

Автор
В 45

7

КАЗАНСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени В. И. УЛЬЯНОВА-ЛЕНИНА

На правах рукописи

ВОРОНОВ Игорь Анатольевич

НЕОТЛОЖНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПО
ДЕЛАМ О КРАЖАХ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Специальность 12.00.09. -
уголовный процесс и криминалистика

А в т о р е ф е р а т
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Казань 1991

код экземпляра

42528



Работа выполнена на кафедре уголовного права и процесса Удмуртского государственного университета им. 50-летия СССР.

Научный руководитель: Доктор юридических наук, профессор
Зинатуллин З.З.

Официальные оппоненты: Доктор юридических наук, профессор
Комиссаров В.И.,
кандидат юридических наук, доцент
Бахарев Н.В.

Ведущая организация: Нижегородская Высшая школа МВД СССР

Защита состоится "20" июня 1991 г. в 10 часов
на заседании регионального специализированного совета К.053.29.13
по присуждению ученой степени кандидата юридических наук в Казанском ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени государ-

6321

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В постановлении Съезда народных депутатов СССР от 23 декабря 1989 г. подчеркивалось, что борьбу с преступностью необходимо считать важнейшей общегосударственной задачей, от решения которой во многом зависят нравственно-политический климат в обществе, успех перестройки. "...Никто не может стоять в стороне от решения этой важнейшей задачи. Общество должно дать решительный отпор преступному миру"¹, - говорится в постановлении.

Среди справедливых требований, предъявляемых сегодня советскими людьми к правоохранительным органам страны, одно из наиболее важных и серьезных - активизация борьбы с преступными посягательствами на все виды собственности, которые ведут как к значительным экономическим, так и к не менее ощутимым нравственным потерям.

Огромный ущерб государству наносят кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. По данным Главного управления внутренних дел на транспорте МВД СССР материальный ущерб от преступлений указанной группы в 1989 г. составил по всей сети железных дорог Советского Союза около 23 млн. рублей, в 1990 г. - свыше 26 млн. рублей.

В.И. Ленин в самое трудное для страны время всегда проявлял заботу о развитии железнодорожного транспорта, являющегося ключевой отраслью народного хозяйства молодой республики. "Железные дороги, - писал Владимир Ильич, - это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. Чтобы соединить это для планомерной деятельности в интересах всего населения, нужны железные дороги"².

В последнее время Верховный Совет СССР и Правительство страны уделяют неослабное внимание решению разнообразных вопросов, связанных с работой железных дорог, повышением эффективности грузовых перевозок и обеспечением сохранности

1 См.: Социалистическая законность. - 1990. - № 3. - С.9-10.

2 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т.86.



перевозимых грузов, о чем свидетельствует принятие целого ряда важных постановлений¹.

В сегодняшней жизни страны железные дороги являются главным транспортным конвейером и выполняют 53% мирового железнодорожного и 65% всего внутреннего грузооборота, на важнейших линиях грузонапряженность достигает 155 млн. тонн в год.

Наряду с увеличением грузооборота растет и число краж на железнодорожном транспорте. Анализ оперативной обстановки, складывающейся в сфере грузовых перевозок на Горьковской дороге, показывает, что положение с преступными посягательствами на грузы не только не стабилизируется, но даже становится еще более тяжелым: продолжает увеличиваться число краж грузов из подвижного состава на всех шести отделениях дороги, а раскрываемость при этом остается крайне низкой. Так, по данным Горьковского УВД в 1989 г. было зарегистрировано 1148 преступлений указанной группы, из них раскрыть удалось лишь 435; в 1990 г. зарегистрировано 1866 краж грузов из подвижного состава, из которых раскрыто только 316.

Таким образом, особую актуальность в сложившейся ситуации приобретает проблема сохранности материальных ценностей, перевозимых железнодорожным транспортом. И первостепенная роль в ее решении принадлежит органам внутренних дел на транспорте, деятельность которых по расследованию краж грузов из подвижного состава, изобличению виновных и привлечению их к ответственности, созданию необходимых условий для возмещения причиненного преступлением материального ущерба осуществляется по целому ряду причин, анализируемых в дис-

¹ См., например: Постановление Совета Министров СССР от 8 февраля 1986 г. "Об административной ответственности за нарушение на железнодорожном, морском и воздушном транспорте правил пользования средствами транспорта, правил об охране порядка и безопасности движения..." // СП СССР. - 1986. - № 10. - Ст.65; постановление Верховного Совета СССР от 3 октября 1989 г. "О неотложных мерах по обеспечению бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта и базовых отраслей народного хозяйства" // Известия. - 1989. - 5 октября. - С.1 и др.

