пред'явлення службового посвідчення	47,12 %
	ознайомлення обшукуваного з ухвалою слідчого судді	83,65 %
	пропонування добровільно видати об'єкти пошуку	63,14 %
	обшук присутніх осіб	52,24 %

Акти впровадження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Національної
академії внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор



Станіслав ГУСАРЄВ

2022 р.

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувача ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія
управління персоналом» Васківського Андрія Олеговича на тему
«Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в
Україні» у освітній процес Національної академії внутрішніх справ**

Комісія у складі директора інституту підготовки керівних кадрів та підвищення кваліфікації, доктора юридичних наук, професора **Л. Д. Удалової** (голова комісії), начальника навчально-методичного відділу **С. І. Колодейчак** та доцента кафедри криміналістики та судової медицини, кандидата юридичних наук, доцента **А. О. Антощука** склала цей акт про те, що результати дисертації здобувача ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» Васківського Андрія Олеговича на тему «Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні», подану на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість, використовуються під час підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з таких навчальних дисциплін: «Криміналістика», «Методика розслідування окремих видів кримінальних правопорушень», «Доказування в кримінальному провадженні», «Дії поліцейського на місці події», а також при проведенні різних видів занять із відповідних дисциплін у процесі підготовки бакалаврів та магістрів за спеціальністю 081 «Право» й у системі підвищення кваліфікації працівників органів досудового розслідування.

Голова комісії:

Лариса УДАЛОВА

Члени комісії:

Станіслава КОЛОДЕЙЧАК

Андрій АНТОЩУК

023109

Приватне акціонерне товариство
«Вищий навчальний заклад
«МІЖРЕГІОНАЛЬНА
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ
ПЕРСОНАЛОМ»



The Private Joint-Stock Company
«Higher Education Institution
«Interregional
Academy
of Personnel Management»

Україна, 03039, Київ-39, вул. Фрометівська, 2,
Тел. +38 (044) 490-95-00, maup.com.ua
e-mail: iapm@iapm.edu.ua

2, Frometivs'ka Str., 03039 Kyiv, Ukraine,
Tel. +38 (044) 490-95-00, maup.com.ua
e-mail: iapm@iapm.edu.ua

" 10 " жовтня 20 22 № 2404/11

ЗАТВЕРДЖУЮ

Ректор МАУП,

доктор економічних наук, доцент



М.Ф.Гончаренко

2022 р.

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження здобувача
кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності
Васківського Андрія Олеговича на тему: «Розслідування крадіжок
вантажів на залізничному транспорті в Україні» у освітній процес
Міжрегіональної Академії управління персоналом**

Комісія у складі: завідувача кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності, доктора юридичних наук, професора Заросила В.О.; завідувача кафедри національної безпеки, доктора юридичних наук, доцента Сервецького І.В.; заступника завідувача кафедри адміністративного, фінансового та банківського права, кандидата юридичних наук, доцента Бортника В.А.; склала цей акт про те, що комісією вивчені матеріали, підготовлені здобувачем кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності навчально-наукового інституту права ім. князя Володимира Великого, Васківським Андрієм Олеговичем на тему: «Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні» за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність.

Результати дисертаційного дослідження Васківського А.О. відображені у навчально-методичних матеріалах з навчальних дисциплін: «Криміналістика» та «Актуальні проблеми розкриття та розслідування кримінальних правопорушень» для студентів та слухачів магістратури, де в якості джерел рекомендовано такі публікації:

МАУП



1. Васківський А.О. Особливості проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Юридична наука*. 2020. №11. С. 101-104.

2. Васківський А.О. Особливості проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Випуск 5. Том 3. С. 125-129.

3. Васківський А.О. Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Випуск 4. С. 138-141.

4. Vaskivskyi A.O. The Subject of Illegal Handling of Weapons, Ammunition, Explosives and Explosive Devices and its "Trace Pattern" European Reforms Bulletin. 2021. № 4. P. 73-78.

5. Васківський, А. (2022). Особа злочинця, як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Юридичні науки*, (1 (61), 12-17. <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2022.1.2>

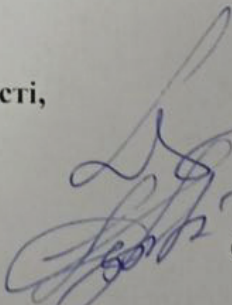
Члени комісії дійшли спільного висновку, що представлені здобувачем Васківським Андрієм Олеговичем матеріали дослідження ґрунтуються на достатній кількості опрацьованих автором під час проведення дисертаційного дослідження законодавчих, наукових, архівних та емпіричних джерел.

Члени комісії:

завідувач кафедри
правоохоронної та антикорупційної діяльності,
доктор юридичних наук, професор

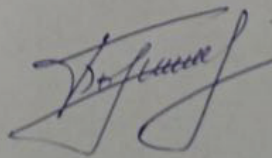
завідувач кафедри національної безпеки,
доктор юридичних наук, доцент

заступник завідувача кафедри адміністративного,
фінансового та банківського права,
кандидат юридичних наук, доцент



Заросило В.О.

Сервецький І.В.



Бортник В.А.

АКТ

впровадження результатів дисертаційного здобувача Міжрегіональної Академії управління персоналом Васківського Андрія Олеговича на тему: «Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні» у практику з розгляду кримінальних проваджень Київським апеляційним судом.

Комісія у складі: судді Київського апеляційного суду, доктора юридичних наук Ігнатюка Олега Володимировича (голова комісії), судді Київського апеляційного суду, кандидата юридичних наук Свінцицької Олени Петрівни, судді Київського апеляційного суду, кандидата юридичних наук Сливи Юрія Михайловича склала цей акт про те, що комісією вивчені матеріали дисертаційного дослідження Васківського Андрія Олеговича на тему: «Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні» за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність, а також, опубліковані автором праці:

1. Васківський А.О. Особливості проведення огляду під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Юридична наука*. 2020. №11. С. 101-104.
2. Васківський А.О. Особливості проведення обшуку під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Випуск 5. Том 3. С. 125-129.
3. Васківський А.О. Обставини, що підлягають встановленню на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Випуск 4. С. 138-141.
4. Vaskivskyi A.O. The Subject of Illegal Handling of Weapons, Ammunition, Explosives and Explosive Devices and its "Trace Pattern" European Reforms Bulletin. 2021. № 4. P. 73-78.
5. Васківський, А. (2022). Особа злочинця, як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті в Україні. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Юридичні науки*, (1 (61), 12-17. <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2022.1.2>

За результатами вивчення зазначених матеріалів, члени комісії дійшли спільного висновку, що одержані Васківським А.О. узагальнені результати вивчення кримінального процесуального законодавства, слідчої і судової практики, підготовлені на їх основі пропозиції та рекомендації правового, організаційного та практичного спрямування виявили належний науковий рівень, мають значну практичну цінність та впровадженні в практику розгляду кримінальних проваджень в Київському апеляційному суді.

Голова комісії:

Суддя Київського апеляційного суду,
доктор юридичних наук

О.В. Ігнатюк

Члени комісії:

Суддя Київського апеляційного суду
кандидат юридичних наук

О.П. Свінціцька

Суддя Київського апеляційного суду
кандидат юридичних наук

Ю.М. Слива

