

НАЦІОНАЛЬНА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО

КАПУСТІНА МАРІЄТТА ВЛАДИСЛАВІВНА

УДК 343.98

МЕТОДИКА РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ВАНТАЖІВ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ, ВЧИНЕНИХ
ЗЛОЧИННИМИ ГРУПАМИ

Спеціальність 12.00.09 — кримінальний процес та криміналістика;
судова експертиза

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2007

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі криміналістики Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор юридичних наук, професор
Коновалова Віолетта Омелянівна, Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого, професор кафедри криміналістики, академік Академії правових наук України, Заслужений діяч науки України

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор
Галаган Володимир Іванович, Навчально-науковий інститут підготовки слідчих і криміналістів Київського національного університету внутрішніх справ, професор кафедри досудового розслідування

кандидат юридичних наук, доцент
Одерій Олексій Володимирович, Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ, начальник кафедри криміналістики

Провідна установа: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, кафедра криміналістики, Міністерство освіти і науки України, м. Київ

Захист відбудеться 15 червня 2007 р. о 10 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.086.01 у Національній юридичній академії України імені Ярослава Мудрого (61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77).

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого (61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 70).

Автореферат розіслано 12 травня 2007 року.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради

В.Ю. Шепітько

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Серед злочинів, що вчиняються на залізничному транспорті, питомо вагу становлять крадіжки вантажів, які призводять до значних матеріальних збитків. При цьому особливу небезпечність складають крадіжки, що вчиняються злочинними групами, кількість яких неухильно зростає. Більш того, ця категорія злочинів є однією з найскладніших для організації їх розкриття та розслідування, оскільки пов'язана з великим обсягом роботи та вирішенням складних розумових завдань, зумовлених специфікою діяльності залізничного транспорту. Відтак, удосконалення й оптимізація процесу розкриття і розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, особливо тих, що вчиняються злочинними групами, є одним з актуальних завдань, які постають на сьогодні перед наукою криміналістикою. Вирішення цього завдання передусім потребує виділення і поглибленого дослідження питання щодо розроблення та впровадження у діяльність слідчих органів відповідних науково-методичних рекомендацій, які б базувалися на концептуальних положеннях методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами.

Зусиллями таких учених-криміналістів, як Ю.П. Аленін, В.П. Бахін, Р.С. Белкін, В.Д. Берназ, О.М. Васильєв, А.Ф. Волобуєв, В.К. Гавло, В.І. Галаган, В.Г. Гончаренко, В.А. Журавель, А.В. Іщенко, Н.І. Клименко, О.Н. Колесниченко, В.П. Колмаков, В.О. Коновалова, В.С. Кузьмічов, В.К. Лисиченко, В.Г. Лукашевич, Є.Д. Лук'янчиков, Г.А. Матусовський, М.В. Салтевський, М.Я. Сегай, М.О. Селіванов, В.В. Тіщенко, В.Ю. Шепітько та ін., зроблено вагомий внесок у розроблення теоретичних основ формування методик розслідування окремих категорій злочинів.

Безпосередньо проблематика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті досліджувалась у роботах В.Л. Грохольського, С.Б. Згогуріна, В.А. Князева, Г.А. Кушніра, З.І. Митрохіної, В.П. Петрунева, І.В. Пирого, В.М. Платіки, А.В. Сергунова, В.М. Юріна та ін.

Водночас наукових розробок щодо створення цілісної наукової концепції методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, і тим більше тих, що вчинені злочинними групами, яка б будувалася на сучасних положеннях загальної теорії криміналістики та репрезентативній вибірці кримінальних справ даної категорії злочинів, на сьогоднішній день здійснено не було. В Україні відсутні монографічні роботи, присвячені даній проблематиці, а у дисертаційному аспекті ця проблема у вітчизняній криміналістиці спеціально не досліджувалася.

Названі обставини визначили наперед можливість віднести розглядувану проблему до числа актуальних і стимулювали обрання теми цього дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обрана проблематика дисертаційного дослідження базується на планах наукових досліджень кафедри криміналістики

Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого і становить складовий елемент цільової комплексної програми “Криміналістичні та науково-технічні проблеми удосконалення діяльності правоохоронних органів у сфері боротьби зі злочинністю” (номер державної реєстрації 0106и002294), а також Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004—2006 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26 грудня 2003 р. за № 2029. Тему дисертаційного дослідження затверджено рішенням вченої ради Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого (протокол № 11 від 29 червня 2004 р.).

Мета і завдання дослідження. Дисертаційне дослідження має на меті розроблення на основі сучасних положень загальної теорії криміналістики і репрезентативної вибірки кримінальних справ концепції методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, та формулювання рекомендацій працівникам слідчих і оперативно-розшукових органів щодо ефективного застосування одержаних результатів у ході розкриття і розслідування даного різновиду злочинів.

Комплексність мети, її багатоплановість зумовили актуальність вирішення таких завдань:

- обґрунтувати необхідність віднесення методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, до розряду мікрометодик, із визначенням її структури як важливого наукового підґрунтя для подальших досліджень у цій сфері;

- подати криміналістичну характеристику крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, у вигляді інформаційно-описової моделі, визначити її елементний склад і проаналізувати кожний із цих елементів, спираючись на результати проведеного узагальнення судово-слідчої практики;

- проаналізувати злочинні групи, що спеціалізуються на вчиненні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, надати їх класифікацію залежно від складу учасників і їх відношення до діяльності залізничного транспорту;

- виокремити і описати способи готування, вчинення та приховування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, до яких вдаються учасники злочинних груп, і навести авторський варіант їх класифікації;

- здійснити класифікацію вантажів як предмета злочинного посягання при крадіжках із урахуванням їх кількісно-якісних ознак, зокрема способу упакування, умов навантаження і розвантаження, перевезення і зберігання;

- визначити і проаналізувати час, місце, обстановку вчинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті, а також недоліки в роботі служб залізниці, що сприяють вчиненню даного різновиду злочинів;

- надати рекомендації щодо вдосконалення тактики огляду місця події, допита свідків, підозрюваних (обвинувачених), призначення і проведення судово-трасологічних експертиз при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами;

- визначити типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, і сформулювати програми (алгоритми) дій слідчого щодо їх розв'язання;

- запропонувати напрямки вдосконалення форм взаємодії слідчих, оперативно-розшукових, експертних органів із відповідними службами залізниці на етапах як виявлення ознак крадіжок вантажів, так і під час їх безпосереднього розслідування.