сертации, в весьма непростых условиях, сопряжена со значительными трудностями.

Объектом настоящего исследования являются неотложные следственные действия — наименее разработанная и изученная в советской юридической литературе категория следственных действий, вызывающая дискуссии как среди теоретиков, так и среди практических работников.

Выбор темы обусловлен значительной ролью, которую играют неотложные следственные действия в расследовании краж грузов из подвижного состава, необходимостью обобщить и проанализировать накопленный за последние годы судебно-следственной практикой большой опыт борьбы органов внутренних дел на транспорте с преступными посягательствами на материальные ценности, перевозимые в железнодорожном подвижном составе.

При написании диссертации были изучены опубликованные в разное время работы русских и советских юристов Белкина Р.С., Бритвич Н.Г., Быховского И.Е., Голунского С.А., Ковриги З.Ф., Копьевой А.Н., Колесниченко А.Н., Кузьменко Н.К., Куклина В.И., Павлухина Л.В., Познышева С.В., Рогинского Г.К., Сигалова Л.Е., Филиппова А.Г., Чельцова М.А., Яблокова Н.П., изложивших свою точку зрения о сущности и значении неотложных следственных действий, рассмотревших в связи с этим компетенцию органов дознания и предварительного следствия, периодизацию уголовно-процессуальной деятельности.

В работах советских криминалистов Бабаевой Э.У., Баранова Н.Н., Бурдановой В.С., Каверина Ю.Л., Князева В.А., Котова Е.Н., Кушнир Г.А., Митрохиной Э.И., Мозгового П.П., Моисеенко К.П., Петрунева В.П., Рябцева В.П., Фирсова Е.П., Юрина В.М. нашли свое отражение различные проблемные вопросы, связанные с расследованием краж грузов на железнодорожном транспорте. Однако в настоящей диссертации впервые принята попытка комплексного исследования особенностей производства неотложных следственных действий по делам о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

Целью диссертации является изучение и разработка теоретических и практических вопросов осуществления неотложных следственных действий при расследовании краж грузов, перевозимых в железнодорожном подвижном составе, и изложение не-

которых соображений по повышению эффективности их производства.

В соответствии с названной целью были сформулированы следующие задачи:

- определить понятие и раскрыть сущность неотложных следственных действий, рассмотреть специфику неотложных следственных действий в тактико-криминалистическом и уголовно-процессуальном аспектах, сформулировать аргументированные предложения по изменению соответствующих статей УПК РСФСР и Основ уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик;

- разработать криминалистическую характеристику краж грузов из подвижного состава, исследовать содержание составляющих ее элементов и корреляционные связи между ними;

- раскрыть характер следственных ситуаций первоначального этапа расследования краж грузов, определить соответствующий каждой ситуации круг неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий;

- рассмотреть конструкцию железнодорожного подвижного состава, специфику организации грузовых перевозок и документооборота, которые необходимо учитывать в ходе расследования преступлений названной категории;

- исследовать содержание, специфику и тактические особенности типичных неотложных следственных действий по делам о кражах грузов из подвижного состава; обобщить и проанализировать трудности и препятствия, с которыми следователь неминуемо сталкивается в ходе производства указанных действий, рассмотреть наиболее распространенные следственные ошибки.

Методологическую основу настоящего диссертационного исследования составили идеи, теоретические положения и выводы, изложенные в трудах классиков марксизма-ленинизма, законах СССР и РСФСР, указах Президента СССР, постановлениях Съездов народных депутатов, Верховного Совета и Совета Министров СССР и РСФСР, а также соответствующих указаний и приказах МВД, Прокуратуры и Министерства путей сообщения СССР, непосредственно относящихся к вопросам борьбы с преступлениями рассматриваемой категории. Методом, положенным в основу написания данной работы, является всеобщий диалектико-матери-

алистический метод научного познания. В диссертации широко используется комплексный, системный подход к анализу проблем тактики неотложных следственных действий, сравнительно-правовой и исторический метод, применяется социологический метод с использованием синтеза, системно-структурного анализа, сравнения и описания.

Общетеоретической базой исследования послужили труды советских юристов Бахарева Н.В., Васильева А.Н., Герасимова И.Ф., Драпкина Л.Я., Комиссарова В.И., Ларина А.М., Леви А.А., Малкова В.П., Михайлова А.И., Николайчика Н.И., Образцова В.А., Ратинова А.Р., Шейфера С.А., Якушина С.Ю. и других авторов, внесших весомый вклад в разработку тактических и методических рекомендаций по повышению качества производства отдельных следственных действий.

