

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**ВИЯВЛЕННЯ ТА ДОКУМЕНТУВАННЯ  
РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ ТА ЕЛЕМЕНТІВ  
ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ  
ТРАНСПОРТІ**

**Методичні рекомендації**

**Київ 2021**

**Авторський колектив:**

**Бурак М.В.**, кандидат юридичних наук (Національна академія внутрішніх справ), **Брисковська О.М.**, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (Національна академія внутрішніх справ), **Бурлака В.В.**, кандидат юридичних наук (Головне слідче управління Національної поліції України), **Сущенко В.Д.**, кандидат юридичних наук, професор (Національна академія внутрішніх справ), **Чеботар О.С.**, кандидат економічних наук (Національна академія внутрішніх справ), **Дякін Я.О.**, кандидат юридичних наук (Національна академія внутрішніх справ), **Мотиль В.І.**, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (Національна академія внутрішніх справ), **Романов М.Ю.** (Головне слідче управління Національної поліції України)

**Рецензенти:**

**Шевчишен А.В.** - начальник відділу Головного слідчого управління Національної поліції України, доктор юридичних наук, доцент;

**Швець М.Я.** - провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем протидії злочинності навчально-наукового інституту №1 Національної академії внутрішніх справ, доктор економічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України

*Рекомендовано до друку науково-методичною радою Національної академії внутрішніх справ від 16 червня 2021 року (протокол № 7)*

**Виявлення та документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті**  
[Текст] : метод. рек. / [М. В. Бурак, О. М. Брисковська, В. В. Бурлака та інші]. К. : Нац. акад. внутр. справ, 2021. 94 с.

У методичних рекомендаціях надано кримінально-правову та криміналістичну характеристику розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті. Особлива увага приділяється комплексному підходу щодо попередження, виявлення та документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури.

Видані для практичних працівників правоохоронних органів, науково-педагогічних працівників, здобувачів вищої освіти, а також тих, хто досліджує проблеми протидії кримінальним правопорушенням проти власності.

## ЗМІСТ

Перелік умовних позначень .....	4
Вступ .....	5
1. Кримінально-правова характеристика розкрадань вантажів та елементів інфраструктури.....	8
2. Криміналістична характеристика розкрадань вантажів та елементів інфраструктури.....	15
2.1. Предмет злочинного посягання, пов'язаного з розкраданням вантажів та елементів інфраструктури .....	15
2.2. Способи вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури.....	19
2.3. Обстановка вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури.....	45
2.4. Особа правопорушника, яка учиняє кримінальні правопорушення у сфері розкрадання вантажів та елементів інфраструктури .....	51
2.5. Типові сліди розкрадань вантажів та елементів інфраструктури .....	57
3. Попередження розкрадань вантажів та елементів інфраструктури .....	62
4. Виявлення ознак розкрадань вантажів та елементів інфраструктури	71
5. Документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури.....	78
Список використаних та рекомендованих джерел.....	90

## **Перелік умовних позначень**

<b>ЄРДР</b>	Єдиний реєстр досудових розслідувань
<b>ЄДРСР</b>	Єдиний державний реєстр судових рішень
<b>ЗПП</b>	запірно-пломбувальний пристрій
<b>КК</b>	Кримінальний кодекс України
<b>КПК</b>	Кримінальний процесуальний кодекс України
<b>НПУ</b>	Національна поліція України
<b>НС РД</b>	негласні слідчі (розшукові) дії
<b>ОЗГ</b>	організована злочинна група
<b>ОРД</b>	оперативно-розшукова діяльність
<b>ОРС</b>	оперативно-розшукова справа
<b>ОРЗ</b>	оперативно-розшуковий захід
<b>СРД</b>	слідча (розшукова) дія
<b>СОГ</b>	слідчо-оперативна група

## Вступ

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у залізничних перевезеннях. Сьогодні залізниці України становлять найважливішу складову транспортної системи. Саме на них припадає 85,1% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту).

Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України. Підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування господарства та населення<sup>1</sup>.

Так, за обсягами вантажних перевезень залізниці України посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії та Індії. З урахуванням географічних умов залізниці України мають один з найбільших в Європі потенціал транзитності. І це за умов, коли частина найбільшої залізниці (Придніпровської) тимчасово вилучена із транспортної системи України через анексію Автономної Республіки Крим.

Утім, негативні явища, викликані прийняттям не завжди продуманих, поспішних рішень у політиці та економіці, призвели до зниження життєвого рівня людей, росту безробіття та злочинності. В умовах поляризації прибутків населення та його окремих груп, збільшення ролі грошей у житті суспільства у розкрадців все більший інтерес викликають залізничні перевезення, що привертають злочинців різноманітністю, високою вартістю, відносною доступністю та високою ліквідністю окремих видів вантажів. Аналіз стану вантажних перевезень залізницями країни демонструє, що усі ліквідні вантажі тією чи іншою мірою є вразливими до розкрадань<sup>2</sup>.

Останнім часом спостерігається негативна тенденція до збільшення рівня злочинності на пасажирському та вантажному залізничному сполученні. Мають місце системні розкрадання вантажів, рухомого складу залізниці та залізничної інфраструктури, крадіжки майна пасажирів тощо. Це призводить до підвищеної аварійності, зниження безпеки пасажирів і громадян. Зросла кількість злочинних груп, які вчинюють такі неочевидні кримінальні правопорушення загальнокримінального та економічного спрямування із застосуванням техніки, зокрема автотранспорту,

---

<sup>1</sup> Про залізничний транспорт: Закон України від 4 лип.1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

<sup>2</sup> Вишня В.Б. Особливості розкриття крадіжок вантажів на залізничному транспорті *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2015 № 1. С. 251–256.

технічних пристосувань, у тому числі завантажувально-розвантажувальних, тощо. Спостерігається зростання збитків залізниць через незбереження товарно-матеріальних цінностей<sup>1</sup>.

Вбачається, що об'єктами злочинних посягань є всі види вантажів. Переважна більшість кримінальних правопорушень, що вчинялись протягом 2010 – 2020 років – це крадіжки промислових та продовольчих товарів, що здійснювались вагонними та контейнерними перевезеннями, в тому числі алкогольних напоїв і тютюнових виробів, цукру, автомобільних шин, обладнання та запасних частин автомобільної та сільськогосподарської техніки тощо<sup>2</sup>.

Найбільш вразливими до злочинних посягань залишаються транзитні вантажі. Адже у таких випадках вантажоодержувач перебуває за тисячі кілометрів, ускладнюється виявлення точного місця вчинення кримінального правопорушення, що має важливе процесуальне значення. Моніторинг матеріалів слідчо-судової практики показує, що розкрадання вантажів відбуваються на різних етапах процесу транспортування: на станціях відправлення вантажів; на шляху слідування; під час розвантаження та видачі вантажоодержувачам; на вантажних майданчиках і дворах. Вчинення крадіжок на тому чи іншому етапі перевізного процесу може залежати і від характеру матеріальних цінностей, які викрадаються. Так, 98,7% наливних у цистерни паливно-мастильних матеріалів викрадаються саме на стадії навантаження і лише 1,3% – після відправлення вантажу зі станції, включаючи перевезення і його видачу вантажоодержувачу. Аналогічна ситуація склалась з крадіжками вугілля<sup>3</sup>.

Завдання, які виконуються у процесі управління залізничним транспортом, полягають у забезпеченні точного виконання планів перевезень, безперервного і безпечного руху транспортних засобів, доцільного його використання, щодо своєчасної та забезпеченої цілісності доставки вантажів. У зв'язку з цим слід відмітити, що частина перевезених вантажів під час транспортування розкрадається і до одержувача не доходить, чим заподіюються збитки не тільки перевізнику (залізниці), а й іншим учасникам (відправнику, одержувачу).

Відтак, забезпечення повного збереження вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті, є одним із головних завдань не тільки залізниць, а й органів та підрозділів Національної поліції України.

---

<sup>1</sup> Методичні рекомендації щодо організації розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України / укл. О.О. Юхно. Одеса, 2006. С. 5.

<sup>2</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, Є. В. Поляков, І. Л. Фортальчук, Т. Г. Щурат. Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

<sup>3</sup> Якімова С.В. Кримінологічна характеристика та попередження корисливих злочинів на залізничному транспорті (за матеріалами УМВСУ на Львівській залізниці) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / С.В. Якімова; НУВСУ. К., 2006. С. 52.

Аналіз стану вантажних перевезень залізницями країни демонструє, що усі вантажі тією чи іншою мірою є вразливими до крадіжок. Велика кількість способів розкрадань потребує суттєвої уваги та аналізу з боку правоохоронних органів, розробки методик протидії цим кримінальним правопорушенням. Для успішного виконання поставлених завдань працівникам НПУ необхідно знати способи вчинення крадіжок, форми і методи взаємодії з адміністраціями транспортних підприємств, громадськістю, особливості перевізного процесу, залізничну термінологію, документи, що супроводжують вантаж та інші обставини.

Власне тому, фахівцями Національної академії внутрішніх справ спільно із Головним слідчим управлінням Національної поліції України підготовлено методичні рекомендації щодо виявлення та документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті.

## 1. Кримінально-правова характеристика розкрадань вантажів та елементів інфраструктури

Законом України «Про залізничний транспорт» визначено, що **залізничний транспорт** – виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо<sup>1</sup>.

**Вантаж** – це матеріальні цінності, що перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього залізничному рухомому складі<sup>1</sup>.

Відповідно, **елементи інфраструктури залізничного транспорту** (далі – елементи інфраструктури) – окремі об'єкти інфраструктури залізничного транспорту та їх комплекси<sup>2</sup>.

**Інфраструктура залізничного транспорту** – технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до об'єктів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

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

Власне, **під розкраданням вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті** слід розуміти протиправне, безоплатне вилучення та повернення на користь третьої особи матеріальних цінностей, окремих

---

<sup>1</sup> Про залізничний транспорт: Закон України від 4 лип.1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

<sup>2</sup> Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: постановою Кабінету Міністрів України від 11 лип.2013 р. № 494. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/246516145>

об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та їх комплексів що на підставі договору між залізницею та її клієнтом є предметом перевезення залізницею і перебувають у її тимчасовому володінні і розпорядженні, а також матеріальних цінностей, які є власністю залізниці і переміщуються нею з використанням рухомого складу.

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

Таким чином, протиправні посягання на вантажі, що переміщуються залізницею, як правило, утворюють кримінальні правопорушення проти власності і кваліфікуються за відповідними статтями Розділу VI Особливої частини КК.

Так, серед кримінальних правопорушень, що учиняються на об'єктах залізничного транспорту значне місце займають **крадіжки вантажів та елементів інфраструктури**. Аналіз статистичних даних свідчить, що за останні роки вантажообіг на залізницях України зменшився. Але, не дивлячись на це збитки від крадіжок вантажів зростають. Об'єктами злочинних посягань є всі види вантажів<sup>1</sup>.

Окрім крадіжок вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті мають місце факти заволодіння ними **шляхом грабежу, розбою і вимагання**. Особливо уваги заслуговують випадки заволодіння вантажем та елементами інфраструктури працівниками залізниці, операторами інфраструктури залізничного транспорту, яким вони були ввірені для здійснення перевезення або оформлення чи інших дій, пов'язаних з технологічними процесами залізничних перевезень або необхідністю забезпечення його зберігання.

**Основним безпосереднім об'єктом кримінальних правопорушень, що посягають на вантажі та елементи інфраструктури**, які перевозяться залізничним транспортом, як правило, виступає власність. У разі, коли предметом протиправного посягання є вогнепальна зброя, бойові припаси, вибухові речовини, вибухові пристрої чи радіоактивні матеріали, що перевозяться залізницею, основним безпосереднім об'єктом є громадська безпека у сфері встановленого порядку обігу вказаних предметів, а власність – *безпосереднім додатковим об'єктом*. Якщо предметом посягання є наркотичні засоби, психотропні речовини, їх аналоги, прекурсори, отруйні, сильнодіючі речовини або отруйні чи сильнодіючі лікарські засоби, а також обладнання для їх виготовлення, основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення виступають встановлений порядок обігу вказаних предметів та пов'язана з ним безпека здоров'я населення. Шкода,

---

<sup>1</sup> Про залізничний транспорт: Закон України від 4 лип. 1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

заподіювана такими правопорушеннями, спричинюється не тільки залізниця, що несе повну матеріальну відповідальність перед відправником або отримувачем вантажу за його збереження, але й власнику (відправнику чи отримувачу) вантажу, котрі як і залізниця, можуть бути визнані у кримінальному провадженні потерпілими.

**Предметом розкрадань вантажів та елементів інфраструктури** на залізничному транспорті може бути будь-яке рухоме майно (матеріальні цінності), що має певну вартість і прийняте залізницею від її клієнтів для перевезення, ті, що належать залізниці і переміщуються нею з використанням рухомого складу у якості вантажу для цілей власної господарської діяльності, майном можуть бути: сировина для промислового виробництва, готова продукція, особисте майно приватних осіб тощо, а також залізничні колії загального користування (у тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до об'єктів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Спектр видів вантажу, що перевозиться залізницею надзвичайно широкий. Відповідно до нього на залізниці використовуються різні види рухомого складу, особливості конструкції якого впливають на кваліфікацію протиправних посягань, що вчинюються з метою заволодіння вантажем, що перевозиться ним. Не відносяться до розкрадань вантажу викрадення іншого майна, що є власністю залізниці або тимчасово перебуває у її володінні чи користуванні, але не призначене для перевезення у якості вантажу. Наприклад, обладнання рухомого складу, залізничної колії тощо, а також те, що використовується для будівництва, ремонту чи обслуговування об'єктів залізничного транспорту і не є предметом перевезення.

**Об'єктивна сторона крадіжки вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті** полягає у таємному викраденні тобто прихованому, на думку винної особи, протиправному, безоплатному вилученні суб'єктом цього кримінального правопорушення з рухомого складу залізничного транспорту (вагону, платформи, цистерни тощо) або об'єктів для тимчасового зберігання (складів, вантажних дворів, контейнерних майданчиків тощо) майна, призначеного для перевезення або перевезеного залізничним транспортом та елементів інфраструктури. Наслідком вказаного діяння є спричинення потерпілій особі (залізниці, її клієнту) майнової шкоди.

У разі здійснення посягання на вантаж або елементи інфраструктури шляхом грабежу, розбою, а також його вимагання, склад вказаних

кримінальних правопорушень не залежить від мінімального розміру майнової шкоди, яку було заподіяно злочином або на заподіяння якої мала умисел винна особа.