Об'єктом дослідження виступають діяльність злочинних груп по вчиненню крадіжок вантажів на залізничному транспорті та діяльність слідчих і оперативно-розшукових органів із їх розкриття та розслідування.

Предметом дослідження є окремі елементи механізму крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, а також методи, прийоми та засоби, спрямовані на вдосконалення процесів розкриття і розслідування даного різновиду злочинів.

Методи дослідження. Методологічним підґрунтям дисертаційного дослідження є діалектичний метод наукового пізнання, що відображає взаємозв'язок теорії та практики, а також концептуальні положення науки криміналістики. У процесі здійснення цього дослідження застосовувалися загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: системно-структурний — для розбудови внутрішньої архітекτονіки окремої криміналістичної методики крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, та її криміналістичної характеристики; функціональний — для аналізу динаміки розвитку (видозміни) окремих елементів криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами; формально-логічний — для визначення найбільш ефективних напрямків дослідження криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами; порівняльний — для окреслення місця криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, у структурі окремої криміналістичної методики; статистичний — для узагальнення кримінальних справ про крадіжки вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, оброблення вихідної інформації; моделювання — для формування типових слідчих ситуацій початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, і програм (алгоритмів) дій слідчого щодо їх розв'язання.

Правову базу дослідження становлять Конституція України, закони України, укази Президента України, постанови Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України,

- визначено типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, запропоновано програми (алгоритми) дій слідчого щодо їх розв'язання;

удосконалено:

- класифікацію вантажів як предмета злочинного посягання при крадіжках із урахуванням таких якісно-кількісних ознак, як характер вантажу, спосіб упакування, умови навантаження і вивантаження, перевезення і зберігання;

- тактику огляду місця події із визначенням безпосередніх об'єктів і послідовності їх огляду;

- тактику допиту свідків, зокрема щодо визначення предмета їх допиту залежно від запропонованих класифікаційних груп цих осіб;

- тактику допиту підозрюваних (обвинувачених) залежно від характеру злочинних груп, учасниками яких вони виступають;

- процедуру призначення судово-трасологічної експертизи сучасних запірно-пломбувальних пристроїв;

набули подальшого розвитку:

- положення щодо наявності кореляційних зв'язків між елементами криміналістичної характеристики певного різновиду злочинів, проілюстровано зв'язок між способом вчинення крадіжки вантажу і предметом злочинного посягання, способом і слідами, способом і характером злочинних груп, способом і обстановкою, а також показано їх значення для побудови слідчих версій під час розслідування конкретного злочину;

- положення щодо недоліків у роботі певних служб залізниці, які сприяють вчиненню крадіжок вантажів;

- пропозиція щодо диференціації місць вчинення крадіжок вантажів на такі дві складові: місце безпосереднього вилучення матеріальних цінностей (вагон, піввагон, цистерна, хопер); місце заволодіння вантажем (станція, перегін, роз'їзд);

- положення щодо напрямків і форм взаємодії слідчих, оперативно-розшукових та експертних органів і відповідних служб залізничного транспорту як на етапі виявлення ознак крадіжки, так і під час безпосереднього здійснення досудового розслідування цих фактів.

Практичне значення одержаних результатів. Наведені в дисертації положення, висновки і пропозиції можуть бути застосовані для підвищення ефективності:

- науково-дослідницької роботи — як підґрунтя вдосконалення самої методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, а також її криміналістичної характеристики;

- практичної діяльності правоохоронних органів — як рекомендації щодо оптимізації слідчої та оперативно-розшукової діяльності, її координації та планування;

- навчального процесу — як матеріал для підготовки відповідних розділів підручників і навчальних посібників з курсу “Криміналістика”, а також у навчальному процесі юридичних вищих навчальних закладів України при читанні лекцій з криміналістики та проведенні практичних занять.

Апробація результатів дисертації. Наукові погляди, ідеї, теоретичні висновки та положення, а також практичні рекомендації, одержані в результаті дисертаційного дослідження, відображено в опублікованих авторкою наукових статтях та повідомленнях.

Основні положення дисертації доповідались на науковій конференції молодих учених та здобувачів “Актуальні проблеми правознавства” (м. Харків, 2004), науковій конференції молодих учених і здобувачів “Конституція України — основа побудови правової держави і громадського суспільства” (м. Харків, 2006), міжнародній науково-практичній конференції “Науковий потенціал світу — 2006” (м. Дніпропетровськ, 2006), нарадах слідчих працівників прокуратури України, Харківської області та м. Харкова засіданнях кафедри криміналістики Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого, а також використовуються в навчальному процесі і науково-дослідницькій роботі студентів за курсом “Криміналістика”.

Результати дисертаційного дослідження обговорювалися і були схвалені на засіданнях кафедри криміналістики Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого, а також використовуються в навчальному процесі і науково-дослідницькій роботі студентів за курсом “Криміналістика”.