Было подвергнуто интервьюированию 86 следователей линейных отделов внутренних дел Горьковского УВДТ, 6 начальников станций, 27 работников различных отделов Ижевского, Казанского, Муромского и Кировского отделений Горьковской железной дороги; 15 представителей грузовой службы и службы движения управления дороги, а также 12 сотрудников Главного управления контейнерных перевозок и коммерческой работы и Главного управления вагонного хозяйства Министерства путей сообщения СССР. По специально разработанной программе было изучено 270 уголовных дел о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, которые были рассмотрены судами Удмуртской, Татарской, Чувашской республик, Горьковской, Кировской и Владимирской областей РСФСР за период с 1984 по 1990 гг.

При написании диссертации использовалась литература по криминалистике, криминологии, уголовному процессу, прокурорскому надзору, уголовному праву и судебной психологии, организации движения на железной дороге, грузовой и коммерческой работе на железнодорожном транспорте, конструкции подвижного состава.

Научная новизна диссертации заключается в том, что в ней на основе последних достижений юридической науки и следственной практики проведено самостоятельное комплексное исследование неотложных следственных действий: раскрыто по-

нятие, свойства и значение указанных действий, развивается и дополнительно аргументируется мысль о необходимости рассмотрения неотложных следственных действий в тактико-криминалистическом и уголовно-процессуальном смысле, сформулированы предложения по совершенствованию отдельных положений УПК РСФСР, регулирующих производство следственных действий органом расследования по неподследственной ему категории дел.

В работе исследуется структура, содержание и назначение криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава, рассматриваются типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования данной группы преступлений и определяются соответствующие им комплексы неотложных следственных действий.

В диссертации анализируются особенности тактики неотложных следственных действий по делам о кражах материальных ценностей, перевозимых в железнодорожном подвижном составе (осмотра места происшествия, обыска, допроса свидетелей и др.), высказан ряд соображений по повышению эффективности их производства, обобщены следственные ошибки, выдвинуты конкретные предложения по их устранению. Предлагается внести соответствующие изменения в уголовно-процессуальное законодательство.

В приложениях к диссертации, а также в таблицах и схемах продемонстрированы результаты проведенных автором исследований в Горьковском управлении внутренних дел на транспорте, управлениях Московской и Горьковской железных дорог, Министерстве путей сообщения СССР, подтверждающие и иллюстрирующие отдельные положения данной работы.

Положения, выносимые на защиту:

- определение неотложных следственных действий, характеристика неотложных следственных действий, рассматриваемых с уголовно-процессуальных позиций;
- содержание криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта;
- классификация способов совершения краж грузов из подвижного состава;
- карта-схема краж грузов из подвижного состава на Горьковской железной дороге с выделением наиболее сложных крими-

ногенных зон и указанием количества преступлений рассматриваемой категории, совершенных одним лицом или в составе группы на определенном участке дороги;

- ориентировочная схема установления данных о личности преступника по материальным следам;

- комплекс мер по предотвращению краж грузов из железнодорожного подвижного состава;

- рекомендации по совершенствованию отдельных положений УПК РСФСР (ст. ст. 119, 132, 141, 179 и др.).

Практическая значимость работы заключается в том, что содержащиеся в ней рекомендации и выводы могут быть использованы органами внутренних дел на транспорте для повышения эффективности своей деятельности по раскрытию и расследованию краж грузов из железнодорожного подвижного состава. Материалы диссертации могут быть применены в преподавательской и научно-исследовательской работе в юридических высших и средних учебных заведениях при рассмотрении вопросов, касающихся производства неотложных следственных действий, а также тактики и методики расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте.

Апробация работы. Основные положения диссертации обсуждались на кафедре уголовного права и процесса Удмуртского государственного университета им. 50-летия СССР, на республиканской научно-практической конференции, состоявшейся в г.Ижевске в октябре 1987 г., на Всесоюзной конференции "Научные и практические проблемы уголовного судопроизводства в свете судебно-правовой реформы", состоявшейся в июле 1988 г., а также на семинаре молодых ученых и аспирантов, проходившем в сентябре 1989 г. во ВНИИ проблем укрепления законности и правопорядка Прокуратуры СССР.

По теме диссертации опубликовано четыре научные статьи (список публикаций в конце автореферата).

Структура и объем работы. Внутренняя логика предмета исследования, его цели и задачи определяют структуру данной работы. Композиционно диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографии и четырех приложений. Работа изложена на 198 страницах машинописного текста. Список использованной литературы включает в себя 223 наименования.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается выбор темы, характеризуются объект, методологическая и общетеоретическая основы настоящего исследования, излагаются цели и задачи диссертации, ее новизна и практическая значимость.