*Грабіж* характеризується відкритим викраденням вантажу та елементів інфраструктури, тобто вчиненням його в присутності інших осіб, які не є співучасниками кримінального правопорушення та не потурають йому і усвідомлюють протиправний характер дій винної особи, що також усвідомлює остання. Викрадення, яке було розпочате як таємне (крадіжка), переростає в грабіж у разі, коли винна особа усвідомлює, що до закінчення кримінального правопорушення його протиправні дії стали очевидними для інших осіб, але вона ігнорує цю обставину і продовжує їх з метою досягнення мети на заволодіння вантажем чи його частиною. У разі, коли особа, яка вчиняє викрадення вантажу, помилково вважає, що діє відкрито, хоча її дії залишались непомітними для інших осіб або ті не усвідомлювали протиправний характер її дій, таке посягання слід кваліфікувати як замах на грабіж.

Крадіжка і грабіж – кримінальні правопорушення з матеріальним складом, а тому є закінченими з моменту, коли винна особа реалізувала свій умисел на вилучення певного вантажу у певній кількості з місця його перебування та отримала реальну можливість розпорядитись ним у будь-який спосіб, незалежно від того чи скористалась вона такою можливістю. Наприклад, вилучення винною особою визначеної ним кількості вантажу із вагону, контейнеру та ін., що надає реальну можливість розпорядитись ним вказаній особі будь-яким чином на власний розсуд (передати іншій особі, використати для задоволення особистих потреб тощо) або переміщення викраденого вантажу за межі охоронюваної території, на якій він зберігався до викрадення<sup>1</sup>.

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

**Суб'єкт кримінальних правопорушень**, спрямованих на заволодіння вантажем та елементів інфраструктури на залізничному транспорті шляхом крадіжки, грабежу, розбою та вимагання, передбачених ст.ст. 185, 186, 187, 189, 262 та 308 КК, загальний зі зниженим віком – з 14 років. При заволодінні вантажем шляхом шахрайства (ст. 190 КК), а також привласненні, розтраті або заволодінні ним (ст. 191 КК) кримінальна відповідальність настає з 16 років. Суб'єкт кримінального правопорушення за ч. 2 ст. 191 КК спеціальний

---

<sup>1</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с.

- службова особа, яка здійснює привласнення, розтрату вантажу або заволодіння ним шляхом використання свого службового становища. Службова особа може бути суб'єктом кримінального правопорушення також за ч. 3-5 ст. 191 та ч. 2 ст. 189 КК.

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

**Кваліфіковані та особливо кваліфіковані ознаки.** Законодавець в статтях про кримінальні правопорушення проти власності, та інші кримінальні правопорушення, що вчиняються шляхом крадіжки, грабежу, розбою та вимагання, передбачив низку спільних для них обставин, що підвищують суспільну небезпечність цих діянь і обтяжують покарання за них, тобто виступають ознаками їх кваліфікованих та особливо кваліфікованих складів. А саме: вчинення кримінального правопорушення повторно, за попередньою змовою групою осіб; вчинення кримінального правопорушення, поєднане з проникненням у житло, інше приміщення чи сховище або що завдав значної шкоди потерпілому, вчинений у великих або в особливо великих розмірах, або організованою групою.

Більша частина з цих кваліфікуючих обставин мають однакове значення у будь-яких кримінальних правопорушеннях, що посягають на майно, яке є предметом відносин власності, у тому числі й у кримінальних правопорушеннях, що посягають на вантажі на залізничному транспорті, а також у інших правопорушеннях, що вчиняються у той самий спосіб, а тому їх додатковий розгляд вбачається недоцільним. Певні труднощі для кваліфікації кримінальних правопорушеннях, що посягають на вантажі на залізничному транспорті викликають тлумачення та застосування таких кваліфікуючих ознак як вчинення кримінального правопорушення, поєднане з проникненням у житло, інше приміщення чи сховище. З метою подолання вказаних труднощів кваліфікації, Постановою Пленуму Верховного Суду України № 10 від 06 листопада 2009 року надаються наступні роз'яснення: «Під проникненням у житло, інше приміщення чи сховище слід розуміти незаконне вторгнення до них будь-яким способом (із застосуванням засобів подолання перешкод або без їх використання; шляхом обману; з використанням підроблених документів тощо або за допомогою інших засобів), який дає змогу винній особі викрасти майно без входу до житла, іншого приміщення чи сховища»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Про судову практику у справах про злочини проти власності: постанова Пленуму Верховного Суду України від 06.11.2009 р. № 10. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09#Text>

Якщо особа опинилась у житлі, іншому приміщенні чи сховищі не протиправно, а на законних підставах, наприклад, на запрошення господаря житла, або в магазині під час його роботи чи в приміщенні складу з дозволу його власника або персоналу, або користуючись вільним доступом тощо, то незалежно від того, коли у неї виник умисел на викрадення майна, вчинення нею потім із вказаних місць викрадення не можна кваліфікувати за ознакою проникнення у житло, інше приміщення чи сховище.

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

Під сховищем розуміють певне місце чи територію, відведені для постійного чи тимчасового зберігання матеріальних цінностей, які мають засоби охорони від доступу до них сторонніх осіб (огорожа, наявність охоронця, сигналізації тощо), а також залізничні цистерни, контейнери, рефрижератори, подібні сховища тощо<sup>1</sup>.

Такими приміщеннями для розміщення, зберігання вантажів на залізниці є складські приміщення на території станцій, вантажних дворів, підприємств залізниці з обробки вантажів та ін., доступ в які для сторонніх осіб заборонено або обмежено. За ознакою проникнення в інше сховище слід кваліфікувати викрадення вантажів із критих вагонів, залізничних контейнерів, цистерн, контейнерів, виготовлених спеціально для перевезення залізницею певного вантажу. Не підлягають кваліфікації за ознакою проникнення в інше сховище викрадення вантажів, які перевозяться у відкритих вагонах (напіввагонах), на відкритих платформах і доступ до яких є вільним. Але, якщо викрадення здійснюється із напіввагону, доступ до вантажу в якому закритий, наприклад, шляхом влаштування верхнього перекриття листами заліза, або на платформі з контейнера з вантажем, що перевозяться на ній, або з майданчиків, станцій чи вантажних дворів або відкритого рухомого складу, вантаж на якому перебуває під охороною, такі дії підлягають кваліфікації за ч. 3 ст. 185 КК за ознакою проникнення в інше сховище.

Окремої уваги заслуговує питання майнової шкоди, що заподіюється не тільки в наслідок викрадення вантажів з об'єктів залізничного транспорту, але й з метою отримання можливості вчинити таке викрадення, або як похідні наслідки вчиненого викрадення. Зазвичай, спричинення майнової

---

<sup>1</sup> Про судову практику у справах про злочини проти власності: постанова Пленуму Верховного Суду України від 06.11.2009 р. № 10. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09#Text>

шкоди для отримання доступу до майна з метою його викрадення розглядається як спосіб вчинення злочину і на кваліфікацію злочину не впливає. Питання про відшкодування вказаних збитків вирішується за цивільним позовом в рамках кримінального провадження. Але розкрадання вантажів на залізничному транспорті нерідко супроводжується заподіянням, окрім викрадення вантажу, майнової шкоди у значних або великих та особливо великих розмірах, а інколи й спричиненням аварії поїзда чи її загрози, а також загрози життю та здоров'ю людей, загибелі людей, забрудненням довкілля та іншими суспільно небезпечними наслідками. Наприклад, пошкодження рухомого складу, що утворює загрозу безпеці руху та його експлуатації і потребує значних матеріальних затрат для його ремонту, або залишення відкритою цистерни з паливом після викрадення його частини, що призвело до повної його втрати та забруднення довкілля або інших суспільно небезпечних наслідків.

У кожному з таких або подібних випадків необхідно, крім кваліфікації вчиненого викрадення вантажу та елементів інфраструктури, вирішувати питання кримінально-правової оцінки усіх суспільно небезпечних діянь винних особи та, за наявності складу інших кримінальних правопорушень, забезпечувати повноту їх кваліфікації за сукупністю.

## 2. Криміналістична характеристика розкрадань вантажів та елементів інфраструктури

### 2.1. Предмет злочинного посягання, пов'язаного з розкраданням вантажів та елементів інфраструктури

На наш погляд, *основними проблемами виявлення та розкриття розкрадань вантажів та елементів інфраструктури, на сьогодні, у більшості випадків, є:*

- ✓ специфіка роботи залізничного транспорту і пов'язані з цим особливості вчинення та приховування розкрадань;
- ✓ протяжність та комплексність інфраструктури залізниці, цілодобовий режим роботи транспорту, швидке пересування вантажів тощо – все це ускладнює встановлення точного місця викрадення вантажу та елементів інфраструктури, а також свідків та очевидців відповідних обставин;
- ✓ проведення дій з приховування слідів учинення розкрадань;
- ✓ вчинення групою осіб з розподілом ролей на виконавців та керівників-організаторів, навідників, пособників;
- ✓ зростаючий кримінальний професіоналізм осіб, які вчинюють майнові кримінальні правопорушення;

Відповідно, встановлення детермінантів вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури, криміналістична характеристика основних елементів тощо, дає змогу протидіяти розкраданням вантажів.

*Основними елементами криміналістичної характеристики розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті є:*

- ✓ предмет злочинного посягання;
- ✓ спосіб злочинного посягання;
- ✓ місце та час вчинення кримінального правопорушення;
- ✓ характеристика особи потерпілого та злочинця;
- ✓ типова слідова картина.

Так, кожен предмет злочинного посягання має характеристику, що впливає на вибір способів учинення і приховування крадіжок, місць їхнього вчинення, спосіб дій злочинців, а також обумовлює механізм слідоутворення тощо.

Вбачається, що за характеристиками вантажу можливі здійснення організації розшуку вкраденого, виявлення шляхів його збуту, відшкодування матеріальних збитків.

В Україні на залізничному транспорті діє єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів, що містить такі розділи:

- ✓ продукція сільського господарства;
- ✓ продукція лісової деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;

- ✓ продукція паливно-енергетичної промисловості;
- ✓ мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали і вироби;
- ✓ продукція машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості;
- ✓ продукція хімічної промисловості;
- ✓ продукція металургійної промисловості;
- ✓ продукція харчової промисловості;
- ✓ продукція легкої і поліграфічної промисловості;
- ✓ утильсировина.

Оскільки елементи інфраструктури залізничного транспорту – окремі об'єкти інфраструктури залізничного транспорту та їх комплекси, то предметом злочинного посягання можуть бути:

- ✓ залізничні колії загального користування (у тому числі під'їзні колії);
- ✓ інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо);
- ✓ електричні мережі;
- ✓ тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання;
- ✓ системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій;
- ✓ інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів; шляхи доступу пасажирів та вантажів до об'єктів інфраструктури;
- ✓ локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів;
- ✓ вокзали;
- ✓ інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

На наш погляд, існує низка чинників, що впливають на обрання предмета злочинного посягання.

До таких чинників можна віднести:

- ✓ *територіальне походження вантажів* – предметом крадіжки є головним чином продукція тієї промисловості, що переважає у даному регіоні;
- ✓ *сезонність* – предмет крадіжки залежить від пори року;
- ✓ *економічна доцільність* – предмет крадіжки зумовлений зростанням номінальної вартості певної продукції, зменшенням або збільшенням перевезень продукції залізницею;
- ✓ *споживча цінність* – предметом крадіжки стає не будь-яка річ, а власне та, котра відповідає інтересам і потребам злочинця. На вибір предмета злочинного посягання може впливати можливість швидкого збуту вкрадених матеріальних цінностей.

Крім того, для криміналістичної характеристики розкрадання вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті вагоме значення мають відомості про ознаки перевезеного вантажу. Перевезені матеріальні цінності характеризуються кількісними і якісними ознаками, що зумовлюють спосіб упакування, умови завантаження, вивантаження, техніку перевезення і режим зберігання<sup>1</sup>.

*До кількісних ознак належать* довжина, висота, вага, ширина, перевезених матеріальних цінностей. Наведені ознаки покладено в основу об'єднання вантажів у такі групи – негабаритні (довгомірні), важковагові і легковагові. Кількісні показники мають значення для розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Так, за розмірами вкрадених матеріальних цінностей можна встановити місце вчинення (тип одиниці рухомого складу), спосіб вчинення і спосіб приховування крадіжок. У свою чергу, велика вага вкраденого вантажу може свідчити про вчинення крадіжки групою осіб, а також про використання ними автомобільного чи іншого транспорту.

*Якісні ознаки доцільно розділити на дві групи:*

- ✓ *фізико-хімічні*, що відображають матеріальний зміст речі. Від таких ознак залежать завантаження, розвантаження, зберігання та транспортування вантажу;
- ✓ *номінальні*, що характеризують соціальну сутність речі. Від них залежить ступінь захисту вантажу.

Так, фізико-хімічні ознаки покладено в основу об'єднання вантажів у такі групи:

*навалювальні* – вантажі, перевезені без обліку місць. Основна маса таких матеріальних цінностей перевозиться на відкритому рухомому складі. У вагонах відкритого типу (на платформах, у напіввагонах та ін.) допускається перевезення вантажів, зазначених у додатку до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу<sup>2</sup>. Зокрема: кам'яне вугілля, кокс, торф, руда і рудні концентрати, мінеральні будівельні матеріали (глина, щебінь тощо) перевозяться, як правило, у напіввагонах.

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

*наливні* – рідкі вантажі. Первозяться в цистернах і бункерних і вагонах.

До таких відносять: нафту і нафтопродукти (гас, бензин, дизельне паливо, ігройн, мазут, олії), хімічні вантажі (різні кислоти), продукти харчової

---

<sup>1</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб./ С. В. Албул, С. О. Єгоров, Є. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с

<sup>2</sup> Правила перевезення вантажів навалом і насипом: наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2001 р. № 542. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/REG5986.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG5986.html)

промисловості (рослинні олії, спирт, патоку, тваринний жир та ін.). Значна частина наливних вантажів належить до числа небезпечних;

*пакетні* – «тарно-штучні» вантажі. По кількості найменувань – це найбільша група. До них належать: лікєро-горілчані та тютюнові вироби, швацькі, скляні, порцелянові вироби, сіль, цукор та ін. Для їхнього пакетування використовуються мішки, шухляди, бочки, контейнери. Такі вантажі перевозяться в критому рухомому складі. Метал у болванках, злитках, автомобілі, шини, сільськогосподарська техніка, лісоматеріали та ін. (для їхнього пакетування використовуються піддони, стропи, усадочна плівка) перевозяться у відкритому рухомому складі<sup>1</sup>.