За результатами дисертаційного дослідження до прокуратури Харківської області та Лінійного управління на Південній залізниці МВС України на транспорті надіслані доповідні записки. Окремі пропозиції авторки впроваджено у діяльність слідчих органів прокуратури та лінійних відділів міліції, що підтверджується відповідними актами.

Публікації. Основні положення дисертації викладено у чотирьох статтях, опублікованих у виданнях, перелік яких затверджено ВАК України, трьох тезах наукових доповідей.

Структура і обсяг дисертації. Структура дисертації визначається її метою, завданнями та предметом дослідження і композиційно складається із вступу, трьох розділів, що включають одинадцять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 216 сторінок, із яких основний текст — 179 сторінок, список використаних джерел 21 сторінка (210 найменувань), додатки — 15 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовуються вибір теми дисертації, її актуальність, визначаються об'єкт і предмет дослідження, його наукова новизна, сформульовані мета і завдання дослідження, його методологічна основа, розкривається практичне й теоретичне значення роботи.

Розділ 1 “Криміналістична характеристика крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами” складається з п'яти підрозділів, у яких обґрунтовано необхідність віднесення методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, до розряду мікрометодик, визначено елементний склад криміналістичної характеристики цих злочинів і проаналізовано кожний із цих елементів.

У підрозділі 1.1. **“Предмет злочинного посягання”** доведено, що предмет крадіжки детермінований такими чинниками, як регіональність походження вантажу, сезонність вчинення крадіжки, економічна доцільність, споживча цінність. Із урахуванням зазначених чинників запропоновано класифікацію вантажів як предмета злочинного посягання при крадіжках, котра базується на якісно-кількісних характеристиках вантажу, способу його упакування, умовах навантаження і вивантаження, перевезення і зберігання (охоронювані — номенклатурні і неохоронювані — неноменклатурні).

Спираючись на результати проведеного узагальнення кримінальних справ про факти крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, авторка відзначає, що найчастіше предметом злочинного посягання виступають: паливно-енергетичні матеріали (44,9%); продукція металургійної промисловості (37,2%); продукція машинобудування, приладобудування, металопереробної промисловості (10,2%); продукція сільського господарства (2,6%); продукти харчування (2,3%); мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали (1,1%); продукція лісної, деревопереробної та целюлозно-паперової промисловості (0,6%).

В роботі наголошується на тому, що специфіка вантажу, його кількісні та якісні показники слугують основою до встановлення кореляційних зв'язків між предметом злочинного посягання і такими елементами криміналістичної характеристики, як обстановка, спосіб вчинення, типові сліди, злочинні групи. Так, характер вантажу обумовлює місце, час, спосіб вчинення крадіжки, кількість осіб, що беруть участь у злочинному заволодінні, наявність транспортних та навантажувальних засобів.

У підрозділі 1.2. **“Обстановка вчинення крадіжок вантажів”** аргументується, що обстановка, в якій вчиняються крадіжки вантажів, обумовлена специфікою діяльності залізничного

транспорту, організацією роботи окремих служб залізниці, в тому числі їх недоліками, а також часом і місцем вчинення крадіжки.

Узагальнення й аналіз кримінальних справ про факти крадіжок вантажів на залізничному транспорті надали підстави дійти висновків, про те що такого роду злочинні дії вчинялись при здійсненні таких технологічних операцій: при транспортуванні вантажу від вантажовідправника до станції відправлення – 4,5% (випадків із числа узагальнених кримінальних справ); при навантаженні – 10,8%; при формуванні рухомого складу – 17,1%; під час технічного або комерційного огляду рухомого складу – 4,0%; при транспортуванні вантажу від станції відправника до станції одержувача – 63,6%.

У роботі викладено пропозицію щодо диференціації місць вчинення крадіжки вантажів на такі дві складові: місце безпосереднього вилучення матеріальних цінностей; місце заволодіння вантажем. Серед місць безпосереднього вилучення матеріальних цінностей найбільш поширеними є такі: критий вагон – 19,3%; піввагон – 71,3%; цистерна – 3,9%; контейнер – 2,3%; хопер – 2,6%; ізометричний вагон – 0,3%. Місцями заволодіння вантажем виступали: вантажно-розвантажувальна станція – 7,4%; сортувальна станція – 23,3%; проміжна станція – 39,2%; роз'їзд – 17,6%; перегін – 12,5%.

За часом крадіжки вантажів на залізничному транспорті вчинялися: у ранкові часи (6.00-12.00) – 7,4%; вдень (12.00-18.00) – 22,7%; у вечірні часи (18.00-24.00) – 46,0%; вночі (24.00-6.00) – 23,9%.

У підрозділі 1.3. **“Способи крадіжок вантажів”** на підставі аналізу праць С.М. Зав'ялова, Г.Г. Зуйкова, О.Н. Колесніченка, С.В. Парфенкова та ін., присвячених проблемі криміналістичного вчення про спосіб злочину, обґрунтовується доцільність виокремлення у способі крадіжки вантажів таких складових елементів, як готування, вчинення і приховування.

Розглядаючи способи готування до крадіжок вантажів, авторка поділяє їх на дві групи дій: 1) пошуково-технічні; 2) службово-функціональні. При цьому в дисертації зазначається, що до дій з готування звертаються головним чином ті учасники злочинних груп, які мають безпосереднє відношення до діяльності залізничного транспорту. В цілому ж до такого роду дій злочинці вдавалися лише в 20% випадків із числа вивчених кримінальних справ, де основними способами виступали такі: установка запірно-пломбувального пристрою із порушенням вимог (7,1%); постановка вагона в тупик (5,4%); “помилкове” відчеплення вагона на ремонт чи для складання комерційного акта (4,6%), затримка рухомого складу на перегоні, біля вхідного світлофора (1,2%). Такий стан речей пояснюється насамперед тим, що серед способів учинення крадіжки вантажів найбільш поширеним є так званий “вільний доступ” (зустрічався у 71,3% випадків), тобто вчинення крадіжок вантажів із піввагонів, платформ, що само по собі не потребує здійснення будь-яких дій з підготування. Серед інших способів учинення крадіжок вантажів на залізничному транспорті

виділяються такі: відкриття запірно-пломбувального пристрою – 13,6%; руйнування вагона, контейнера – 10,5%; відкриття люків і дверей – 4,6%.