Первая глава диссертации "Понятие, сущность и значение неотложных следственных действий. Место неотложных следственных действий в структуре уголовно-процессуальной деятельности" посвящена истории возникновения и развития института неотложных следственных действий, раскрытию сущности и рассмотрению свойств неотложных следственных действий как в криминалистическом, так и в уголовно-процессуальном смысле.

Диссертантом отмечается, что появление института неотложных следственных действий в советском уголовном процессе является закономерным результатом развития нашего законодательства, уходящего своими корнями в русскую уголовно-процессуальную науку.

Весомый вклад в разработку и исследование института неотложных следственных действий внесли такие русские юристы как С.В.Познышев, В.И.Громов, С.А.Голунский, Г.К.Рогинский; в работе излагаются высказанные этими авторами точки зрения по данному вопросу, анализируется современное состояние рассматриваемого института в советском уголовном процессе, исследуются отличия неотложных следственных действий от первоначальных.

В работе отмечается, что неотложные следственные действия целесообразно рассматривать как с уголовно-процессуальных, так и с тактико-криминалистических позиций. Уголовно-процессуальный аспект означает, что неотложные следственные действия представляют из себя правовой институт, определяющий компетенцию органов расследования по неподследственной им категории дел. Эти действия предпринимаются органом дознания или следователем в самом начале расследования преступления, после чего дело передается по подследственности. Неотложные следственные действия в тактико-криминалистическом смысле предпринимаются лицом, осуществляющим расследование, немедленно, безотлагательно, согласно сложившейся следствен-

ной ситуации. При этом подобная ситуация и, соответственно, потребность в производстве упомянутых действий могут возникнуть как в самом начале предварительного расследования, так и на более поздних его этапах.

По мнению диссертанта, неотложным следственным действиям, рассматриваемым как с тактико-криминалистических, так и с уголовно-процессуальных позиций, присущи два общих признака: 1) незамедлительность (срочность), 2) незаменимость. Однако для неотложных следственных действий, представляющих из себя правовой институт для определения объема полномочий органов расследования по неподследственной им категории дел (уголовно-процессуальный аспект), помимо перечисленных, характерны еще три признака: 1) первоочередность; 2) определенность решаемых задач; 3) общая ограниченность во времени.

В диссертации критически рассматривается имеющаяся в литературе точка зрения, заключающаяся в том, что следует увеличить предусмотренный ч.1 ст.121 УПК РСФСР десятисуточный срок дознания (в данном случае - срок производства неотложных следственных действий органом дознания), поскольку, как показывают проведенные исследования, наиболее эффективными указанные действия могут быть именно в этот период, когда еще не утрачены представляющие интерес для органа расследования следы преступления и сохраняется возможность установления и задержания преступника.

Закон ограничивает во времени производство неотложных следственных действий лишь для органов дознания. Для следователя подобного ограничения не предусмотрено. Однако, по мнению диссертанта, конкретный срок, по истечении которого следователь должен завершить неотложные следственные действия при расследовании неподследственного ему уголовного дела, все же должен быть законодательно закреплен. Представляется, что этот срок, также как и для органов дознания, должен быть равен десяти суткам. В пользу сказанного в диссертации приводится ряд аргументов, предлагается новая формулировка ч.2 ст.132 УПК РСФСР.

Значительное место в первой главе отводится исследованию вопроса о допустимом перечне неотложных следственных действий.

В работе подвергнуты анализу два проекта Основ уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик, подготовленных Институтом государства и права АН СССР и ВНИИ проблем укрепления законности и правопорядка Прокуратуры СССР, в которых обнаруживаются различные подходы к решению проблемы неотложных следственных действий.

В соответствии с принятым 12 июня 1990 г. Законом СССР "О внесении изменений и дополнений в Основы уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик" в перечень неотложных следственных действий (ч.3 ст.29 Основ) включены осмотр, обыск, выемка, прослушивание телефонных и иных переговоров, наложение ареста на имущество, освидетельствование, задержание и допрос подозреваемых, допрос потерпевших и свидетелей, а в случае необходимости - назначение экспертизы.

В диссертации рассматриваются самые разнообразные точки зрения, высказываемые в юридической литературе по поводу перечня неотложных следственных действий. Автором предлагается свой вариант решения данной проблемы. По мнению диссертанта, перечень неотложных следственных действий в ст.29 Основ (ст.119 УПК РСФСР) должен быть оставлен. Наличие в законе указанного перечня ориентирует дознавателя на производство максимально возможного в каждом конкретном случае объема следственных действий в качестве неотложных. Однако в ст. 29 Основ (ст.119 УПК РСФСР) необходимо, на наш взгляд, также предусмотреть, что орган дознания, исходя из требований сложившейся следственной ситуации и характера расследуемого преступления, вправе расширить круг указанных следственных действий. Это способствовало бы более эффективному осуществлению дознания по делам, по которым производство предварительного следствия обязательно.