Вантажі, поійменовані та не поійменовані в додатку до цих Правил, можуть перевозитись у вагонах відкритого типу в разі застосування відправниками засобів пакування (м'які контейнери, спеціалізовані контейнери, ящики та інші засоби упаковки або тари, маса бруто яких більше 500 кг) або навалом/насіпом з використанням вагонного вкладаша, якщо такий спосіб перевезення допускається стандартом або технічними умовами на продукцію.

Перевезення у вагонах відкритого типу небезпечних вантажів допускається у випадках, передбачених Правилами перевезення небезпечних вантажів, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 року №1430, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 року за №180/16196.

Втім, на прохання відправника залізниці може дозволити перевезення у вагонах відкритого типу вантажів (крім небезпечних), не поійменованих у додатку до цих Правил, за згодою одержувача на таке перевезення, але відправник зобов'язаний підготувати і завантажити його так, щоб забезпечувалась його схоронність при перевезенні. У графі 50 «Відмітки відправника» накладної відправник повинен зробити відмітку: «Перевезення у відкритому вагоні з одержувачем узгоджено».

Слід зазначити, що з метою забезпечення збереженості всіх вантажів, що перевозяться у вагонах відкритого типу, на їх поверхню відправником наноситься захисне маркування або застосовується покриття плівкою (емульсією) чи інше закріплення верхнього шару вантажу.<sup>2</sup>

При цьому, окрему увагу працівників Національної поліції України та співробітників Укрзалізниці, слід звернути на те, що при виявленні фактів розкрадань, такий поділ вантажів на види за фізико-хімічними ознаками при розслідуванні крадіжок дає змогу встановити тип рухомого складу, в якому перевозилися вкрадені матеріальні цінності, місця їхнього збуту, а також дає можливість здійснювати розшук викраденого майна за умовами, необхідними для їхнього збереження (наприклад, цукор, борошно, цемент не

---

<sup>1</sup> Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах: наказ Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0874-00#Text>

<sup>2</sup> Правила перевезення вантажів навалом і насіпом: наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2001 р. № 542. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/REG5986.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG5986.html)

терплять вологості, продукти харчування можуть зберігатися в умовах низьких температур).

Крім того, знання ознак вантажу також дозволяє встановити наявність супутніх об'єктів – до таких належать пакувальні й зв'язувальні засоби.

Так, при розслідуванні крадіжок вантажів на залізничному транспорті ці об'єкти сприяють установленню:

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

- ✓ особи правопорушника і знаряддя злому, оскільки пакувальні й зв'язувальні засоби значною мірою пошкоджуються злочинцями , вони і є носіями слідів.

Убачається, що до ознак, що відображають соціальну сутність речі, від яких залежить стан організації охорони вантажів, слід віднести їхню номінальну вартість (цінність).

Отже, специфіка перевезення вантажів залізницею, їх кількісні і якісні показники, що є підставами для інтересу злочинного сегменту в контексті посягання на них, слугують підставою для встановлення кореляційних зв'язків між предметом злочинного посягання та таких елементів криміналістичної характеристики крадіжок на залізничному транспорті, як обстановка, спосіб вчинення та типові сліди.

Зокрема, характер вантажу зумовлює місце, спосіб вчинення крадіжки, кількість осіб, що беруть участь у його злочинному заволодінні, наявність транспортних і навантажувальних засобів. Кореляційний зв'язок між предметом злочинного посягання і типовими слідами виявляється у тому, що сам вантаж, його пакувальні матеріали чи їхні частини, виявлені на місці події або вилучені в злочинця, є носіями слідів кримінального правопорушення.

## **2.2. Способи вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури**

Власне, встановлення способу крадіжки вантажів та елементів інфраструктури дозволяє істотно обмежити коло підозрюваних осіб, визначити місце і час його вчинення, умови, що сприяли вчиненню розкрадань, приблизне коло злочинців, їхню підготовленість та інші обставини.

Відповідно, спосіб вчинення кримінального правопорушення як схема дій правопорушників, об'єднаних єдиним умислом і спрямованих на досягнення поставленої мети, структурно містить у собі три елементи: підготовка, вчинення і приховування.

**Дії з підготовки до вчинення правопорушення є наступними:**

- ✓ підбір співучасників, що володіють професійними навичками, відомостями про роботу залізничного транспорту, мають злочинний досвід, добре налагоджені «канали» збуту вкраденого;
- ✓ вибір об'єкту злочинного посягання, щодо якого планується вчинення крадіжки вантажу чи об'єкта інфраструктури, збір інформації про об'єкт, тобто одержання відомостей про характер перевезеного вантажу, про доступ до залізничної колії, будівлі виробничого призначення (вокзалу, пункту екіпірування, майстерні та іншого виробничого приміщення з технологічним устаткуванням), споруд (мосту, тунелю, естакади чи іншої споруди) тощо, умови їх охорони, а також обстановку в якій має бути вчинена крадіжка. Ці дії проявляються у наступному.

Співучасники кримінального правопорушення протягом декількох днів ведуть спостереження за об'єктом, при цьому фіксують усі відомості про пересування рухомого складу, переміщення вантажу по датах і часу, слідкують за об'єктами інфраструктури. Отримані дані аналізують, а висновки використовують для визначення місця і способу вчинення крадіжки;

- ✓ підшукування знарядь злому перешкод об'єкта (кузова вагону, ЗПП, локомотивного і вагонного депо, пункту технічного обслуговування вагонів тощо), транспортних засобів для пересування і перевезення вкраденого вантажу та елементів інфраструктури;
- ✓ пошук каналів збуту вантажу та елементів інфраструктури і місць збереження вкраденого (за місцем проживання і роботи, на місцевості, що прилягає до залізниці), створення схованок для винесення (вивезення) вкраденого;
- ✓ складання плану-схеми вчинення крадіжки, розподіл ролей по вилученню, переміщенню і збереженню вантажу та елементів інфраструктури, підготовка неправдивого алібі;
- ✓ дії працівників чи оператора інфраструктури залізничного транспорту, що зовні нагадують недбале виконання ними службових функцій, але за сутністю є підготовкою до крадіжки.

*До числа таких дій можна віднести:*

- ✓ порушення правил установки ЗПП;
- ✓ створення пошкодження тари при сильному ударі об інший вагон, колеса якого закріплені башмаками або умисне кидання тари з вантажем на землю, внаслідок чого утворюються пошкодження і доступ до вантажу;
- ✓ переформування потяга, «помилкове» відчіплення вагона для ремонту або складання комерційного акту, постановка вагона в тупик, затримання рухомого складу на перегонах, біля вхідних світлофорів;
- ✓ відключення електричних мереж, тягових підстанцій та інших пристроїв технологічного електропостачання, контактних мереж,

системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій тощо.

У структурі способів крадіжок вантажів з рухомого складу залізничного транспорту особливе значення має така його складова, як спосіб вчинення. На вибір способу розкрадання вантажів впливають, у першу чергу, недоліки в роботі транспорту, до яких пристосовуються злочинці та використовують їх у своїх корисливих цілях. До таких недоліків належать:

- ✓ порушення правил перевезення вантажів;
- ✓ порушення правил управління безпекою безпеки;
- ✓ недосконалість запиірних пристроїв вагонів і контейнерів;
- ✓ недосконалість ЗПП, що дозволяє без порушення їх цілісності проникати до вантажу;
- ✓ неправильне завантаження контейнерів (наприклад, з перекосом, внаслідок чого відкривається доступ до вантажу);
- ✓ перевезення вантажів у несправних вагонах, контейнерах, у вагонах, технічно не придатних для перевезення певного виду вантажу;
- ✓ перевищення швидкості розпуску вагонів на сортувальних гірках, внаслідок чого утворюються несправності вагонів і стає можливим доступ до вантажу;
- ✓ стоянки вантажних потягів на роз'їздах, обгінних пунктах, у вхідних світлофорів станцій;
- ✓ неналежне забезпечення таємниці інформації, яка міститься у перевізних документах, що дозволяє виявляти вагони з цінним вантажем;
- ✓ порушення правил складання таких документів та їх роз'єднання від вантажу;
- ✓ порушення правил проектної документації на елемент інфраструктури залізничного транспорту, яка повинна містити інформацію про заходи щодо забезпечення безпечного стану такого елемента під час його експлуатації;
- ✓ відсутність огорожень пристроїв охорони сигналізації та інших технічних засобів охорони вантажів в парках станцій, залізничних колій, будівель виробничого призначення (вокзали, пункти екіпірування, майстерень та інших виробничих приміщень з технологічним устаткуванням), споруд (мости, тунелі, естакади та інші споруди) тощо;
- ✓ недоліки в організації і діяльності воєнізованої охорони та ін.<sup>1</sup>

Тому, встановлення способу вчинення крадіжок вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті є основною для розробки

---

<sup>1</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с

оперативно-розшукових та слідчих версій і розробки окремих тактичних прийомів, які застосовують підрозділи поліції по боротьбі з даними видами кримінальних правопорушень. Це, у свою чергу, дозволяє сконцентрувати необхідні сили і засоби в місцях ймовірного вчинення крадіжок вантажів та елементів інфраструктури, забезпечити ефективне оперативне обслуговування найбільш криміногенних об'єктів.

Відповідно, виходячи зі специфіки вчинення даних кримінальних правопорушень, вбачається, що викрадання вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті можна класифікувати за такими умовами:

- ✓ залежно від способу учинення: таємне або відкрите;
- ✓ залежно від суб'єкту учинення: учинене звичайним суб'єктом правопорушення або спеціальним (службовою особою).

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

**Розкрадання вантажів та елементів інфраструктури саме працівниками залізничного транспорту:**

- ✓ складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу нестачу та псування вантажу;
- ✓ складання підроблених комерційних актів на побитий вантаж та той, що протікає;
- ✓ складання декількох підроблених комерційних актів при масових перевезеннях зерна, овочів, фруктів;
- ✓ складання підроблених комерційних актів на вантаж, що надійшов на станцію призначення з попутним комерційним актом або актом загальної форми, складеним на шляху прямування;
- ✓ створення видимості нестачі вантажу;
- ✓ складання актів загальної форми на неіснуючу нестачу;
- ✓ фальсифікація позначок у накладних про нестачу вантажу в межах норм природних втрат;
- ✓ приховування надлишків вантажу, виявлених під час розвантаження;
- ✓ завищення або заниження ваги вантажу (тари) в супровідних документах;

- ✓ знищення супровідних документів або фальсифікація їхнього змісту;
- ✓ присвоєння невитребуваних і безгосподарних вантажів;
- ✓ підроблення документів на одержання вантажу<sup>1</sup>;
- ✓ складання підробленого сертифікату безпеки, тобто документу, який засвідчує, що оператор забезпечує безпеку під час надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів відповідно до системи управління безпекою.

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури з використанням вагового господарства.** З метою крадіжок злочинці інколи використовують ваги підприємств та залізниць. У такий спосіб вчинення крадіжки здійснюється при прийомі вантажу, як правило, вантажниками, які використовують помилки, що їх припускають вагари при зважуванні вантажу, чи навмисно створюють недовагу вантажу. Це може здійснюватись різними способами, наприклад: замаскованою підвіскою до гир різноманітних тягарів, скидання важелів тяги, завищення ваги тари чи перевізних возиків та ін.

**Приклад (рішення Господарського суду Львівської області)**

*В лютому 2009 року зі станції Скнилів Львівської залізниці на станцію призначення Маріуполь-Сортувальна Донецької залізниці Відповідачем для одержувача ВАТ «ММК ім. Ілліча» відправлено вантаж – лом і відходи чавунні негабаритні. Відправлення здійснене за залізничною накладною № 36418170 у вагоні № 60535952. Згідно з відомостями, які вказані у залізничній накладній, вага нетто вантажу склала 68000 кг. В тому ж місяці, на ту ж станцію призначення, для того ж одержувача Відповідачем відправлено лом і відходи чавунні негабаритні зі станції Жидачів Львівської залізниці. Відправлення здійснено за залізничною накладною № 36232894 у вагоні № 65303588. Згідно з відомостями, які вказані у залізничній накладній, вага нетто вантажу склала 62 500 кг.*

*При прийомі вагонів на станції призначення – Маріуполь-Сортувальна, Позивачем проведено їх переважування, за результатами якого встановлено різницю між масою, яка зазначена в залізничних накладних та масою встановленою при такому переважуванні, про що складено комерційні акти. Як вбачається із комерційного акту БН № 698810/24, маса нетто вагона № 60535952 при його переважуванні склала 63400 кг, що є на 4600 кг меншою від тої, яка вказана в залізничній накладній № 36418170 при її оформленні на станції Скнилів Львівської залізниці. Як вбачається із комерційного акту БН № 698814/28, маса нетто вагона № 65303588 при його переважуванні склала 59400 кг, що є на 3400 кг меншою від тої, яка вказана в залізничній накладній № 36232894 при її оформленні на станції Жидачів Львівської залізниці.*

---

<sup>1</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с

*На підставі ст.118 та ст.122 Статуту залізниць України, Позивачем розраховано штраф, який, на його думку, підлягає стягненню з Відповідача в сумі 140685 грн.<sup>1</sup>*

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури за умов вільного доступу до них.** До числа таких вантажів можуть відноситись: (будівельні матеріали, автотранспортна та сільськогосподарська техніка, промислові машини, станки та інші предмети), які з тих чи інших міркувань робітників станції неможливо (чи не доцільно) розміщати в критих сховищах, і тому вони розміщуються на відкритих завантажувальних майданчиках, а під час перевезення – на відкритих залізничних платформах. Вони можуть охоронятися стрілками воєнізованої охорони, спеціально уповноваженими представниками відправника (одержувача), або знаходитись під наглядом прийомоздавачів, поїзної бригади. Крадіжки таких вантажів частіше вчиняються примітивним способом «злочинцями-гастролерами», особами, які використовують товарний поїзд для переїзду з місця роботи до місця проживання, особами, які супроводжують інший вантаж. Розкриття таких кримінальних правопорушень ускладнюється необхідністю перевірки широкого кола осіб, в число яких можуть входити як працівники залізничного транспорту, так і сторонні особи<sup>2</sup>.