До приховування слідів крадіжок злочинці вдавалися у 19,3% випадків, серед яких головним чином фігурували робітники залізничного транспорту. Способами приховування виступали такі: навішування раніше відкритих запірно-пломбувальних пристроїв (5,4%); навішування цілих (нових) запірно-пломбувальних пристроїв з іншими номерами (2,3%); маскування пошкодженої тари (3,1%); приховування вантажу з пошкодженою упаковкою під цілими пакетами (1,4%); забивання просвердленого отвору в кузові вагона різноманітними предметами (2,6%).

У підрозділі 1.4. **“Типові сліди крадіжок вантажів”** на підставі узагальнення й аналізу кримінальних справ про факти крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, доведено, що найбільш поширеними слідами, що залишаються на місці вчинення крадіжки вантажів, є такі: а) сліди знарядь злому перешкод, сліди рук, взуття, транспортних засобів; б) предмети і речі, залишені злочинцями на місці події – пакувальні, ув’язочні матеріали, частини вкраденого вантажу, знаряддя злому, засоби, використовувані для приховування зламаных перешкод; в) мікрооб’єкти. Зазначені сліди дозволяють сформулювати уявлення про спосіб вчинення, предмет злочинного посягання, особистісні якості учасників злочинної групи, відображають обстановку, в якій вчинено злочин.

Специфічними слідами, притаманними саме цій категорії злочинів, є сліди, що залишаються на запірно-пломбувальних пристроях. Йдеться про сліди натискання (удару), розпилу, розрубку, перекусу, свердління, термічні та хімічні сліди, які залишаються на корпусі та тросі запірно-пломбувального пристрою, дверях, люках вагонів, пакувальних засобах. Наведено кількісні показники щодо частоти зустрічності цих слідів, проведено їх ретельний аналіз, надано рекомендації щодо виявлення, фіксації і вилучення з місця події.

У підрозділі 1.5. **“Злочинні групи”**, спираючись на положення, викладені в роботах В.М. Бикова, Р.О. Календіна, В.Г. Лукашевича, О.П. Онучіна, В.Ю. Шепітька та інших учених щодо розслідування групової злочинної діяльності, авторка відзначає, що злочинним групам, котрі вчиняють крадіжки вантажів на залізничному транспорті, притаманні такі риси, як відносно мала чисельність та вузька спеціалізація і локально-об’єктна зона вчинення злочинів. У дисертації залежно від складу учасників запропоновано поділяти злочинні групи на такі різновиди: а) групи, що складаються з працівників залізничного транспорту; б) групи, що складаються з осіб, що не мають відношення до обслуговування залізничного транспорту; в) змішані групи, що складаються з працівників залізничного транспорту або з колишніх працівників залізничного транспорту і сторонніх осіб.

У роботі наголошується, що найбільш соціально небезпечними є групи, до складу яких входять робітники залізничного транспорту, оскільки їх учасники володіють професійними знаннями та навичками, мають вільний доступ до вантажу чи вантаженого рухомого складу, обирають витончені способи вчинення крадіжки і майже завжди вміло приховують свої дії, заздалегідь домовляючись про узгоджену поведінку на випадок їх викриття. Серед такого роду формувань найбільш поширеними є групи, до складу яких входять робітники однієї виробничої ділянки, спостерігався розподіл ролей між учасниками (у 23,9% випадків у групі був організатор, у 21,3% – виконавець, у 5,1% – пособник), їх діяльність мала епізодичний характер (ними вчинено від двох до дев'яти крадіжок) при незмінному складі учасників.

Для злочинних угруповань, що складаються зі сторонніх осіб, характерне те, що вони незнайомі із конструкцією вагонів, контейнерів, погано знають їх “слабкі місця”, не володіють інформацією стосовно вантажу, що перевозиться, а тому їхні дії щодо доступу до вантажу супроводжуються численними пошкодженнями зруйнованих перешкод, що майже ніколи не маскуються. Крім того серед способів крадіжки вони віддають перевагу так званому “вільному доступу”, їм притаманні найменша ступінь організованості, одноразовість вчинення крадіжки (в 77,4% випадків цими групами крадіжка вчинялася один раз), предметом якої обиралися головним чином металобрухт, малогабаритні товари високого ступеня споживчого попиту.

Розділ 2 “Тактика проведення слідчих дій на початковому етапі розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами” складається з чотирьох підрозділів і присвячений дослідженню специфіки проведення таких слідчих дій, як огляд місця події, допит свідків, підозрюваних та обвинувачених, призначення та проведення судових експертиз.