В названном перечне неотложных следственных действий, по мнению автора, перед словами "назначает экспертизу" следует убрать слова "в случае необходимости", т.к. производство любого неотложного следственного действия, предпринимаемого в целях установления и закрепления следов преступления, вызвано необходимостью. Его производства, как правило, в условиях острого дефицита времени, требуют обстоятельства расследуемого уголовного дела, поэтому данное словосочетание

представляется лишним. В работе дается предлагаемая формулировка ч.3 ст. 29 Основ.

На основе изложенных положений диссертант определяет неотложные следственные действия как незаменяемые следственные действия, срочно, незамедлительно предпринимаемые в целях установления и закрепления следов преступления как на первоначальном, так и на последующем этапе расследования в зависимости от особенностей следственной ситуации и характера расследуемого преступления и малейшее промедление с производством которых может повлечь за собой утрату важных для дела доказательств либо затруднить розыск преступника.

В завершении автором обобщаются и анализируются особенности подходов к решению вопросов производства неотложных следственных действий законодательством ряда восточноевропейских государств: Болгарии, Польши, Чехо-Словакии, Венгрии.

Вторая глава - "Общие положения методики расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта".

В первом параграфе второй главы исследуются общие вопросы криминалистической характеристики преступлений, раскрывается структура и содержание криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

По целому ряду аспектов проблемы криминалистической характеристики (в частности, понятие, уровни и др.) в юридической литературе обозначились разноречивые мнения. В диссертации рассматриваются точки зрения многих советских криминалистов по исследуемым вопросам, определяется по ним позиция автора.

В работе приводятся аргументы в поддержку позиции Г.А. Густова, И.Ф.Крылова, А.В.Мишина и некоторых других криминалистов, которые рекомендуют рассматривать криминалистическую характеристику трех уровней (видов): 1) общая криминалистическая характеристика преступлений; 2) криминалистическая характеристика преступлений определенной группы; 3) криминалистическая характеристика конкретного преступления.

Автором обосновано положение о том, что наибольшую

практическую и теоретическую ценность представляет типовая криминалистическая характеристика определенной группы (вида) преступлений.

К разряду типовых относится криминалистическая характеристика краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Проведенное исследование позволяет считать, что структура криминалистической характеристики данной группы включает в себя: обстановку совершения преступления; способ подготовки, совершения и сокрытия преступления; предмет преступного посягательства; данные, характеризующие личность преступника и мотивы (цели) его преступной деятельности; характер и размер материального ущерба, причиненного преступлением; обстоятельства, способствующие совершению кражи груза.

Обобщение судебно-следственной практики дает возможность рассмотреть два основных признака обстановки совершения кражи груза: место и время совершения преступления. Так, 61,7% краж грузов было совершено на станциях; 14,9% - на разъездах, 23,4% - на перегонах. На перегонах в 12% случаев кражи совершались во время движения поезда; в 86% - во время стоянок.

В диссертации приведена карта-схема краж грузов из подвижного состава на Горьковской железной дороге, на которой обозначены наиболее сложные криминогенные зоны с указанием количества краж грузов из составов, совершенных одним лицом или группой лиц.

Около 71% краж грузов совершается в вечернее и ночное время (в период между 20 часами и 2 часами ночи). При этом примерно 2/3 всех краж совершается в рабочие дни, 1/3 - в выходные и праздничные дни.

Немаловажное криминалистическое значение по делам о кражах грузов из железнодорожного подвижного состава имеет способ кражи - обусловленный объективными и субъективными факторами комплекс взаимосвязанных мер, предпринимаемых в целях подготовки, совершения и сокрытия указанного преступления.

В работе проанализированы объективные и субъективные факторы, определяющие выбор способа кражи груза.

Способы совершения кражи груза из подвижного состава классифицированы автором по трем основаниям: по связи с технологической операцией, по объекту подвижного состава, по механизму проникновения к грузу.

Так, по связи с технологической операцией из общего числа краж грузов на станциях II,5% преступлений было совершено во время погрузки груза на станции отправления; 14,7% - во время выгрузки груза на станции назначения; 8,9% - при перегрузке груза из одного вагона (полувагона, платформы) в другой; 43,8% - во время производства разнообразных технологических операций с подвижным составом как на станции отправления, назначения, так и на промежуточных станциях в пути следования (формирование и расформирование состава; отправление грузового состава со станции, подача к месту выгрузки, маневровая работа и т.д.); 21,1% - при проведении иных операций либо во время стоянки подвижного состава в ожидании отправления со станции.