**Приклад (вирок Першотравенського міського суду Дніпропетровської області)**

*02 серпня 2019 року приблизно о 12 годині 00 хвилин неповнолітній ОСОБА\_1, знаходячись біля залізничного вокзалу станції Демурино побачив вантажний потяг, в складі якого знаходилися залізничні вагони з кам'яним вугіллям, який знаходився на першій колії станції Демурино Донецької залізниці, після чого у останнього виник умисел на таємне викрадення чужого майна, а саме: кам'яного вугілля, що зберігалось у залізничних вагонах вантажного потягу, який знаходився на першій колії станції Демурино Донецької залізниці.*

*Цього ж дня, приблизно о 12 годині 05 хвилин неповнолітній ОСОБА\_1, реалізуючи свій протиправний, злочинний, корисливий умисел, направлений на таємне викрадення чужого майна, а саме: кам'яного вугілля, прийшов до себе додому за адресою: АДРЕСА\_1, де взяв з собою поліпропіленові мішки та совкову лопату, після чого направився на залізничну станцію Демурино Донецької залізниці.*

*02 серпня 2019 року приблизно о 12 годині 10 хвилин неповнолітній ОСОБА\_1, реалізуючи свій протиправний, злочинний, корисливий умисел,*

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/6517760>

<sup>2</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, С. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

направлений на таємне викрадення чужого майна, а саме: кам'яного вугілля, прийшов на територію залізничної станції Демурине Донецької залізниці, де, підійшов до першої колії залізничної станції Демурине Донецької залізниці, яка розташована за адресою: Дніпропетровська область, Межівський район, смт. Демурине, вул. Залізнична,1, де знаходився вантажний потяг № НОМЕР\_1. Переконавшись у відсутності очевидців та у тому, що його протиправні, злочинні дії залишаться таємними для сторонніх осіб, з метою здійснення крадіжки чужого майна таємно, умисно підійшов до залізничного вагону №56173255, де піднявся по технологічним сходам на цей вагон, що знаходився у складі вантажного потягу №2731, та який прибув зі сторони станції Авдіївка Донецької залізниці. Знаходячись на вагоні, неповнолітній ОСОБА\_1, впевнившись, що за його діями ніхто не спостерігає та його дії залишаться таємними для сторонніх осіб, діючи з прямих умисел, маючи на меті корисливий мотив та переслідуючи мету незаконного збагачення, шляхом вільного доступу, за допомогою совкової лопати, яку приніс із собою, почав скидати на землю на між колійний проміжок між 1 та 2 колією залізничної станції Демурине вугілля марки «кокс доменний» клас крупності 25 мм. та більше марки КДМ1 з вагону №56173255. Неповнолітній ОСОБА\_1 скинув вугілля на землю загальною вагою 540 кілограм.

У подальшому неповнолітній ОСОБА\_1, спустившись з вагону, та маючи намір розфасувати вугілля, що було скинуте ним на землю, у заздалегідь приготовлені мішки, та в подальшому їх винести з території залізничної станції Демурине Донецької залізниці до місця свого мешкання за адресою: АДРЕСА\_1 з метою подальшого розпорядження у власних цілях, й таким чином довести свій умисел до кінця, був зупинений воєнізованим охоронцем-стрільцем Покровської стрілкової команди ОСОБА\_3, який супроводжував вантаж у вантажному потязі №2731. Таким чином неповнолітній ОСОБА\_1 не вчинив усіх дій, які вважав необхідними для доведення злочину до кінця, а саме: розфасувати вугілля у мішки та розпорядитися викраденим вугіллям, в результаті чого злочин не було закінчено з причин, що не залежали від його волі.

Згідно висновку експерта №43/12.1/748 від 17.10.2019 року ринкова вартість 540 кг. вугілля коксу доменного, клас 25 мм. та більше, марки КДМ1, яке знаходилося у вагоні №56173255, накладна №50928209 (станція відправлення Авдіївка Донецької залізниці станція призначення Запоріжжя-Ліве Придніпровської залізниці), відправник ПрАТ «АКХЗ», отримувач ПАТ ЗМК «Запоріжсталь»), станом на 02 серпня 2019 року, тобто на момент вчинення кримінального правопорушення, склала 4066,20 грн.

Обвинувачений ОСОБА\_1 в ході судового розгляду визнав себе винним у скоєнні кримінального правопорушення, передбаченого ч.3 ст.15 ч.1 ст.185 КК України, не оспорував обставин скоєного ним. Від надання пояснень відмовився. У скоєному розкаюється<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/88326413>

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури через двері вагона (контейнера), локомотива шляхом пошкодження plomb чи замикаючих пристроїв.** Вчиняючи крадіжки таким способом, злочинці часто обривають і викидають plombу, а закрутку розкручують за допомогою металевої палки, цвяха, костиля тощо, а інколи просто руками.

Разом з тим, з метою замаскувати пошкодження plombи, злочинцями застосовується ряд пристроїв. Найбільш розповсюдженими серед них, є *розширення отворів гострим предметом (шилом, голкою, цвяхом)*, після чого кінець дроту витягується, а потім знову вставляється у той же отвір. Щоб plombа могла триматися на дроті, її затискають плоскогобцями через м'яку прокладку або зв'язують нижні кінці дроту один з одним. В інших випадках plombа затискається між м'якими прокладками і зривається з дроту. Після вчинення крадіжки plombа підігривається, і в розширені дірки заводяться кінці дрютяної петлі. Інколи замість зірваної plombи навішується інша.

Маскуванням крадіжки за допомогою навішування plomb займаються, перш за все, особи з числа працівників залізничного транспорту. Слід враховувати те, що особи цієї категорії, особливо з числа вантажників, в окремих випадках вдаються до зворотного прийому – викрадають речі під час завантаження вагона, а після завантаження, plombування і здачі вагона зривають з нього plombу і закрутку, тим самим створюють підстави для того, щоб хід розкриття цього кримінального правопорушення йшов в іншому напрямку.

#### **Приклад (вирок Якимівського районного суду Запорізької області)**

*05.07.2018 року, близько 00-30 годин, ОСОБА\_1, маючи умисел на таємне викрадення чужого майна, знаходячись на території бази відпочинку «Автомобіліст Дніпро», яка розташована за адресою: Запорізька область, Якимівський район, смт. Кирилівка, вул. Федотова Коса, 230, де через незаперті вхідні двері, проник до приміщення будинку №25 вищевказаної бази відпочинку, звідки таємно, умисно, з корисливих мотивів викрав мобільний телефон « Samsung Duos J 500» вартістю 1300 грн., мобільний телефон «Samsung GT -S5611» вартістю 600 грн., зарядний блок «Huawei» вартістю 300 грн., які належать ОСОБА\_2, після чого разом з викраденим майном покинув місце події та розпорядився ним на власний розсуд, чим спричинив матеріальну шкоду в розмірі 2100 грн..*

*Крім того, 05.07.2018, близько 03:00 годин, ОСОБА\_1, будучи особою, яка раніше вчинила злочин передбачений ч.3 ст. 185 КК України, діючи повторно, маючи умисел на таємне викрадення чужого майна, знаходячись на території бази відпочинку «Шахтар», яка розташована за адресою: Запорізька область, Якимівський район, смт. Кирилівка, вул. Федотова Коса, 116, де через незаперті вхідні двері, проник до приміщення будинку № 25, звідки таємно, умисно, з корисливих мотивів викрав цифровий фотоапарат «Canon PowerShotA810 HD вартістю 600 грн. з картою пам'яті Micro SD об'ємом 4 Гб вартістю 150 грн., які належать ОСОБА\_3, після чого разом з викраденим майном покинув місце події та розпорядився ним на власний*

розсуд, чим спричинив потерпілому ОСОБА\_4 матеріальну шкоду на загальну суму 750 гривень.

Крім того, приблизно о 00 годині 05 хвилин 03 липня 2018 року, ОСОБА\_1 діючи умисно, з корисливих мотивів, за попередньою змовою з ОСОБА\_5, з метою крадіжки чужого майна, із заздалегідь заготовленими для крадіжки інструментами (монтировками та ключами) прийшли до залізничного составу вантажних вагонів до хвостового вагону №58017310, який перебуває на балансі ПАТ «Українська залізниця» Філія «Рефрижераторна вагонна компанія» з північної сторони на четвертому шляху залізничної станції «Якимівка» ПАТ «Укрзалізниця» на вул. Вокзальній в смт. Якимівка Якимівського району Запорізької області, де скориставшись відсутністю сторонніх осіб навколо, впевнившись, що за їх злочинними діями ніхто не спостерігає, шляхом зриву пломби і відкриття дверей критого вантажного вагону-рефрижератора, який за своїм типом призначений для забезпечення збереження вантажу, що перевозиться у несприятливій метеорологічній умови, захисту від крадіжок і механічних пошкоджень, проникли до приміщення вказаного вагону, знаходячись у якому зривали алюмінієві листи внутрішньої обшивки вагону, і заготовлювали їх для таємного викрадення, зірвавши таким чином 55,98 м<sup>2</sup> алюмінієвої обшивки з внутрішніх стін і стелі вагону, загальною вартістю 11033 гривні 59 копійок, але не вчинили усіх дій, які вважали необхідними для доведення злочину до кінця, а саме не винесли із приміщення вагону підготовлене для викрадення чуже майно та не розпорядилися ним на свій розсуд, з причин, що не залежали від їх волі, оскільки були застигнуті працівниками Якимівського відділення поліції Мелітопольського відділу поліції ГУНП в Запорізькій області на території станції у вагоні.

Допитаний в судовому засіданні обвинувачений ОСОБА\_1 визнав себе винним у вчиненні інкримінованих йому злочинів у повному обсязі, пояснивши суду обставини скоєного. У вчиненому щиро розкався та просив суворо не наказувати його<sup>1</sup>.

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури із контейнерів без порушення цілості пломб та обшивки.** Зловмисники використовують засоби переховування слідів крадіжок вантажу. Для цього вони маскують факт порушення цілісності пломб та закруток, шляхом навішення зірваної пломби та накладання старої закрутки. Значно рідше мають місце випадки коли злодії накладають нову пломбу та закрутку. Такий спосіб характеризується відсутністю видимих слідів пошкодження на контейнері, в результаті чого тільки через тривалий час після вчинення правопорушення, крадіжка виявляється одержувачем вантажу. Оскільки залізничники не перевіряють у контейнері вантаж при його прийомі та видачі, а тому вони зазвичай не приймають претензії від одержувача, посилаючись на відсутність порушень у контейнера.

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/77316307>

Убачається, що такі крадіжки частіше вчиняються шляхом проникнення до вантажу через двері контейнерів. В результаті багаторазового використання кріплення та дверей контейнерів вони розхитуються, втрачають щільність закриття та міцність.

*Найбільш поширеними способами проникнення до контейнера без порушення цілісності пломб та обшивки є:*

- ✓ *утворення щілини між стінкою і верхніми стулками дверей шляхом відтиснення дверей без порушення пломби. Двері або віджимають на себе важелем або руками, або сам контейнер нахиляють руками чи краном вперед, і двері самі віджимаються під вагою переміщення у контейнері вантажу. Вантаж достають гачком або рукою через щілину, що виникла. Після крадіжки двері або контейнер повертають до попереднього положення;*
- ✓ *за допомогою підйимального крану коли контейнер піднімається тільки двома тросами за діагонально протилежні кути (що заборонено робити). У цьому випадку створюється перекошення засувів і штирів запобіжного пристрою виходять з гнізда і дверні половинки відчиняються без порушення пломби. В щілину, яка при цьому виникла, можна потрапити до контейнеру і поцупити невеликого розміру предмети. Отримавши вантаж у відповідності з вантажною накладною, одержувач при відкритті встановлює нестачу і відсутність специфікації, у наслідок чого виникає припущення про недовкладення вантажу постачальником, тим більш, що сліди доступу до матеріальних цінностей, шляхом порушення цілісності упакування не були встановлені;*
- ✓ *контейнер ставиться на ребро, ломами нахиляють контейнер до упору в борт платформи. Через перекош коробу контейнера, з штирів злітають петлі дверей, даючи доступ до вантажу. Потім контейнер ставлять знову на ребро і на штирі надівають дверні петлі. Такий спосіб, у більшості випадків, використовується кранівниками з вантажниками контейнерних майданчиків. При правильному завантаженні контейнерів за допомогою 4-х стропів перекош його повністю виключається.*

Крім того, траплялися випадки, коли з метою маскування злочинного наміру зловмисники замінювали деталі контейнера, приміром, вісь дверної петлі: зрубували стару, не порушуючи пломби, відкривали двері, викрадали речі, а потім заміняли на нову вісь, заздалегідь підготовлену. Такі маніпуляції проводилися *виключно робітниками контейнерних майданчиків*. Застосовуючи такий спосіб, зловмисники тривалий час можуть залишатись поза підозрою.

Все це робиться з метою, щоб факт крадіжки був встановлений на значній відстані від місця її скоєння. Інколи, після вчинення крадіжки з вагону, залізничники, щоб відвернути від себе підозру, викликають представників адміністрації та охорони і заявляють про виявлення

комерційного браку. Не проводячи комерційної перевірки, вони накладають нову пломбу та закрутку і направляють вантаж до місця призначення. Скоївши крадіжку з рухомого складу, злочинці, як правило, переховують викрадене на об'єктах залізничного транспорту, а потім вибравши сприятливий момент вивозять або виносять його. Одержувач, отримавши вантаж у відповідності з вантажною накладною встановлює недостачу вантажу. При відсутності слідів доступу до матеріальних цінностей, а саме порушення цілісності пломб і закруток, упакування, виникає припущення про недовкладення вантажу постачальником, тим більш, що сліди, шляхом порушення цілісності<sup>1</sup>.

**Приклад (постанова Вищого господарського суду України)**

*16.07.2011 року зі станції Горлівка Донецької залізниці вантажовідправником ПАТ «Концерн Стирол» на адресу вантажоодержувача - ВАТ «Одеський припортовий завод» (станція призначення - Чорноморська Одеської залізниці) було відправлено групу вагонів за накладною №53459996 з карбамідом (мочевина штучна) для вивезення водним транспортом у Швейцарію.*

*Залізнична накладна містить відомості, що вантаж (карбамід (мочевина штучна) завантажений у вагони засобами відправника (ПАТ «Концерн Стирол») навалом із застосуванням запірно-пломбувальних пристроїв.*

*Матеріали справи свідчать, що на станції призначення Чорноморська Одеської залізниці виявлено нестачу вантажу у вагонах №№ 59257378, 58885443, 59241158, 59256354, 59256347, 59065474, у зв'язку з чим 18.07.2011 року складені акти загальної форми №№ 4206, 4207 та 19.07.2011 року складені акти загальної форми №№ 4209, 4210, 4211, 4212.*

*Акти загальної форми № 4206, № 4207 від 18.07.2011 року свідчать, що по прибуттю потягу було здійснено огляд вагонів, які виявились без порушень у комерційному відношенні, запірно-пломбувальні пристрої відповідають документу, доступ до вантажу та течі відсутні, вагони у технічному відношенні справні. За заявкою вантажоотримувача вагони №№ 59257378, 58885443, 59241158, 59256354, 59256347, 59065474 після виводу із - під ЛЕП оглянуті та виявлено, що на верхньому люку у вагоні № 59241158 біля 1, 2, 3 та 4 люків маєть просипання, у першому люку підпильно важіль штани; у вагоні № 58885443 на третьому люку важіль не зафіксовано контрольним захистом; у вагоні № 59257378 в чотирьох люках контрольний захист спилено. Вагони №№ 59256354, 59256347, 59065474 у технічному стані справні, на верхніх люках наявне невелике просипання вантажу - карбаміду, люки щільно закриті, доступу до вантажу немає. Вагони простоють в очікуванні комісійної видачі.*

---

<sup>1</sup> Мінка П. Я. Способи боротьби правоохоронних органів з розкраданнями у сфері залізничних вантажних перевезень. *Вісник Луганського інституту внутрішніх справ МВС України.*-2000. №4. С.166-179.