У підрозділі 2.1. **“Огляд місця події”** дисертантка на основі аналізу праць І.Є. Биховського, Є.Ф. Водолазського, В.П. Колмакова, Г.А. Матусовського та ін., присвячених огляду місця події, доводить, що розглядувана слідча дія має свої тактико-криміналістичні особливості проведення при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, яка полягає у такому: а) необхідність наявності у слідчого відповідних знань щодо специфіки роботи залізничного транспорту, технологічного процесу перевезення вантажів та їх документального оформлення, конструктивного устрою вагонів, запірно-пломбувальних пристроїв, засобів пакування і закріплення вантажу; б) невідкладність проведення огляду, оскільки затримка призводить до простою залізничного транспорту і великих матеріальних збитків; в) не збігання місць виявлення ознак крадіжок із місцями її вчинення (72,2%), унаслідок чого огляду піддаються об'єкти, котрі територіально не пов'язані між собою. При цьому результативність огляду, можливість відтворення картини того, що відбулося, прямо залежать від територіальної віддаленості місця безпосереднього вчинення крадіжки і місця її виявлення.

У роботі визначено і детально розглянуто такі об'єкти слідчого огляду, як: вагон, вантаж, запірно-пломбувальний пристрій, територія, 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). Авторка наголошує на доцільності проведення огляду паралельно із складанням комерційного акта, що дозволяє отримати консультацію у спеціаліста і зафіксувати в протоколі всі необхідні відомості про об'єкти рухомого складу.

У підрозділі 2.2. **“Допит свідків”** відзначається, що як свідки у справах про крадіжки вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, допитуються: 1) особи, котрі виявили крадіжку в ході обслуговування рухомого складу, території станції або при здійсненні операцій із вантажем (оглядачі, мастильники, зчіплювальники, крановики, вантажники, стропальники, прийомоздавачі, дорожні майстри, робітники шляхового господарства, стрільці воєнізованої охорони); 2) особи, що склали акт загальної форми і комерційний акт, – начальники станцій, начальники вантажних районів, старші прийомоздавачі); 3) родичі, знайомі, сусіди та інші особи, котрі знають підозрюваних (обвинувачених); 4) сторонні особи, котрим можуть бути відомі будь-які факти про вчинений злочин.

У відповідності до названих класифікаційних груп свідків у роботі визначається предмет їх допиту, а також наводяться рекомендації щодо обрання оптимальної тактики проведення цієї слідчої дії.

У підрозділі 2.3. **“Допит підозрюваних та обвинувачених”** зазначається, що тактика допиту підозрюваних обумовлена такими чинниками: а) обставинами затримання (затримано одного підозрюваного чи декількох співучасників злочину; затримання відбулось на місці вчинення злочину чи в іншому місці); б) належністю підозрюваних до певної злочинної групи (до групи, що сформована із робітників залізничного транспорту; сторонніх осіб; змішаної групи). Найбільш складним є допит підозрюваних із числа робітників залізничного транспорту, що вимагає від слідчого ретельної підготовки та залучення до його участі осіб, котрі мають спеціальні знання. При підготовці до допиту таких підозрюваних слідчому необхідно отримати інформацію про порядок організації роботи станції, на якій виявлено крадіжку, найменування структурних одиниць, дислокацію робочих місць, розпорядок дня робітників станції, а також обзайомитись із технічно-розпорядними актами, маршрутними листами стрільців воєнізованої охорони, відомостями варти цієї станції.

На підставі аналізу матеріалів судово-слідчої практики авторка дійшла висновку про те, що учасники злочинних груп, сформованих із сторонніх осіб, як правило, визнають себе винними повністю. В той же час члени змішаних злочинних груп та груп, до складу яких входять лише

робітники залізниці, у більшості випадків не визнають себе винними або визнають свою вину частково.

У підрозділі 2.4. **“Призначення та проведення судових експертиз”** дисертантка, спираючись на положення, викладені в роботах В.Г. Гончаренка, Н.І. Клименко, В.К. Лисиченка, І.В. Пирога, М.В. Салтевського, М.Я. Сегая та ін., а також на результати проведеного узагальнення судово-слідчої практики, дійшла висновку про те, що основними формами використання спеціальних знань в ході розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є такі: 1) призначення та проведення судових експертиз, в першу чергу судово-трасологічної та техніко-криміналістичної стрічки швидкостеміра; 2) залучення спеціалістів для давання консультацій та участі у проведенні слідчих дій.

Серед судово-трасологічних найбільш поширеними є експертизи слідів зламу та інструментів, рельєфних знаків, запірно-пломбувальних пристроїв, слідів транспортних засобів, дактилоскопічні. Особливу увагу в роботі приділено підготовці і 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 та тих запірно-пломбувальних пристроїв, котрі відчинені штатними приладами; г) штатні прилади (кліщі-гострозубці та тросорізи), що використовуються для зняття запірно-пломбувальних пристроїв. В роботі окремо розглядається процедура призначення та проведення техніко-криміналістичної експертизи стрічки швидкостеміра. На думку авторки, ця експертиза за своїм характером є комплексним дослідженням, до участі в якому доцільно залучати як криміналістів (документознавців), так і техніків-розшифрувальників. Об'єктами дослідження даної експертизи можуть виступати: 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 швидкостеміра.

Розділ 3 “Планування та організація розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами” складається з двох підрозділів і присвячений формуванню типових ситуацій початкового етапу розслідування даної категорії злочинів та програми (алгоритму) дій слідчого щодо їх розв'язання, а також розробленню напрямків і форм взаємодії слідчих, оперативно-розшукових, експертних органів із відповідними службами залізниці під час розслідування крадіжок вантажів.

У підрозділі 3.1. **“Типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування та програма дій слідчого щодо їх розв'язання”** дисертантка доводить, що типізацію слідчих ситуацій необхідно здійснювати на підставі аналізу відомостей про: 1) спосіб крадіжки; 2) учасників злочинної групи; 3)

місце і час вчинення крадіжки; 4) предмет злочинного посягання. Саме наявність або відсутність інформації щодо цих елементів значною мірою зумовлює спрямованість пізнавальних та організаційних дій слідчого.