По объекту подвижного состава кражи грузов можно подразделить на: кражи из крытых вагонов - 29%; кражи с платформ - 24,7%; кражи из контейнеров - 21,8%; кражи из полувагонов - 12%; кражи из цистерн - 9%; кражи, совершенные из иного подвижного состава - 3,5%.

По механизму проникновения к грузу классификация краж выглядит следующим образом: а) проникновение в крытый вагон или контейнер со снятием (срывом) пломбы и раскручиванием (перепиливанием) проволоочной закрутки - 16%; б) проникновение в крытый вагон через боковые или потолочные люки - 12%; в) проникновение в вагон или контейнер путем взлома двери - 5%; г) проникновение в перевозимые на открытом подвижном составе автомашины, автобусы, комбайны, тракторы путем взлома дверей, разбития стекол или снятия пломб с дверей кабины - 23%; д) проникновение в вагон путем пролома обшивки боковых или торцевых стен - 4%; е) проникновение в контейнер путем отжатия дверей - 13%; ж) кража груза с открытой платформы, из цистерны или полувагона без проникновения в хранилище - 9%; з) кражи грузов, совершенные иным путем - 19%.

В диссертации исследована зависимость особенностей способа совершения кражи груза от профессии преступника и ха-

рактера выполняемой им работы.

Среди способов сокрытия похищенного груза выделяются следующие: похищенное имущество пряталось в одном из служебных помещений на территории железнодорожной станции - 13%; похищенное имущество укрывалось в оврагах, кустах, лесопосадках, расположенных в непосредственной близости от места совершения кражи - 19%; похищенный груз прятался по месту жительства преступника и использовался по своему прямому назначению - 34%; похищенные ценности укрывались по месту жительства преступника в специально оборудованных для этих целей тайниках - 7%; похищенное имущество хранилось по месту жительства родственников или знакомых преступника - 12%; иные способы сокрытия похищенного - 15%.

Проведенное автором исследование позволило установить, что в среднем 30,6% всех раскрытых краж грузов было совершено работниками железной дороги.

Из числа привлеченных к уголовной ответственности за кражи грузов из подвижного состава 6,7% лиц в момент совершения преступления находились в состоянии алкогольного опьянения; 21,4% лиц были ранее судимы; 19% всех краж грузов совершается лицами, не достигшими совершеннолетия; 48,3% краж было совершено в составе группы; 92,7% краж грузов совершается мужчинами.

По возрасту расхитители характеризуются следующим образом: от 13 до 18 лет - 17,8%; от 18 до 26 лет - 31,8%; от 26 до 35 лет - 32,4%; от 35 до 50 лет - 15,3%; старше 50 лет - 2,7%.

Анализ судебно-следственной практики показал, что преступники похищают: аккумуляторы, инструменты и запчасти от автотехники - 53,9%; обувь, одежду, парфюмерию - 16,5%; спирт и виноводочные изделия - 14,7%; продовольственные товары, продукцию с/х производства - 11%; бытовую электротехнику, теле- и радиоаппаратуру - 3,9%.

Размеры похищенного дифференцируются следующим образом: до 100 руб. - 30%; от 100 до 500 руб. - 35%; от 500 до 1000 руб. - 21%; от 1000 до 5000 руб. - 11%; свыше 5000 руб. - 3%.

Для всех совершенных краж грузов характерен корыстный

мотив. В работе подчеркивается также, что большинство рассматриваемых преступлений (свыше 75%) совершалось с целью последующего личного использования похищенного.

Важным структурным элементом криминалистической характеристики краж грузов из железнодорожного подвижного состава являются сведения о типичных обстоятельствах и условиях, способствующих их совершению. В диссертации подробно рассматриваются указанные обстоятельства и условия.

Во втором параграфе второй главы анализируются типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования преступлений данной группы и соответствующие им комплексы неотложных следственных действий, оперативно-розыскных и организационных мероприятий.

В диссертации рассматриваемые следственные ситуации разделены на две основные группы: благоприятные и неблагоприятные для расследования.

Благоприятные (или простые) следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования краж грузов из подвижного состава, чрезвычайно редки и связаны с наличием у следователя необходимой информации, указывающей на событие преступления и лицо, его совершившее. К типичным благоприятным следственным ситуациям относятся следующие: 1) лицо (или группа лиц) задержано на месте совершения кражи груза с поличным; 2) лицо, совершившее кражу груза, явилось с повинной.

Неблагоприятные (или сложные) следственные ситуации характеризуются острым дефицитом сведений об обстоятельствах совершения преступления, следователю приходится действовать в обстановке информационной неопределенности.