З актів загальної форми №№ 4209, 4210, 4211, 4212 від 19.07.2011 року вбачається, що під час контрольної перевірки маси вантажу виявлено у вагоні №59257378 брутто - 71890 кг, тара -22600 кг, запірні важелі штанги верхніх вантажних люків погнуті, люки щільно закриті; при відкритті 1, 2 та 4 люків виявилось, що вантаж розміщено нерівномірно, вбачаються поглиблення. У вагоні № 58885443 виявлено брутто - 77640 кг, тара -22780 кг, люки щільно закриті, над 2 та 4 люками важіль штанги, що фіксує верхній вантажний люк, зрушено, при відкритті люків виявлено, що вантаж розміщено нерівномірно, наявні поглиблення. У вагоні №59241158 виявлено брутто -73880 кг, тара - 22200 кг, на покрівлі вагону мається розсипання вантажу - карбаміду, важіль штанги, що фіксує верхній вантажний люк, зрушено, люки щільно закриті. У вагоні № 59236354 виявлено брутто - 72170 кг, тара - 22100 кг, біля 2 та 3 верхніх вантажних люків виявлено просипання вантажу - карбаміду. У вагоні № 59256347 виявлено брутто - 73290 кг, тара -21880 кг, біля 1 та 2 верхніх вантажних люків виявлено просипання вантажу. У вагоні № 59065474 виявлено брутто - 76070 кг, тара -22100, кг, біля четвертого верхнього вантажного люка виявлено просипання вантажу -карбаміду. Всі люки щільно закриті та зафіксовані, доступу до вантажу немає, запірно-пломбувальні пристрої відповідають документам та виконують свою функцію.

На підставі зазначених вище актів загальної форми № 4206, № 4207 від 18.07.2011 року та №№ 4209, 4210, 4211, 4212 від 19.07.2011 року станцією Чорноморська Одеської залізниці 19.07.2011 року складені комерційні акти БО №638263/105 та БО № 638264/106.

З комерційного акта БО № 638263/105 від 19.07.2011 року вбачається, що за заявкою вантажоотримувача здійснено перевірку маси вантажу трьох вагонів за накладною № 53459996 від 16.07.2011 року. Перевірка маси вантажу здійснена на електронних вагах вантажоотримувача ВВ7М-1007, остання дата перевірки яких -16.10.2010 року. За документом значиться завантаження навалом засобами відправника. У вагоні № 59256354 за документом значиться нетто -54320 кг, тара -22120 кг, після перевірки виявлено брутто -72170 кг, тара -22120 кг, нетто -50070 кг, що складає різницю ваги проти документа в сторону зменшення на 4250 кг. Під час огляду вагону, біля 2 та 3 верхніх вантажних люків виявлено просипання вантажу-карбаміду; на важелі, фіксуючому верхній вантажний люк, запірно-пломбувальній пристрій №М 923302 справний, без ознак пошкоджень, доступу до вантажу немає. У вагоні № 59256347 за документом значиться нетто -54560 кг, тара -21900 кг, після перевірки виявлено брутто -73290 кг, тара -21880 кг, нетто -51410 кг, що складає різницю ваги проти документа в сторону зменшення на 3150 кг. Під час огляду вагону, біля 1 та 2 вантажних люків виявлено просипання вантажу-карбаміду, запірно-пломбувальний пристрій №М 886960 справний, без ознак пошкоджень, доступу до вантажу немає. У вагоні №59065474 за документом значиться нетто -57100 кг, тара -21300 кг, після перевірки виявлено брутто -76070 кг, тара - 22100 кг, нетто -53970 кг, що складає

різницю ваги проти документа в сторону зменшення на 3130 кг. Під час огляду вагону, біля четвертого вантажного люка виявлено просипання вантажу-карбаміду, запірно-пломбувальний пристрій №М 887000 справний, без ознак пошкодження, доступу до вантажу немає. У вказаних вище вагонах верхні вантажні люки щільно зачинені та зафіксовані. Вагони у технічному відношенні справні.

З комерційного акта БО № 638264/106 від 19.07.2011 року вбачається, що за заявкою вантажоотримувача здійснено перевірку маси вантажу трьох вагонів за накладною №53459996 від 16.07.2011 року. Перевірка маси вантажу здійснена на електронних вагах вантажоотримувача ВВМ-1007, остання дата перевірки яких -16.10.2010 року. За документом значиться завантаження навалом, засобами відправника. У вагоні №59257378 за документом значиться нетто -52880 кг, тара -22820 кг, після перевірки виявлено брутто -71890 кг, тара -22600 кг, нетто -49290 кг, що складає різницю ваги проти документа в сторону зменшення на 3590 кг. Під час огляду вагону, на важелі, фіксуючому верхні вантажні люки, запірно-пломбувальний пристрій відправника ПАТ "Концерн Стирол" №М 912415 не пошкоджено, виконує свої функції, відповідає документу. Верхні вантажні люки щільно зачинені, запірний важіль штанги погнутий. Під час відкриття 1, 2 та 4 люків виявлено нерівномірне завантаження з наявністю поглиблень. У вагоні №58885443 за документом значиться нетто -58260 кг, тара -23260 кг, після перевірки виявлено брутто -77640 кг, тара -22780 кг, нетто -54860 кг, що складає різницю ваги проти документа в сторону зменшення на 3400 кг. Під час огляду вагону виявлено, що запірно-пломбувальний пристрій №М 912468 справний, не пошкоджений, виконує свої функції, відповідає документу. Огляд верхніх вантажних люків показав, що люки щільно зачинені, над 2 та 4 люками важіль штанги здвинутий. Під час відкриття люків виявлено нерівномірне завантаження з наявністю поглиблень. У вагоні №59241158 за документом значиться нетто -55060 кг, тара -21960 кг, після перевірки виявлено брутто -73880 кг, тара -22200 кг, нетто -51680 кг, що складає різницю ваги проти документа в сторону зменшення на 3380 кг. Під час огляду вагону виявлено, що запірно-пломбувальний пристрій №М 912423 справний, відповідає документу, виконує свої функції. Верхні вантажні люки щільно зачинені та зафіксовані. Важіль штанги здвинуту. На даху вагону мається просипання вантажу -карбаміду. Вагони в технічному відношенні справні<sup>1</sup>.

**Крадіжки вантажів із вагону, контейнеру, тари, локомотивних і вагонних депо, пунктів технічного обслуговування вагонів тощо шляхом їх пошкодження.** Об'єднання усіх цих сховищ в одну групу доцільно у зв'язку з тим, що вагон, і контейнер, та інша тара або ящик для вантажу чи локомотив можуть мати однакові способи руйнування матеріалу стінок, що огорожують вантаж та елемент інфраструктури. Для пролому стінок

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/26509115>

використовують такі засоби: (ломи, сокири, стамески, важкі металеві предмети та інші). Для пролому більш тонкої перешкоди (твердої чи напівтвердої тари) застосовуються такі ж знаряддя злому, а інколи вони руйнуються шляхом нанесення ударів палкою, ногою або кулаком.

**Приклад (Рішення Ленінського районного суду м. Полтави)**

28 вересня 2017 року першим заступником начальника Полтавської митниці ДФС Воронько В.Л. за результатами розгляду справи про порушення митних правил, розпочатої 07.09.2017р., за ознаками вчинення громадянином України ОСОБА\_1, ІНФОРМАЦІЯ\_1, уродженцем с. Тарнавицина Лубенського району Полтавської області, заступником начальника виробничо-технологічного підрозділу «Станція Полтава-Південня» виробничого підрозділу «Полтавська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» адміністративного правопорушення, передбаченого частиною 3 статті 470 Митного кодексу України, винесено постанову в справі про порушення митних правил №0132/80600/17, якою визнано громадянина України ОСОБА\_1 - заступника начальника виробничо-технологічного підрозділу «Станція Полтава-Південня» виробничого підрозділу «Полтавська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» винним у вчиненні порушення митних правил, передбаченого ч. 3 ст. 470 Митного кодексу України та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу в розмірі п'ятсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян на суму 8 500 (вісім тисяч п'ятсот) грн. 00 коп..

Як встановлено в ст. 486 МК України, завданнями провадження у справах про порушення митних правил є своєчасне, всебічне, повне та об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, вирішення її з дотриманням вимог закону, забезпечення виконання винесеної постанови, а також виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню порушень митних правил, та запобігання таким правопорушенням. Провадження у справі про порушення митних правил включає в себе виконання процесуальних дій, зазначених у статті 508 цього Кодексу, розгляд справи, винесення постанови та її перегляд у зв'язку з оскарженням.

Відповідно до ч. 1 ст. 522 МК України справи про порушення митних правил, передбачені статтями 468-470, 474, 475, 477-481, 485 цього Кодексу, розглядаються органами доходів і зборів.

Згідно ч. 1 ст. 493 Митного кодексу України, провадження у справі про порушення митних правил здійснюють, крім випадків, передбачених частинами другою і третьою цієї статті, посадові особи митниці, в зоні діяльності якої було вчинено або виявлено таке порушення.

В ст. 494 МК України передбачено, що про кожний випадок виявлення порушення митних правил уповноважена посадова особа органу доходів і зборів, яка виявила таке порушення, невідкладно складає протокол за формою, установленою центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику.

За змістом положень ст. 508 МК України у справі про порушення митних правил процесуальні дії проводяться з метою отримання доказів, необхідних для правильного вирішення цієї справи. До процесуальних дій належать: 1) складення протоколу про порушення митних правил; 2) опитування осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, свідків, інших осіб; 3) вилучення документів, необхідних для провадження у справі про порушення митних правил, або належним чином завірених їх копій чи витягів з них; 4) тимчасове вилучення товарів, транспортних засобів, зазначених у пункті 3 статті 461 цього Кодексу, та документів на них; 5) митне обстеження; 6) пред'явлення товарів, транспортних засобів і документів для впізнання; 7) експертиза; 8) взяття проб та зразків для проведення дослідження (аналізу, експертизи). Під час проведення процесуальних дій, зазначених у пунктах 2, 4-6, 8 частини другої цієї статті, складаються протоколи, форми яких встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику.

Так, позивач вважаючи дану оскаржувану постанову незаконною, з підстав того, що остання не відповідає дійсним та фактичним обставинам справи, звернувся до суду з вказаним адміністративним позовом.

Судом встановлено, що на ВП «Полтавська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» на пункті комерційного огляду ст. Полтава - Південна, були виявлені ознаки розкрадання вантажу, після чого були прийняті заходи щодо усунення доступу до вантажу. Так, на станцію Полтава - Південна контейнер № АМШ 8495294 на вагоні № 94631975 по відправці Приколотне Півд. - Одеса - Порт (експ.) Од. № 44068500, вантаж «масло подсолнечное», прибував 30.03.2017 о 04 год. 45хв. поїздом № 2659, був оглянутий, в ході огляду було виявлено: по документу рахується ЗПП № Р 938896 і пломба 4539357; фактично на контейнері міститься ЗПП № Н954933, що не відповідало перевізному документу, з неправильним пломбуванням та пошкодженням пломба 4539357, двері зчинені. В присутності стрільця воєнізованої охорони доступ до вантажу усунуто шляхом накладення ЗПП ст. Полтава - Південна № П 133391, по станції зданий під безперервну охорону та виставлений для детального огляду. Для комісійної перевірки вантажу у контейнері був викликаний представник відправника ТОВ «Кернел - Трейд».<sup>1</sup>

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури через люки вагонів, локомотивів:**

через верхні люки критих вагонів часто викрадають сипучі вантажі, особливо в період масових їх перевезень. Це пояснюється легкістю доступу до вантажу. Злочинці легко проникають у вагони, в яких перевозяться овочі та фрукти, зерно та інші сипучі вантажі. Для цього використовують верхні засипні люки вагонів. Декілька ударів молотком і навіть кулаком по кришці

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75033521>

люка викликають мимовільне відкриття замка після чого злочинець може вільно залізти у вагон. Вчинивши крадіжку, він закриває кришку люка на той же замок. Інколи в тих же вагонах, які називаються, «хлібними», інколи перевозяться промислові товари, крадіжки яких спричиняють значний збиток. Такими крадіжками, як правило, займаються особи із числа залізничників і місцевих мешканців, як дорослі, так і підлітки. Частіше вони вчиняють дрібні крадіжки цих продуктів. В окремих випадках можуть мати місце і крадіжки в значних розмірах<sup>1</sup>;

через верхні люки локомотивів можуть викрадати дизельні двигуни, електродвигуни, газові турбіни, особливо в період пересування потягів рейками;

через верхні люки викрадають наливні вантажі з цистерн, які стоять на знеструмлених ділянках колії. При знаходженні цистерн у парках формування, відправлення, а також при доставці від пункту наливу до станції відправлення та від станції призначення до пункту зливу крадіжки можуть вчинятися:

- ✓ із порушенням пломб (їх зривом) (зривається пломба, відчиняється люк і через задалегідь підготовлений шланг нафтопродукти або спирт зливаються в каністри, бензовози, тепловози та ін.);
- ✓ без зриву пломб (можуть вибивати вісь з проушини у тому місті, де люк робить на ній обертання. Після цього люк відкидається в протилежну сторону з збереженням пломби і отримується вільний доступ до вантажу. Після закінчення крадіжки люк зачиняється, вісь ставиться на місце);
- ✓ для зливу нафтопродуктів без порушення може використовуватись другий спосіб: відкручуються болти кришки люка повітряного клапану, знімається люк, після чого в отвір, що відкрився, заправляється шланг і викрадається вантаж.