Залежно від варіацій інформаційного наповнення щодо перелічених елементів на початковому етапі розслідування розглядуваної категорії злочинів авторка виділяє такі типові слідчі ситуації: 1) злочинців затримано на місці вчинення крадіжки. Відомі вагон, місце, час і спосіб вчинення крадіжки, предмет злочинного посягання; 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). Відомі предмет злочинного посягання та місце вчинення крадіжки, але невідомі вагон, час, спосіб вчинення крадіжки, учасники злочинної групи; 3) затримано особу під час зберігання або реалізації нею майна, походження якого ця особа не може пояснити (відсутність необхідних документів, непереконливе посилення на його випадкове придбання у невідомих осіб, знахідку або, навпаки, наявність маркувальних знаків на упаковці продукції, яка за орієнтирною знаходиться у розшуку тощо), що надає підстави зробити припущення про крадіжку цього майна. Відсутні відомості про вагон, місце, час, спосіб вчинення крадіжки, учасників злочинної групи; 4) встановлено предмет злочинного посягання, конкретний вагон, із якого вчинено крадіжку, та спосіб вчинення 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; 5) встановлено предмет злочинного посягання та вагон, з якого вчинено крадіжку (вагон прибув у комерційному відношенні справним, ознаки крадіжки виявлено під час розвантаження вантажу, має місце його нестача). Невідомі місце, час, спосіб вчинення крадіжки, учасники злочинної групи. Викрадений вантаж не виявлено.

У роботі відповідно до кожної зазначеної типової слідчої ситуації запропоновано свою програму дій слідчого щодо їх розв'язання.

У підрозділі 3.2. **“Взаємодія слідчих, оперативно-розшукових, експертних органів і служб залізничного транспорту при розслідуванні крадіжок вантажів”** відзначається, що складність завдань, які постають перед слідчим, потребує застосування різноманітних форм взаємодії із оперативно-розшуковими, експертними органами та відповідними службами залізниці, котрі доцільно розглядати відносно двох етапів: виявлення ознак крадіжки і безпосереднього її розслідування. На етапі виявлення крадіжок основними формами взаємодії є: систематичне інформування лінійними відділами міліції на транспорті один одного про оперативну обстановку на їх території обслуговування; регулярний обмін матеріалами про осіб і місця, що викликають певний оперативний інтерес. Реалізація зазначених заходів сприяє своєчасному виявленню крадіжок

вантажів і призводить до значного скорочення часу, що минув з моменту її вчинення. В свою чергу на етапі розслідування цих злочинів такими формами є: своєчасне взаємне орієнтування оперативних співробітників на проведення перевірочних заходів по встановленню можливості вчинення крадіжок на їх території; взаємне інформування працівниками правоохоронних органів і особами, що здійснюють відомче розслідування один одного; створення слідчо-оперативної групи.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що проявляється в розробленні цілісної наукової концепції методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, що базується на сучасних положеннях загальної теорії криміналістики та репрезентативній вибірці кримінальних справ даної категорії злочинів. Головними теоретичними і прикладними результатами роботи є такі висновки:

1. Методику розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, відповідно до криміналістичної класифікації злочинів слід віднести до розряду мікрометодик, оскільки її рекомендації найбільш наближені до потреб практики і дозволяють сформулювати чіткий алгоритм дій слідчого в ситуаціях, що склалися.

2. Криміналістична характеристика крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, являє собою інформаційно-описову модель, що акумулює відомості про такі елементи: предмет злочинного посягання; обстановку вчинення крадіжки; способи приготування, вчинення та приховування крадіжки; типові сліди; злочинні групи.

3. Предмет крадіжки детерміновано такими чинниками, як регіональність походження вантажу, сезонність вчинення крадіжки, економічна доцільність, споживча цінність. При цьому основу криміналістичної класифікації вантажів, що розкрадаються на залізничному транспорті, складають такі якісно-кількісні ознаки вантажу, як його характер, спосіб упакування, умови навантаження і розвантаження, перевезення і зберігання.

4. Обстановка, в якій вчиняються крадіжки вантажів, визначена наперед такими специфічними умовами роботи залізничного транспорту: а) зосередженням на об'єктах залізниці значної кількості матеріальних цінностей; б) безперервністю циклу робіт, що виконуються; в) різноманіття технологічних операцій з оброблення транспорту і вантажу, що перевозиться; г) швидкоплинністю вантажних перевезень та значною протяжністю маршрутів проходження рухомого складу.

5. До недоліків у роботі окремих служб залізниці, що сприяють вчиненню крадіжок вантажів, належать такі: порушення правил вантажних робіт; порушення правил транспортування і оброблення навантажених вагонів; неналежна охорона вантажу; неналежне технічне забезпечення збереження вантажу.

6. Способи готування, вчинення та приховування обумовлені сукупністю об'єктивних (характером вантажу, умовами охорони, типом вагона, швидкістю проходження потягу та ін.) і суб'єктивних (складом злочинної групи, належністю її учасників до роботи залізничного транспорту, наявністю у злочинців кримінального досвіду та ін.) чинників.

7. Найбільш поширеними слідами, що залишаються на місці вчинення крадіжки вантажів, є такі: а) сліди знарядь злому перешкод, сліди рук, взуття, транспортних засобів; б) предмети і речі, залишені злочинцями на місці події, — пакувальні, ув'язувальні матеріали, частини викраденого вантажу, знаряддя злому, засоби, що використовуються для відкриття зламаних перешкод; в) мікрооб'єкти.