На первоначальном этапе расследования краж грузов из железнодорожного подвижного состава (т.е. на этапе, соответствующем периоду между возбуждением уголовного дела и вынесением постановления о привлечении лица в качестве обвиняемого), как показывает исследование, примерно в 92% случаев имеет место неблагоприятная следственная ситуация.

Первоначальному этапу расследования краж грузов в зависимости от источника получения информации о преступлении присущи следующие сложные следственные ситуации: 1) уголов-

ное дело возбуждается на основе материалов, полученных в результате проведения оперативно-розыскных мероприятий; 2) уголовное дело возбуждается согласно материалам ведомственного служебного расследования и ревизий, а также заявлениям граждан и должностных лиц.

По месту и времени обнаружения кражи груза выделяются две типичные следственные ситуации: 1) кража груза была обнаружена в процессе приема и технического осмотра прибывшего на станцию грузового состава, а также во время стоянки состава на промежуточных станциях в пути следования либо в парках станций отправления и назначения; 2) кража была обнаружена во время сортировки или выгрузки груза.

Третья глава - "Тактические особенности отдельных неотложных следственных действий по делам о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта".

Первый параграф третьей главы посвящен исследованию тактических особенностей осмотра места происшествия.

В работе проанализированы трудности, отчасти объясняемые спецификой работы железнодорожного транспорта, с которыми следователь сталкивается, приступая к расследованию кражи груза и производству осмотра места происшествия; автором в связи с этим выработаны соответствующие рекомендации.

В диссертации отмечается, что место совершения кражи груза из подвижного состава, как правило, не совпадает с местом ее обнаружения. Поэтому наряду с осмотром вагона (контейнера), из которого совершена кража, следователь в кратчайший срок должен детально исследовать маршрут его движения, осмотреть места стоянок, перегон и территорию, прилегающую к ним. А это, несомненно, требует от следователя определенных навыков, умения быстро ориентироваться в складывающейся обстановке, руководить действиями участников следственно-оперативной группы, осуществлять между ними обмен поступающей информацией. Все указанные вопросы рассматриваются в настоящем параграфе.

Диссертантом исследуются особенности подготовки к осмотру в зависимости от сложившейся ситуации и анализируются действия, которые необходимо предпринять по прибытии на место происшествия, а также мероприятия, осуществляемые след-

ственно-оперативной группой по поиску доказательственной и розыскной информации. В работе обосновывается положение о целесообразности включения в состав следственно-оперативных групп, формирующихся в линейных ОВД, кинолога.

Автором формулируются основные задачи осмотра места происшествия по делам указанной категории: изучение следователем обстановки места происшествия с целью выяснения механизма и характера совершенного деяния; обнаружение, фиксация и изъятие имеющих значение для дела следов и иных вещественных доказательств (части упаковки, следы транспортных средств, обломки деревянной обшивки вагона и др.), в том числе поиск следов, дающих возможность установить данные о личности преступника (следы ног, орудий взлома, отпечатки пальцев, пятна крови, случайно оставленные преступником предметы, волокна ткани с одежды и т.д.); выдвижение и анализ следственных версий; создание информационного банка данных, необходимого для производства других следственных действий и проведения соответствующих оперативно-розыскных мероприятий; отражение результатов осмотра в протоколе; выявление причин и условий, способствовавших совершению преступления.

В работе подробно излагаются вопросы, ответы на которые следователю необходимо найти в ходе осмотра места происшествия, рассматриваются выдвигаемые при этом версии.

Диссертантом отмечается, что в зависимости от обстоятельств осмотру должны быть подвергнуты: а) подвижной состав, в котором перевозился груз; б) индивидуальная тара (упаковка) груза; в) сам груз; г) участок железнодорожной станции или перегона. Автором рассматриваются особенности всех указанных видов осмотра.

В работе вскрываются типичные недостатки, имеющие место в следственной практике при производстве осмотра места происшествия по делам о кражах грузов; даются рекомендации по их устранению. Сформулированы конкретные предложения по повышению эффективности осмотра места происшествия. Предлагается внести изменения в ст.179 УПК РСФСР.

Во втором параграфе исследуется тактика допроса подозреваемых и свидетелей. В работе рассматривается специфика этих следственных действий при расследовании краж грузов из

подвижного состава в соответствии с общими рекомендациями по подготовке и проведению допросов (Васильев А.Н., Карнеева Л.М., Миньковский Г.М., Ордынский С.С., Коновалова В.Е., Якушин С.Д.), а также на основе обобщения судебно-следственной практики и последних изменений, внесенных в уголовно-процессуальное законодательство.