через бокові люки. При завантаженні вагона вантажники зобов'язані щільно їх закрити. Однак, окремі особи навмисно, з метою крадіжки, не закривають засувки люка, а на дроті чи мотузці підвішують з внутрішньої сторони вагона до кришки люка важкий предмет, який притискує її до стінки вагона, чим створює видимість закритого люка. Після пломбування вагона та подачі його в парк для формування складу злочинець розшукує цей вагон, без труднощів відкриває люк і викрадає вантаж, а предмет, який утримував кришку, викидає. З тією ж метою використовується м'який мідний дріт, який закручується на засувці люка, а кінець його пропускається на зовнішню сторону вагона. Бажаючи проникнути у вагон, вантажник смикає за дріт, внаслідок чого засувка звільнюється<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Баранов С.О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті : навч. посіб. / За ред. О.Ф. Долженкова. Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. 370 с.

<sup>2</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Сфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с

**Приклад (постанова Київського апеляційного господарського суду України)**

21.10.2015р. ПАТ «Авдіївський коксохімічний завод» (вантажовідправник) згідно з договором перевезення, оформленого залізничною накладною №49354640 від 21.10.2015р. відвантажено кокс доменний у 56 вагонах зі станції відправлення Авдіївка Донецької залізниці на станцію Сартана Донецької залізниці на адресу публічного акціонерного товариства Металургійний комбінат Азовсталь (вантажоодержувач).

Виходячи зі змісту накладної №49354640 маса нетто вантажу у вагоні №60985462 становила 41700,00кг. У вагон вантаж завантажено вантажовідправником. Поверхня вантажу маркована вапном повздожньою лінією вздовж вагона.

Під час прибуття вказаних вагонів на станцію Сартана Донецької залізниці на підставі статті 24 Статуту проведено перевірку маси вантажу шляхом комісійного переважування вагону №60985462, під час якого була виявлена невідповідність фактичної маси вантажу тій масі, яка зазначена вантажовідправником у накладній.

Про даний факт складено Комерційний акт БІ №574784/696 від 29.10.2015 року, у якому зазначено, що переважування вантажу здійснювалось на 150т. електронних вагах з розчепленням вагонів, де у вагоні №60985462: брутто 63 500,00кг., тара 23 300,00кг., нетто 40 200,00кг., що менше ваги, зазначеній у накладній на 1 500,00кг. Вказаний вагон завантажений навалом, вантаж маркований однією повздожньою смугою вапном вище бортів 300-400мм. Над 1-2 люками по ходу поїзда справа наявне поглиблення 3000x1200x500мм. Маркування в районі поглиблення відсутнє, вагон у технічно справному стані, течі вантажу немає<sup>1</sup>.

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури шляхом продирявлення, просвердлювання вагона.** Зловмисник знаючі, що у вагоні знаходиться сипучий вантаж, просвердлюють дреллю, або продирявлюють вибиваючи долотом отвір у дні вагона, з якого через отвір висипається сипучий вантаж. Після скоєння крадіжки, продрелені отвори в підлозі (нижній частині вагону) затикають пробкою з дерева або ганчіркою. Таким же чином викрадають і рідкі продукти просвердлюється корпус котла і через виниклий отвір наливний вантаж викрадається: (бензин, нафту, олію, вино, спирт, та ін.). Після вчинення крадіжки в отвір забивається чопик, який зверху може бути забруднений мазутом. Цей спосіб вчинення злочину може мати серйозні шкідливі наслідки, оскільки під час руху вагона пробка вилітає і велика кількість продуктів губиться по шляху слідування.

**Приклад (вирок Олександрійського міськрайонного суду Кіровоградської області)**

Так, 05 серпня 2014 року, у вечірній час доби, точного часу досудовим розслідуванням не встановлено, ОСОБА\_1, ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4І, діючи

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://revestr.court.gov.ua/Review/62195324>

спільно та за попередньою змовою, маючи умисел на таємне викрадення чужого майна, з корисливих спонукань, вчинили заздалегідь обумовлені дії, а саме прибули до колії № 30, пікети № 0-8 станції Користівка Одеської залізниці, що в Олександрійському районі Кіровоградської області, де використовуючи заздалегідь пристосовані та підготовлені засоби та знаряддя у вигляді газового різачу, газових та кисневих балонів, пристосованого автотранспорту, шляхом вільного доступу, таємно викрали 104 метри рейси марки Р-65, вартістю 40485,12 грн., згідно висновку у судово-товарознавчої експертизи №243 від 23.05.2015р.

Після цього з місяця скоєння злочину зникли, викраденим майном розпорядилися на власний розсуд, спричинивши ДП «Одеська залізниця» матеріальну шкоду на вищевказану суму.

Крім цього, 30 жовтня 2014 року, у вечірній час доби, точного часу досудовим розслідуванням не встановлено, ОСОБА\_4, ОСОБА\_3, ОСОБА\_2 та ОСОБА\_1, діючи спільно за попередньою змовою групою осіб, маючи умисел на таємне викрадення чужого майна, з корисливих спонукань, повторно, вчинили заздалегідь обумовлені дії, а саме прибули на 307 км перегону ст. Користівка - ст. Лікарівка Одеської залізниці, що в Олександрійському районі Кіровоградської області, де з піввагону № 53597068 за відправкою ст. Запоріжжя - Ліве - ст. Супрунівка з вантажем металопрокату в пачках, який перебував у складі вантажного потягу № 8855 під охороною стрільця ВОХР, під час руху поїзда, шляхом пошкодження пакувальних і маркувальних стрічок на пачках металопрокату, шляхом скидування листів металопрокату з піввагону, таємно викрали листи металу в кількості 201 штуки, загальною вартістю 79395 гривень, власником якого є ТОВ «Альянс Фурнітура».

Після цього з місяця скоєння злочину зникли, викраденим майном розпорядилися на власний розсуд, спричинивши матеріальну шкоду на вищевказану суму.

Крім цього, в нічний час 15 квітня 2015 року, точного часу досудовим розслідуванням не встановлено, ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4, діючи спільно за попередньою змовою, маючи умисел на таємне викрадення чужого майна, з корисливих спонукань, повторно, вчинили заздалегідь обумовлені дії, перебуваючи на 300 км перегону ст. Лікарівка - ст. Павлиш Одеської залізниці, що в Олександрійському районі Кіровоградської області, де з вагону № 94721024, який перебував у складі вантажного потягу № 2986, на якому знаходився контейнер UZUUNо112625 за відправкою ст. Одеса - Лиски - ст. Ташкент - Товарний з вантажем проволочи сталюї оцинкованої, під час руху поїзда, вчинили таємне викрадення проволочи сталюї оцинкованої шляхом проникнення до контейнеру та скидування її з контейнеру, в кількості 1 080 кілограм, загальною вартістю 51 051, 60 гривень, згідно висновків судово-товарознавчої експертизи №364 від 25.06.2015р.

Після цього з місяця скоєння злочину зникли, викраденим майном розпорядилися на власний розсуд, спричинивши ПАТ «ВО «Стальканат-Сілур» матеріальну шкоду на вищевказану суму.

Дії обвинувачених ОСОБА\_1, ОСОБА\_4 та ОСОБА\_3 суд кваліфікує за ч.2 ст.185 КК України, як таємне викрадення чужого майна (крадіжка) вчинене повторно за попередньою змовою групою осіб та ч.3 ст.185 КК України як таємне викрадення чужого майна (крадіжка), вчинене повторно, за попередньою змовою групою осіб, поєднане з проникненням у сховище. Дії ОСОБА\_2 по епізоду від 30.10.2014 року, за ч.3 ст.185 КК України як таємне викрадення чужого майна (крадіжка), вчинене за попередньою змовою групою осіб, поєднане з проникненням у сховище.

Обвинувачений ОСОБА\_3 свою вину у вчиненні інкримінованих йому злочинів визнав повністю та пояснив суду, що за його пропозицією, дійсно 05.08.2014 року ним та особами, які вказані у обвинувальному акті у вечірній час або в нічний час, зараз він уже точно не пам'ятає, була вчинена крадіжка. Як вони туди та на чому під'їхали він вже не пам'ятає. З собою вони брали газовий різак, кисневий балон, які належали йому. Скільки коштів в подальшому отримали за реалізацію викраденого, не пам'ятає. Щодо крадіжки 30.10.2014 року, то також підтверджує, що з особами, які вказані в обвинувальному акті, вони викрали листи металу, який був у піввагонах. На пачках металопрокату були маркувальні стрічки, які вони зрізали ножицями по металу. Якщо в обвинувальному акті вказано, що було викрадено листів металу в кількості 201 штуки, то так воно і було. Про те, що поїзд охороняється стрільцями ВОХР, він не знав, якби це знав, то цієї крадіжки не вчиняв би. Що він в ході досудового слідства розповідав та показував на слідчому експерименті, вже не пам'ятає. Крадіжку 15.04.2015 року він вчинив разом з ОСОБА\_4. Вони викрали бухти проволочки. Він запропонував ОСОБА\_4 вчинити цю крадіжку, останній погодився. В подальшому працівники ВОХР забрала все, що вони викрали.

Обвинуваченні ОСОБА\_1, ОСОБА\_4, ОСОБА\_2 суду пояснили, що свою вину у вчиненні інкримінованих їм злочинів визнають повністю, фактичні обставини, що вказані в обвинувальному акті, підтверджують; цивільні позови визнають частково, тільки в тій частині, де не було повернуто викрадене. Відмовились давати показання. Запевняють, що каються у скоєному<sup>1</sup>.

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури шляхом підставлення домкрата під нижній пристрій.** При такому способі декілька співучасників крадіжки (не менше двох) за допомогою домкрата піднімають вантажний вагон та елементи інфраструктури.

**Приклад (вирок Лозівського міськрайонного суду Харківської області)**

24.11.2017 року ОСОБА\_1, ОСОБА\_2 та ОСОБА\_3, за попередньою змовою між собою групою осіб, маючи умисел на таємне заволодіння чужим

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/70216944>

майном, вирішили заволодіти пружинами та клином візка вантажного вагону, який знаходиться на залізничній колії біля території філії «ПВРЗ» ПАТ «Українська залізниця» в смт. Панютине м. Лозова Харківської області. Для цього, приблизно о 04:00 год. 27.11.2017 року, вони прийшли до залізничної колії, яка проходить біля території філії «ПВРЗ» ПАТ «Українська залізниця» в смт. Панютине м. Лозова Харківської області, на якій стоять вантажні вагони, де переконавшись, що за ними ніхто не спостерігає, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер свого діяння, передбачаючи його суспільно небезпечні наслідки і бажаючи їх настання, діючи з корисливого мотиву, з метою наживи, за допомогою домкрату, підняли вантажний вагон №63886626, який перебуває на балансі філії «ПВРЗ» ПАТ «Українська залізниця», після чого витягли з візка вагону 13 пружин в зборі, непридатних для подальшого використання за прямим призначенням, загальною вагою 256,7 кілограмів, вартістю 1283,50 гривень та один клин, непридатний для подальшого використання за прямим призначенням, вагою 11,5 кілограмів, вартістю 57,50 гривень, але не вчинили усіх дій, які вважали необхідними для доведення злочину до кінця, не змогли розпорядитися викраденим майном, з причин, що не залежали від їх волі, оскільки ОСОБА\_2 був затриманий охоронцями філії «ПВРЗ» ПАТ «Українська залізниця», а ОСОБА\_1 та ОСОБА\_3 змогли зникнути з місця події. У разі доведення свого злочинного умислу до кінця ОСОБА\_1, ОСОБА\_2 та ОСОБА\_3 могли заподіяти філії «ПВРЗ» ПАТ «Українська залізниця» майнову шкоду на загальну суму 1341 гривня.

Такі дії ОСОБА\_1, ОСОБА\_2 та ОСОБА\_3 органом досудового розслідування кваліфіковані за ч. 3 ст. 15 ч. 2 ст. 185 КК України, як незакінчений замах на таємне викрадення чужого майна (крадіжка), вчинений за попередньою змовою групою осіб.

27.02.2018 року між представником потерпілого ОСОБА\_6 та підозрюваними ОСОБА\_1, ОСОБА\_2 та ОСОБА\_3 та захисником ОСОБА\_5 були укладені угоди про примирення та разом з обвинувальним актом направлені до суду<sup>1</sup>.

**Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури за участю машиністів тепловозів.** Так, під вагон похило ставиться шпала, яка одним кінцем впирається у полотно колії, а другим – в край підлоги вагона. Потім цей вагон штовхається тепловозом, в наслідок чого шпала піднімає дошки підлоги, утворюючи щілину, через яку викрадається вантаж. Після крадіжки вагон повертають у попередній стан, підлога під вагою вантажу осідає, шпала забирається.

Також за участю машиністів тепловозів вчиняються крадіжки вина та інших алкогольних напоїв, шляхом пошкодження тари при сильному ударі в другий вагон, колеса якого попередньо закріплені башмаками. Від удару тара розбивається, вино протікає через підлогу у відро, підставлене розкрадачами.

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/72636102>

Інколи під час спуску з гірки вагон зупиняється башмаком так, щоб двері зірвали закрутку та відчинились мимовільно або щоб від поштовху мимовільно відкрились запори люка, через які вчиняються крадіжки.

**Приклад (вирок Смілянського міськрайонного суду Черкаської області)**

ОСОБА\_3 спільно та за попередньою змовою з ОСОБА\_4 6 вересня 2014 року в денний час, будучи працівниками відокремленого структурного підрозділу «Локомотивне депо ст. ім. Т.Г.Шевченка» ДП «Одеська залізниця» та користуючись вільним доступом до майна розміщеного на території вказаного підприємства, що по вул. Орешкова, 56 в м. Сміла, умисно, таємно з корисливих мотивів, із розташованого в цеху поточного ремонту тепловозу 2ТЕ10М № 2770, викрали сім електричних кабелів типу ПРМГ 660 240 мм кв., загальною вартістю 3 259 грн. 06 коп., заподіявши відокремленому структурному підрозділу «Локомотивне депо ст. ім. Т.Г.Шевченка» ДП «Одеська залізниця» матеріальну шкоду на вказану суму.

Дії обвинувачених ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4 судом кваліфіковані як таємне викрадення чужого майна (крадіжка), вчинене за попередньою змовою групою осіб, за що передбачена відповідальність відповідно до вимог ч.2 ст. 185 КК України.

Під час судового розгляду обвинувачені ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4 надали показання, що дійсно вони є працівниками відокремленого структурного підрозділу «Локомотивне депо ст. ім. Т.Г.Шевченка» ДП «Одеська залізниця» та мають вільний доступ до майна підприємства, проте своєю причетність до вчинення інкримінованого правопорушення заперечували.