8. Злочинні групи, котрі вчиняють крадіжки вантажів на залізничному транспорті, — це злочинні угруповання відносно малої чисельності та вузької локально-об'єктної зони вчинення злочинів, які залежно від складу їхніх учасників поділяються на такі різновиди: а) групи, що складаються з працівників залізничного транспорту; б) групи, що складаються з осіб, які не мають відношення до обслуговування залізничного транспорту; в) змішані групи, що складаються з працівників залізничного транспорту чи колишніх працівників залізниці і сторонніх осіб. З усіх зазначених злочинних груп найбільш соціально небезпечними є групи, що складаються з працівників залізничного транспорту, оскільки їх учасники володіють професійними знаннями та навичками, мають вільний доступ до вантажу або навантаженого рухомого складу, обирають витончені способи вчинення крадіжки і майже завжди вміло приховують свої дії.

9. Місця виявлення крадіжок в більшості випадків (в 72,2%) не збігаються із місцями їх вчинення, унаслідок чого огляду підлягають об'єкти, котрі територіально не пов'язані між собою. Найчастіше об'єктами огляду виступають: вагон, вантаж, запірно-пломбувальний пристрій, територія (станція, товарний двір, переїзд, перегін), а також різноманітні документи.

10. Як свідки у справах про крадіжки вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, допитуються: 1) особи, котрі виявили крадіжку в ході обслуговування рухомого складу, території станції або при здійсненні операцій із вантажем; 2) особи, що склали акт загальної форми і комерційний акт; 3) родичі, знайомі, сусіди та інші особи, котрі знають підозрюваних (обвинувачених); 4) сторонні особи, котрим можуть бути відомі будь-які факти про вчинений злочин.

11. Організація і тактика допиту підозрюваних та обвинувачених залежать від того, до складу якої злочинної групи вони належать, — тієї, що сформована із працівників залізничного транспорту, сторонніх осіб чи змішаної групи.

12. Типізацію слідчих ситуацій необхідно здійснювати на підставі аналізу відомостей про спосіб крадіжки, учасників злочинної групи, місце і час вчинення крадіжки, предмет злочинного

посягання саме наявність або відсутність інформації щодо цих елементів значною мірою зумовлює спрямованість пізнавальних та організаційних дій слідчого. Залежно від варіацій інформаційного наповнення щодо перелічених елементів і формуються типові слідчі ситуації.

13. Складність завдань, які постають перед слідчим, потребує застосування різноманітних форм взаємодії із оперативно-розшуковими, експертними органами та відповідними службами залізниці, котрі доцільно розглядати відносно двох етапів: виявлення ознак крадіжки і безпосереднього її розслідування.

Список опублікованих авторкою праць за темою дисертації:

1. Капустина М.В. Криміналістическая характеристика краж грузов на железнодорожном транспорте: способы совершения и сокрытия // Проблемы законности: Респ. міжвідом. наук. зб. — Х.: Нац. юрид. акад. України, 2005. — Вип. 71. — С. 155-161.

2. Капустіна М.В. Обстановка і “слідові картина” як елементи криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному транспорті // Проблемы законности: Респ. міжвідом. наук. зб. — Х.: Нац. юрид. акад. України, 2005. — Вип. 74. — С. 192-196.

3. Капустіна М.В. Крадіжки вантажів на залізничному транспорті: характеристика злочинних груп // Проблемы законности: Респ. міжвідом. наук. зб. — Х.: Нац. юрид. акад. України, 2006. — Вип. 77. — С. 178-184.

4. Капустина М.В. Расследование краж на железнодорожном транспорте: допрос свидетелей // Теорія і практика судової експертизи і криміналістики: Зб. наук.-практ. матер. / Міністерство юстиції України, Харківський науково-дослідний інституту судових експертиз ім. Зас. проф. М.С.Бокаріуса, Академія правових наук України, Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого; Ред. кол.: М.Л.Цимбал, В.Ю.Шепітько, Л.М.Головченко та ін. — Х.: Право, 2006. — Вип.6. — С. 66-71.

5. Капустіна М.В. Спосіб як елемент криміналістичної характеристики крадіжок вантажів на залізничному // Актуальні проблеми правознавства: Тези доп. та наук. повідом. учасників наук. конф. молодих учених та здобувачів. — Х.: Нац. юрид. акад. України, 2004. — С. 180-182.

6. Капустіна М.В. Огляд місця події при розслідуванні крадіжок вантажів: участь спеціаліста // Конституція України — основа побудови правової держави і громадського суспільства: Тези доп. та наук. повідом. учасників наук. конф. молодих учених та здобувачів. — Х.: Нац. юрид. акад. України, 2006. — С. 294-296.

7. Капустина М.В. Значение трасологических экспертиз при расследование краж грузов // Матер. III Міжнарод. наук.-практ. конф. “Науковий потенціал світу — 2006”. — Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2006. — Т. 15. — С. 75-78.

АНОТАЦІЯ

Капустіна М.В. Методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами. — Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 — кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза. — Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого, Харків, 2007.

Дисертація являє собою монографічне дослідження, в якому на базі сучасних положень загальної теорії криміналістики, а також репрезентативної вибірки кримінальних справ розроблено концепцію методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, і сформульовано рекомендації, спрямовані на вдосконалення й оптимізацію діяльності слідчих і оперативно-розшукових органів щодо розкриття та розслідування даної категорії крадіжок. У роботі криміналістичну характеристику крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, подано у вигляді інформаційно-описової моделі, визначено її елементний склад і докладно проаналізовано кожний із цих елементів, з огляду на результати проведеного узагальнення судово-слідчої практики. При цьому особливу увагу приділено дослідженню злочинних груп, що спеціалізуються на вчиненні крадіжок вантажів на залізничному транспорті, запропоновано їх класифікацію залежно від складу учасників і відношення до діяльності залізниці. Надано рекомендації щодо вдосконалення тактики огляду місця події, допита свідків, підозрюваних (обвинувачених), призначення і проведення судово-трасологічних експертиз, зокрема сучасних запірно-пломбувальних пристроїв. Визначено типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами, і сформульовано програми (алгоритми) дій слідчого щодо їх розв'язання.