Тактику допроса лица, подозреваемого в совершении кражи груза, следователь избирает самостоятельно в соответствии с требованиями сложившейся следственной ситуации. Однако в работе подчеркивается, что тактика в значительной степени зависит от личности подозреваемого (место проживания, семейное положение, характер работы: железнодорожник или работник иной отрасли; если железнодорожник, то совпадает ли место его работы с местом обнаружения кражи либо с местом, где он был задержан и т.д.) и выбранной им самим линии поведения на допросе (отрицает факт кражи груза или признает себя причастным к совершенному преступлению), а также от наличия у следователя доказательств, дающих ему основания подозревать допрашиваемого в совершении кражи.

Обобщение следственной практики показывает, что в качестве свидетелей чаще всего допрашиваются стрелки военизированной охраны, приемосдатчики, машинисты маневровых тепловозов, осмотрщики вагонов, регулировщики скоростей движения вагонов при спускании их с сортировочных горок (башмачники), работники пунктов технического осмотра вагонов, дежурные по станции. В качестве свидетелей могут быть также допрошены лица, не являющиеся железнодорожниками, но обладающие сведениями, необходимыми для установления истины по данному делу (жители близлежащих домов, работники предприятий и организаций, расположенных рядом с железнодорожной станцией и т.д.).

В работе сформулированы вопросы, которые следователю надлежит задать лицам, допрашиваемым в качестве подозреваемого и свидетеля.

Третий параграф посвящен анализу особенностей проведения обыска и выемки.

При расследовании краж грузов в процессе обыска могут быть обнаружены и изъяты: а) похищенный груз, тара или упаковка от него, ящики, а также иные, приобретенные преступ-

ным путем предметы и ценности; б) бумаги, которые могут содержать сведения о способе преступления, о месте хранения похищенного, соучастниках и т.д. (письма, конверты, телеграммы, ведомости, накладные и т.п.); в) орудия совершения преступления (топоры, ломы, а также иные инструменты и приспособления, применяемые для открывания запирающих устройств, взлома преград), различные предметы, используемые злоумышленниками для сокрытия следов преступления (свинцовые пластины, пломбирочные тиски, проволока или бечевка). Помимо этого, в ходе обыска могут быть обнаружены транспортные средства, которые использовались преступниками для вывоза похищенного груза (мотоциклы, мопеды, автомобили).

В диссертации подробно рассматриваются тактические особенности и задачи повторного обыска, исследуются подготовка и осуществление группового обыска, даются на этот счет соответствующие рекомендации.

Характерным неотложным следственным действием по делам о кражах грузов из подвижного состава является выемка перевозочных и иных документов, содержащих важную информацию для следователя. В работе проанализирована специфика названного следственного действия, дано описание перевозочной документации.

В четвертом, заключительном параграфе рассматриваются вопросы назначения и подготовки криминалистической экспертизы.

Анализ следственной практики свидетельствует, что из всех изымаемых в ходе осмотров мест происшествия вещественных доказательств около 85% составляют пломбы (свинцовые, пластмассовые) и провололочные закрутки.

Предметом криминалистической экспертизы в данном случае является установление всех имеющих значение для дела фактов и обстоятельств кражи груза из подвижного состава, совершенной с нарушением целостности закрутки и пломбы.

В работе рассмотрена конструкция запирающего устройства грузовых вагонов, описываются требования, которые должны соблюдаться при снятии пломбы и закрутки с вагона (контейнера), подготовке их к отправлению на экспертизу; составлены ориентировочные перечни вопросов, которые целесообразно

сформулировать в постановлении о назначении экспертизы пломб и закруток.

Заключение содержит краткие выводы и предложения по диссертационному исследованию.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях:

1. Обстоятельства, способствующие хищениям грузов на Ижевском отделении Горьковской ж.д. и пути их устранения // Молодежь Удмуртии - ускорению научно-технического прогресса. - Ижевск: Изд-во УдГУ им. 50-летия СССР, 1987. - С.275-276.

2. Специфика осмотра места происшествия при расследовании хищений на железнодорожном транспорте // Научные и практические проблемы уголовного судопроизводства в свете судебно-правовой реформы. - Ижевск: Изд-во УдГУ им. 50-летия СССР, 1989. - С.66-68.

3. Пути совершенствования информационного обеспечения процесса раскрытия, расследования и предупреждения преступлений // Научные и практические проблемы уголовного судопроизводства в свете судебно-правовой реформы. - Ижевск: Изд-во УдГУ им. 50-летия СССР, 1989. - С.110-112. (В соавт.).

4. Повышение качества уголовно-процессуальной деятельности по делам о кражах грузов на железнодорожном транспорте // Проблемы повышения качества уголовно-процессуальной деятельности в условиях перестройки. - Ижевск: Изд-во УдГУ им. 50-летия СССР, 1989. - С.96-100.