Обвинувачений ОСОБА\_3 суду показав, що 6 вересня 2014 року о 07 год. 45 хв. прийшов на планерку, після якої пішов до грузопідйомного цеху де з напарником ОСОБА\_8 варили реєстри. Близько 10-00 год. бачив в цеху ОСОБА\_4, він також зварював реєстри, та після 15-00 год. більше його не бачив. З 11-40 до 12-30 год. був на обіді. Коли повернувся з обідю, то ОСОБА\_4 був в тому ж цеху. Після обідю близько 13-50 год. ходив в акумуляторний цех по дистильовану воду, при цьому проходив через цех поточного ремонту де на всіх 4 путях стояли тепловози. Вдруге ходив по воду о 17-45 год., назад ніс 2,5 літрову пляшку. Між тепловозами не ходив та в середину їх не заходив. Приблизно до 18-00 год. був в цеху, та в цей час прийшли ОСОБА\_9 з ОСОБА\_10 і сказали, що вони з ОСОБА\_4 щось винесли з депо. Перевіряли сумки, але нічого не знайшли. Звідки в тепловозі взялись його відбитки, йому не відомо. Ніяких кабелів не крав.

Обвинувачений ОСОБА\_4 суду показав, що 6 вересня 2014 року був у відпустці, але о 10-00 год. прийшов в депо щоб привітати з днем народження ОСОБА\_11. Крім того хотів для власних потреб «варити» армопояс. В цеху були працівники, в тому числі і ОСОБА\_3, які викрали реєстри системи опалення. Він переодягнувся в робочу форму, та близько 11 год. 30 хв. через цех поточного ремонту пішов до коваля, але не застав його тому ходив туди і після обідю. В ковальській цех ішов з кругами армопоясу, які ніс на плечі, та щоб не давило, підклав куртку. Коли там ходив, то

*ОСОБА\_3 не бачив. Коли ходив до коваля вдруге близько 14 години, то хотів вийти через електроапаратний цех, але там було закрито, про що йому повідомив якийсь хлопець, що стояв біля дверей і розмовляв по телефону. Після обіду також допомагав варити регістри, та з роботи пішов раніше за ОСОБА\_3, до якого керівництво мало претензії у зв'язку із зникненням кабелів, а йому самому нічого з даного приводу не говорили, та йому нічого про це невідомо.*

*Незважаючи на невизнання своєї вини обвинуваченими, встановлені судом обставини підтверджуються доказами зібраними, перевіреними та оціненими судом під час судового розгляду.<sup>1</sup>*

**Крадіжка вантажів та елементів інфраструктури шляхом їх вивезення зі станції.** Убачається, що при вчиненні таких кримінальних правопорушень є попередня домовленість між посадовими особами залізниці і особами комерційних структур, про день, час, місце куди буде завезено вантаж, його вартість тощо. Зловмисники користуючись тим, що на великих станціях накопичуються тисячі вагонів, які простоюють по декілька днів, машиністи маневрових тепловозів, щоб полегшити вчинення крадіжки можуть вільно переміщувати той чи інший вагон у будь-яке місце на станції, за межі станції і навіть на сусідню станцію. Останнім часом цей спосіб став дуже поширеним і використовується при крадіжках в особливо великих розмірах, як правило, організованими злочинними угрупованнями. Вчиненню таких кримінальних правопорушень передують ретельна підготовка, яка передбачає, перш за все, вибір вантажу, його місце знаходження, коло осіб, які тим чи іншим чином будуть брати участь у крадіжці, транспорт, місце, куди спочатку вивозиться вантаж. Як правило, це складські приміщення підприємств, які мають під'їзну колію Для виявлення та перевірки фактів виїзду тепловоза за межі території станції необхідно проводити аналіз графіка роботи тепловоза та розшифровку стрічки швидкостеміра.

**Приклад (вирок Миронівського районного суду Київської області)**

*ОСОБА\_4 у період часу з 1 червня по 7 червня 2015 року, маючи на меті незаконне збагачення за рахунок чужого майна та корисливий мотив, діючи умисно, з метою вчинення крадіжки організував, здійснив демонтаж та часткове вивіз частину верхньої будови залізничної колії перегону «станції Рокитне станції Тараща» з пікету № 8 чотирнадцятого кілометру по пікет № 4 п'ятнадцятого кілометру, що в межах території Рокитнянського р-ну Київської обл., спричинивши Публічному акціонерному товариству «Українська залізниця» матеріальну шкоду на загальну суму 475665 грн. 13 коп., що є особливо великим розміром.*

*Злочин вчинений ОСОБА\_4 за наступних обставин.*

*Реалізуючи свій злочинний намір, переслідуючи мету особистого збагачення за рахунок чужого майна, ОСОБА\_4 попередньо домовився з*

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/49318837>

*ОСОБА\_6, який має у власності автомобіль марки ЗІЛ 130 д. н. з. АІ 1468 ВК, ОСОБА\_7, який користувався вантажним автомобілем марки КАМАЗ 5511 д. н. з. АІ 2342 ВС, що належав ОСОБА\_8, ОСОБА\_9 та іншими, невстановленим досудовим слідством особами, які не були обізнані в протиправності дій ОСОБА\_4, ввівши їх в оману з метою використати для реалізації свого протиправного наміру, щодо викрадення державного майна в особливо великих розмірах у наданні допомоги в здійсненні демонтажу частин верхньої будови залізничної колії.*

*ОСОБА\_4 вперився у відсутності очевидців своєї злочинної діяльності, будучи переконаним, що за ними ніхто із сторонніх не спостерігає, перебуваючи неподалік с. Синява Рокитнянського р-ну Київської обл., дав вказівку ОСОБА\_9 та іншим невстановленим досудовим слідством особам, які за допомогою наданих ОСОБА\_4 газових різаків, розрізали та демонтували частину верхньої будови залізничної колії з пікету № 8 чотирнадцятого кілометру по пікет № 4 п'ятнадцятого кілометру перегону «станції Рокитне станції Тараца» в межах Рокитнянського р-ну Київської обл. та складається з 1040 м залізничних рейок «Р-50» загальною вартістю 309930 грн. 40 коп., 1800 підкладок «К-2 Р-50» загальною вартістю 83268 грн. 69 коп., 3600 клемових болтів (в зборі) загальною вартістю 56729 грн. 10 коп., 3600 шурупів загальною вартістю 20882 грн. 95 коп., 48 накладок стикових шестиотворних «Р 50» загальною вартістю 3834 грн. 92 коп., 144 стикових болти «Р 50» загальною вартістю 1010 грн. 07 коп., а всього на загальну вартість 475665 грн. 13 коп.*

*Викрадені верхні частини залізничної колії 940 м залізничних рейок «Р-50», 1800 підкладок «К-2 Р-50», 3600 клемових болтів, 48 накладок стикових шестиотворних «Р-50», 3600 шурупів, 144 стикові болти «Р-50» за вказівкою ОСОБА\_4 автокраном ЗІЛ -130 д. н. з. АІ 1468 ВК, яким керував ОСОБА\_6 були завантажені на автомобіль НОМЕР\_1, яким керував ОСОБА\_7 та вивезені з місця скоєння злочину. При цьому ОСОБА\_6, ОСОБА\_7 не мали уяви про протиправність дій ОСОБА\_4, оскільки були переконані ним у законності їх дій. Решту викраденого майна, 20 залізничних рейок «Р-50» по п'ять метрів кожна були залишені для зберігання на місці вчинення злочину для подальшого вивезення тим же способом.*

*Своїми умисними злочинними діями ОСОБА\_4 спричинив Публічному акціонерному товариству «Українська залізниця» майнову шкоду на загальну суму 475665 грн. 13 коп.<sup>1</sup>*

**Крадіжки з використанням підроблених документів.** Крадіжки вантажів та елементів інфраструктури можуть вчинятися за допомогою підроблених комерційних актів або актів про:

- ✓ пошкодження транспортного засобу, вагона чи контейнера;
- ✓ крадіжки частини вантажу на станціях відправлення – призначення;

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/59336091>

- ✓ крадіжки частини вантажу на пунктах технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівель;
- ✓ під час слідування та проміжних станціях, в пунктах перевалки вантажу (на інший вид транспорту);
- ✓ при зберіганні на складах (пакгаузах) і вантажних дворів;
- ✓ можуть вноситься фіктивні помітки про нестачі вантажів внаслідок природних збитків або допустимого правилами розходження в показниках пункту відправлення та призначення.

Крім того, мають місце факти, коли вага нафтопродукту відправником в перевізних документах, явно завищується і навпаки, вантажоодержувач намагається її зменшити. Це видно, якщо густість нафтопродукту визначити за допомогою даних, які містяться в паспорті на бензин (густина при 200 С) і таблиці середніх температурних поправок густоти нафтопродуктів. Викриття таких фактів з боку відправника і одержувача дозволяє направляти кримінальні провадження про нестачі по територіальності.

Учасниками цих крадіжок найчастіше бувають прийомодавачі, а співучасниками - представники вантажовідправника або одержувача, вантажники, начальник станції або завідуючий вантажним двором, контейнерним майданчиком.

#### **Приклад (вирок Миронівського районного суду Київської області)**

*Нестача в цистерні № 79490751, яка прибула зі ст. Шебелинка на ст. Харків-сорт. 2270 кг. бензину. Згідно відправницької накладної в дану цистерну (тип-61) при  $t + 80\text{ C}$  залито 103167 кг бензину. Висота наливу  $h = 290\text{ см}$ . Паспортна густина при  $t + 200\text{ C}$  складає  $S = 0,748$ . При комісійному розвантаженні даної цистерни на нафтобазі № 1 виявилось: висота наливу  $h = 278\text{ см}$ , температура бензину  $t + 30\text{C}$ , густина  $S = 0,750$ . При перерахунку в цистерні виявилось 100897 кг, тобто менше вказаного відправником на 2270 кг. При перевірці правильності внесення ваги в накладну відправником і визначення бензину вантажоодержувачем, виявлені значні помилки, тобто одержувач розрахунок злитого бензину проводив по спрощеній схемі, без урахування температурних поправок. Якщо є паспортні дані про густина нафтопродуктів при 200 С, то можна визначити його фактичну густина при цій температурі за допомогою таблиці середніх температурних поправок густоти нафтопродукту. Визначення здійснюється наступним чином:*

1. Знайти по паспорту густина нафтопродукту при температурі 200 С.
2. Зміряти середню температуру вантажу в цистерні.
3. Визначити різницю між 200 С та середньою температурою вантажу.
4. По графі температурних поправок знайти поправку на 10 С, яка відповідає густині даного продукту при 200 С.
5. Помножити температурну поправку густині на різницю температури.

6. Отриманий в п. 5 добуток відняти від значення густоти при 200 С, якщо середня температура в цистерні вище 200 С, або приплюсувати цей добуток, якщо температура продукту менше 200 С. Тепер розрахуємо істинну вагу бензину, злитого з цистерни № 79490751 на під'їзній колії нафтобази № 1. По таблиці № 1 (таблиці калібровки цистерн – видання 1980 р.) для густоти  $S = 0,748$ , температурна поправка на 10 С складає 0,000844. Різниця температур складає  $t = 200 - (+30) = 170$  С. Поправка зміни густоти бензину на різницю температур визначається, як добуток температурної поправки на 10 С і різниці  $t$  С  $0,000844 \times 17 = 0,014348$ . Реальна густина бензину в залізничній цистерні є сумою густоти по паспорту і температурної поправки  $0,748 + 0,014348 = 0,762348$ . Висоті наливу 278 см для цистерн типу 61 згідно таблиці калібровки відповідає обсяг 134530 дм<sup>3</sup>, а фактична вага бензину в цистерні складає:  $P = 0,762348 \times 134530 = 102559$  кг. В результаті порівняння отриманого результату 102559 кг з вагою, визначеною при видачі цистерни 100897 кг видно, що реальна кількість бензину в цистерні зменшено на 1662 кг, інакше фактична нестача по відношенню до кількості, яка вказана в залізничній накладній, складає:

$103167 - 102559 = 608$  кг. З урахуванням гранично допустимих значень розходження маси нетто нафтопродуктів, визначених на станції відправлення і призначення методом заміру отримаємо:  $103167 : 1000 \times 7 = 722$  кг. Таким чином, в даній цистерні фактично є лишки 114 кг бензину. По аналогічній методиці перевіряється і кількість бензину, що відправляється вантажовідправником. Вищевказані помилки, помножені на завищені в порівнянні з дійсною висотою наливу нафтопродукту відправником і занижені одержувачем, дають нестачі в сотні й тисячі кілограмів<sup>1</sup>.

**Крадіжки вантажів шляхом створення лишків вантажу.** Залишки вантажу, можуть виникати внаслідок помилки вантажовідправника, який відпускає більшу кількість вантажу, чим вказується у перевізних документах, внаслідок природного або удаваного збільшення маси деяких видів вантажу (цукру, зерна, паливно-мастильних матеріалів і т. ін.), шляхом заниження ваги вантажу при зважуванні його на несправних вагах або внаслідок порушення правил зважування. Такі крадіжки вчиняються прийомоздавачами за змовою з представниками вантажовідправника-одержувача чи з вантажниками і посадовими особами, які присутні при перевантаженні або переліку вантажу<sup>2</sup>.

До різновидів крадіжок лишків вантажу також належать:

- ✓ часткове приховання від обліку лишків вантажу, які виявляються при розвантаженні. При подібних обставинах хоча на них і складається комерційний акт, але в ньому навмисно знижуються

<sup>1</sup> Баранов С.О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті : навч. посіб. / За ред. О.Ф. Долженкова. Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. 370 с.

<sup>2</sup> Грохольський В. Л., Платіка В. М., Продайко С. В., Соломко В. Є. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту. Одеса: вид-цтво ОЮІ НУВС, 2003. С.14-17.

дані про кількість виданих вантажоодержувачу матеріальних цінностей;

- ✓ повне приховання від обліку лишків (бездокументних) вантажів, виявлених при розвантаженні вагона (контейнера). У даному випадку комерційний акт на лишки не складається, а останні не оприбутковуються, – внаслідок чого викрадаються. При цьому причини виникнення лишків можуть бути різноманітними. В одних випадках це помилки відповідних робітників пункту відправлення при підрахунку ними кількості завантаженого у вагон (контейнер) вантажу. У других – умовності (приблизність) визначення відправниками ваги завантаженої сільськогосподарської продукції у вагони. У третіх – навмисна відправка розкрадачами із числа постачальників лишків промислових і продовольчих товарів своїм спілльником із організацій вантажоодержувачів.

**Приклад (вирок Новоукраїнського районного суду Кіровоградської області)**

25 червня 2006 року, наказом начальника Одеської залізниці № 391/НОК, виконання обов'язків начальника локомотивного депо Помічна покладено на головного інженера цього депо ОСОБА\_10 який з 11.08.2009 року, наказом начальника Одеської залізниці №472/НОК, остаточно призначений на посаду начальника локомотивного депо Помічна Одеської залізниці (далі - локомотивне депо Помічна).