Ключові слова: крадіжки вантажів на залізничному транспорті, методика розслідування, криміналістична характеристика, злочинні групи, типові ситуації, програми дій слідчого.

АННОТАЦИЯ

Капустина М.В. Методика расследования краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных преступными группами. — Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.09 — уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза. — Национальная юридическая академия Украины имени Ярослава Мудрого, Харьков, 2007.

Диссертация представляет собой монографическое исследование, в котором на базе современных положений общей теории криминалистики, а также репрезентативной выборке уголовных дел данной категории преступлений разработана концепция методики расследования краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных преступными группами, и сформулированы рекомендации, направленные на усовершенствование и оптимизацию деятельности следственных и оперативно-розыскных органов по раскрытию и расследованию краж данного вида.

Обосновано предложение об отнесении методики расследования краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных преступными группами, в соответствии с криминалистической классификацией к разряду микрометодик, поскольку ее рекомендации наиболее тесно приближены к потребностям практики и позволяют сформулировать четкий алгоритм действий следователя в сложившихся ситуациях.

Предложен оптимальный элементный состав криминалистической характеристики краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных преступными группами, и подробно рассмотрен каждый из выделенных элементов. Обращено внимание на то, что предмет кражи детерминирован такими факторами, как региональность происхождения груза, сезонность совершения краж, экономическая целесообразность, потребительская ценность.

Аргументировано, что обстановка, в которой совершаются кражи грузов, обусловлена в первую очередь такими специфическими условиями работы железнодорожного транспорта, как сосредоточение на объектах железнодорожного транспорта значительного количества материальных ценностей, непрерывность цикла выполняемых работ, разнообразие технологических операций по обработке перевозимого груза и транспорта, скоротечность грузовых перевозок и значительная протяженность маршрутов следования подвижного состава.

Обращено внимание на то, что способы приготовления, совершения и сокрытия краж грузов на железнодорожном транспорте, совершаемых преступными группами, детерминируются совокупностью объективных (характером груза, условиями охраны, типом вагона, скоростью следования и др.) и субъективных (составом преступной группы, наличием у преступников криминального и профессионального опыта и др.) факторов.

Дана характеристика преступных групп, совершающих кражи грузов на железнодорожном транспорте, как преступным формированиям относительно малой численности с узкой локально-объектной зоной совершения преступлений. В зависимости от состава участников

предложены такие их виды: а) группы, состоящие из работников железнодорожного транспорта; б) группы, состоящие из лиц, не имеющих отношения к обслуживанию железнодорожного транспорта; в) смешанные группы — состоящие как из работников железнодорожного транспорта или бывших работников транспорта, так и посторонних лиц.

Предложены рекомендации относительно тактики проведения осмотра места происшествия, допроса свидетелей, подозреваемых, обвиняемых, назначения и производства судебных экспертиз, в частности трасологической запорно-пломбировочных устройств. Определено, что в качестве специалистов для дачи консультаций и проведения отдельных следственных действий привлекались криминалисты, товароведы, коммерческие ревизоры, инженеры-конструкторы, техники-расшифровщики, инженеры-металлурги, инженеры-технологи.

Сформулированы типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования краж грузов на железнодорожном транспорте, совершенных преступными группами. В основу типизации положены сведения о способе кражи, участниках преступных групп, месте и времени совершения кражи, предмете преступного посягательства. Применительно к каждой следственной ситуации разработана программа (алгоритм) действий следователя, включающая производство оптимальных систем следственных действий и тактических операций как средств оказания существенной помощи следователю в экономии времени на поиск правильных решений и избрание рациональных путей их реализации в ходе конкретного акта расследования.

Рассмотрены формы взаимодействия следственных, оперативно-розыскных, экспертных органов со службами железнодорожного транспорта как на этапе обнаружения признаков кражи, так и в процессе непосредственного ее расследования.

Ключевые слова: кражи грузов на железнодорожном транспорте, методика расследования, криминалистическая характеристика, преступные группы, типичные ситуации, программа действий следователя.

SUMMARY

Kapustina M. V. Methodology for Investigating Consignment Thefts from Railways Committed by Organized Groups. – Manuscript.

Dissertation to seek PhD in Law Degree, Major 12.00.09 – Criminal Procedure and Criminalistics; Forensic Examination. – Yaroslav Mudry National Law Academy of Ukraine, Kharkiv, 2007

Dissertation is a monograph-type study that develops a concept of methodology for investigating consignment thefts from railways committed by organized groups based on contemporary canons of criminalist theory and representative pool of the criminal cases. It provides recommendations aimed to improve and maximize effectiveness of the investigative and operational units as to the detection and

investigation of this category of thefts. The paper presents criminalist characteristics of the consignment thefts from railways committed by organized groups as an informative and descriptive model, defines its elements and in detail analyzes each of the elements with respect to the results of the organization of the judicial and investigative practices. Special attention is paid to the study of the criminal groups specializing in consignment thefts from railways; the paper suggests a possible classification of such groups depending on their composition and relation to railways. The author makes recommendations as to the tactics of the crime scene inspection, questioning of witnesses, suspects (accused), ordering and performing forensic traces examinations, especially modern locking and sealing devices. The author determines typical investigative situations of the initial investigation stage for the consignment thefts from railways committed by organized groups and provides programs (algorithms) for the investigator to handle them.

Key words: consignment thefts from railways, investigative methodology, criminalist characteristics, criminal groups, typical situations, programs for investigators.