Підсудний ОСОБА\_10 являючись службовою особою державного підприємства - локомотивного депо Помічна, що є структурним підрозділом Одеської залізниці, займаючи посаду його начальника, був наділений правами та обов'язками, передбаченими зокрема п.1.2 розділу 1 Правил та Інструкції<sup>1</sup>, п.1.10 та 1.11 Інструкції<sup>2</sup>, а також своєї посадовою інструкцією, відповідно до яких, він, як керівник підрозділу ніс персональну відповідальність за дотримання правил технічної експлуатації підлеглими працівниками залізничного транспорту та як начальник локомотивного депо мав визначати перелік машиністів, які мали право на виконання маневрових робіт на станціях та проводити перевірку знань вимог технічно - розпорядчих актів, призначати старшого машиніста який забезпечував керівництво закріпленими локомотивними бригадами, затверджувати персональний склад локомотивних бригад та положення про старшого машиніста, визначати та координувати всі види діяльності депо, організовувати роботу та взаємодію виробничих цехів, відділів та направляти їх діяльність, організовувати виробничо-господарську діяльність з метою досягнення раціонального і економного витрачання всіх видів ресурсів, забезпечувати з'єднання економічних і адміністративних методів керівництва, для чого він наділений правом доручати виконання окремих організаційно - господарських функцій іншим посадовцям, видавати накази про виробничу та фінансову діяльність депо, заохочення та стягнення працівників, а також вирішення питань прийому на роботу та звільнення, тобто був наділений обсягом повноважень, які надавали йому реальну

можливість в повній мірі виконувати покладені на нього обов'язки, які стосувались забезпечення виробничо-фінансової діяльності депо та профілактики правопорушень і злочинів.

Однак, ОСОБА\_10, виконуючи з 25 червня 2009 року обов'язки начальника локомотивного депо Помічна, переймаючись метою особистого збагачення, шляхом вчинення корисливих злочинів, вирішив використати своє службове становище з метою заволодіння дизельним паливом очолюваного ним структурного підрозділу Одеської залізниці та не бажаючи бути викритим і нести встановлену законом відповідальність поставив собі за мету створення надійного прикриття своїх подальших злочинних дій.

Переслідуючи кінцеву мету даної злочинної діяльності, яка полягала у особистому збагаченні за рахунок коштів отриманих від реалізації викраденого дизельного палива, а як спосіб її досягнення організацію його розкрадань з наступним продажем та оберненням виручених грошей на свою та співучасників користь, ОСОБА\_10, для реалізації своїх злочинних намірів розробив детальний план, який передбачав наступні етапи його впровадження: - підбір виконавців розкрадань дизельного палива з числа машиністів тепловозів підпорядкованого йому локомотивного депо; - визначення можливих обсягів розкрадань дизельного палива з тепловозів; - доведення деталей розробленого ним злочинного плану, безпосереднім виконавцям передбачених ним злочинів, з метою упередження незапланованих дій з їх боку; - організація розкрадань дизельного палива з тепловозів та керівництво такою злочинною діяльністю; - забезпечення документального прикриття вчинених розкрадань дизельного палива шляхом використання завідомо підроблених документів; - не проведення перевірок достовірності витрат дизельного палива, внесених до тих маршрутів машиніста, до яких вносились недостовірні данні саме з метою приховування фактів викрадення дизельного палива з тепловозів.<sup>1</sup>

Власне, розглянуті способи вчинення крадіжок вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті, не є вичерпними. Вони можуть змінюватись під впливом реальної економічної та оперативної обстановки.

### **2.3. Обстановка вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури**

*Обстановка, в якій вчиняються розкрадання вантажів та елементів інфраструктури*, викликана, в першу чергу, специфічними умовами роботи залізничного транспорту, організацією роботи різних служб залізниць, у тому числі їхніми недоліками, а також даними про місце і час вчинення кримінального правопорушення.

До специфічних умов роботи залізничного транспорту належать:

---

<sup>1</sup> Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/46094255>

- ✓ *зосередження на об'єктах залізничного транспорту значної кількості матеріальних цінностей* – залізничний транспорт забезпечує доставку вантажів у різні регіони нашої країни, держав ближнього і далекого зарубіжжя. Щодооби на мережі доріг знаходиться величезна кількість перевезених вантажів, вартість яких обчислюється мільйонами гривень. Значна концентрація матеріальних цінностей на відносно малих площах створює передумови для вчинення крадіжок вантажів;
- ✓ *безупинний цикл роботи* – виявляється у тому, що більшість служб і підрозділів залізничного транспорту працюють цілодобово. Такий режим функціонування створює підвищену уразливість перевезених матеріальних цінностей, сприяє вільному доступу злочинців на його об'єкти в будь-який час доби, дозволяє використовувати вечірній і нічний час для вчинення розкрадань. Наявність на вокзалах і станціях залів чекання, торгових точок, готелів і кімнат відпочинку, що працюють цілодобово, робить об'єкти залізничного транспорту місцями скупчення груп бездомних і безробітних осіб, що об'єднуються в злочинні групи з метою вчинення крадіжок вантажів та елементів інфраструктури;
- ✓ *розмаїтість технологічних операцій з оброблення перевезеного вантажу та елементів інфраструктури* – зазначені операції виконуються значною кількістю працівників залізничного транспорту, що істотно ускладнює встановлення місця вчинення крадіжки та осіб, причетних до неї.

Так, до основних технологічних операцій, що виконуються працівниками залізниць, відправниками вантажу і вантажоодержувачами, належать: приймання вантажу станцією від відправника до перевезення; навантаження вантажів у вагони; відправлення навантажених вагонів зі станції; операції з вантажами в шляху їхнього проходження зі станції відправлення до станції призначення; приймання навантажених вагонів на станції призначення; вивантаження вагонів, виконання окремих операцій, робіт, процесів, що пов'язані з перевезенням пасажирів та вантажів і утриманням інфраструктури залізничного транспорту у належному технічному стані тощо.

Кожна з них пов'язана з проведенням додаткових вантажних операцій. Так, на прийнятті до перевезення вантажі наноситься маркування, після цього здійснюється навантаження у вагон, по закінченні якого провадиться опломбування одиниць рухомого складу. Перед відправленням вагон подається маневровим локомотивом на сортувальну станцію для формування складу, де піддається технічному огляду і передачі в парк відправлення. В останньому вагон піддається ще й огляду в комерційному відношенні.

На шляху проходження у необхідних випадках провадяться сортування вагонів, відщеплення одних і причеплення інших по напрямках станцій призначення вантажу, ремонт вагонів, зміна локомотивів, комерційні огляди.

Окремі операції характеризуються високим темпом проведення, що нерідко сприяє швидкоплинності механізму вчинення крадіжок. Кількість, виконання одна за одною технологічних операцій при несвочасному виявленні кримінального правопорушення тягнуть за собою втрату матеріальних слідів.

- ✓ *швидкість вантажних перевезень і значна довжина маршрутів проходження рухомого складу* – сприяють переміщенню самого місця події на значні відстані, тим самим ускладнюючи своєчасне виявлення злочинів. Це і є причиною розбіжності місця виявлення злочину і місця його вчинення. Сприятливі умови для вчинення і приховування крадіжок створюють як малі, так і великі швидкості пересування рухомого складу. Прямування поїзда з малою швидкістю обумовлюється складністю профілю колії (підйом, спуск, зниження швидкості перед в'їздом на станцію перед вхідним світлофором). Малі швидкості пересування рухомого складу надають можливість злочинцю проникнути у відкритий вагон (піввагон, платформу) під час його проходження, вчинити крадіжку вантажу і сховатися з місця вчинення злочину.
- ✓ *відносно вільний доступ до рухомого складу та елементів інфраструктури* – на об'єктах залізничного транспорту контрольно-пропускна система практично не діє. Більшість станцій, як правило, не мають огорожень території вантажних районів, контейнерних майданчиків, вантажних і сортувальних парків. Станції відправлення і призначення вантажу нерідко розміщені в місцях великих адміністративних центрів і промислових підприємств. Що стосується елементів інфраструктури, то це *абсолютно вільний доступ* до залізничних колій загального користування (у тому числі під'їзні колії), інженерних споруд (мости, тунелі, віадуки тощо), електричних мереж, тягових підстанцій та інших пристроїв технологічного електропостачання тощо. Ці чинники сприяють проникненню у вантажні райони, контейнерні пункти, тунелі, на під'їзні колії, вантажні станції злочинних груп, до складу яких входять бездомні, неповнолітні, раніше засуджені з метою вчинення крадіжки вантажів. Перебуваючи тривалий час на об'єктах залізничного транспорту без засобів до існування, вони поєднуються у злочинні групи і, користуючись недостатнім захистом вантажів в одиницях рухомого складу, вчиняють крадіжки.
- ✓ *порушення правил навантажувальних робіт:*
  - неправильне завантаження контейнерів, що сприяє переміщенню вантажу і нерівномірному тиску на його стіни і підлогу;
  - розміщення контейнерів на рухомому складі дверми назовні, а також неповним комплектом;
  - кріплення контейнерів і вантажів з порушенням технічних умов під час перевезення на відкритому рухомому складі;

- навантаження матеріальних цінностей у несправні вагони, контейнери;
- неповне чи неточне нанесення маркувальних знаків на вантажні місця;
- накладення несправних запірно-пломбувальних пристроїв (далі ЗПП) або з порушенням правил установки останніх;
- ✓ *порушення транспортування й оброблення вантажених вагонів:*
  - тривалі стоянки вантажних потягів на роз'їздах, в обгінних пунктах, у вхідних світлофорів станцій;
  - затримка відправлення зі станцій сформованого рухомого складу;
  - тривалі стоянки вантажних потягів у чеканні розвантаження;
  - відсутність на станціях проходження технічного обслуговування вагонів;
  - організація відчіпного ремонту вагону на станції проходження;
  - здійснення маневрування з виходом рухомого складу за межі станції на перегін без дозволу;
  - неналежне технічне обслуговування і комерційний огляд складу;
  - вивіз контейнерів, вантажів з вантажних районів і контейнерних пунктів без дозволу;
- ✓ *неналежна охорона вантажу:*
  - залишення без охорони вантажів, що знаходяться на території вантажних дворів, контейнерних пунктах;
  - несвоєчасне прибуття стрільців воєнізованої охорони для прийняття вантажу;
  - прийняття вагонів під охорону з пошкодженнями і деформацією кузова;
  - відсутність спостереження за вагонами по обидва боки при проходженні рухомого складу; д) ігнорування проведення огляду ЗПП, а також вантажів, перевезених на відкритому рухомому складі при стоянках потяга;
  - залишення вантажних потягів без охорони на проміжних станціях, у пунктах технічного огляду для усунення комерційних чи технічних несправностей, після прибуття потягу на змінний пункт чи на станцію призначення до прийняття новим нарядом;
- ✓ *неналежне технічне забезпечення охоронності вантажів:*
  - відсутність огорожень вантажних районів, контейнерних пунктів та інших об'єктів вантажного господарства;
  - відсутність охоронної сигналізації і блокувальних пристроїв, відеокамер;
  - часткове функціонування чи повна відсутність освітлення на станційних коліях, у парках прийняття і відправлення потягів, у місцях виконання вантажно-розвантажувальних і маневрових робіт, екіпування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, на територіях вантажних районів, контейнерних

майданчиків, сортувальних платформ, вагонних ваг, а також у місцях, де працівники зустрічають потяг;

- відсутність пристроїв посеційного вимикання зовнішнього освітлення вантажно-розвантажувальних та інших станційних колій на проміжних станціях з невеликим обсягом вантажної роботи.
- ✓ *неналежне технічне забезпечення охоронності елементів інфраструктури:*
  - часткове функціонування чи повна відсутність освітлення на залізничних коліях, будівлях виробничого призначення (вокзали, пункти екіпірування, майстерні та інші виробничі приміщення з технологічним устаткуванням), спорудах (мости, тунелі, естакади та інші споруди);
  - відсутність охоронної сигналізації у місцях, де зберігається устаткування, прилади, обладнання, технічні засоби, комплектувальні і запасні частини та програмне забезпечення, необхідні для забезпечення перевезення пасажирів та вантажів і утримання інфраструктури залізничного транспорту у належному технічному стані тощо.

Разом з тим, обов'язковим елементом обстановки, в якій відбуваються розкрадання вантажів та елементів інфраструктури виступає **місце** їхнього вчинення. Місцем вчинення кримінального правопорушення у провадженнях про розкрадання вантажу є рухомий склад і ділянка простору (шляху залізниці), на якому він знаходився у момент вчинення крадіжки. Місцем вчинення кримінального правопорушення у провадженнях про розкрадання елементів інфраструктури є залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до об'єктів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Місцем безпосереднього вилучення матеріальних цінностей є вантажний парк, який становлять криті, ізотермічні вагони, піввагони, думпкари, хопери, платформи, транспортери, цистерни, мости, тунелі, віадуки, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі тощо. Вибір місця безпосереднього вилучення обумовлюється цінністю вантажу, що знаходиться в ньому, а також елементів інфраструктури. Про це злочинці судять з огляду на тип рухомого складу, оскільки кожний з перелічених вантажних вагонів і контейнерів призначений для перевезення певних вантажів. Обираючи місце

безпосереднього вилучення вантажу (одиниці рухомого складу), злочинці враховують конструктивний пристрій вантажного вагона, що впливає на обрання способу вчинення крадіжки вантажу.

Враховується також місце перебування вантажного вагона в рухомому складі, оскільки група вагонів з номенклатурними вантажами (охоронюваними) ставиться в головну частину потяга.

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

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

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

Місце вчинення крадіжки нерідко вказує на особу злочинців, а саме: на їхню професійну приналежність. Перед злочинцями з числа працівників залізничного транспорту проблема вибору місця вчинення крадіжки, як правило, не виникає. Дане кримінальне правопорушення вони вчиняють за місцем своєї роботи. Особи, що не мають відношення до роботи залізничного транспорту, при виборі місця значну увагу приділяють таким чинникам: стану освітлення, віддаленості від точки відправлення, прибуття та можливого контролю чи іншого місця де ймовірно буде скупчення людей, які можуть викрити зловмисників, безлюдності об'єктів, можливості доступу до рухомого складу, під'їзду автотранспорту. Тому ця категорія злочинців в основному вчиняє крадіжки на проміжних станціях, перегонах, роз'їздах.

Місце вчинення крадіжки в багатьох випадках обумовлює і місце приховування. При крадіжках, вчинених на станціях, місцями приховування є порожні вагони, контейнери, локомотиви, службові приміщення, стрілочні пости, місця під естакадами, предмети (коробки, труби, бочки), що знаходяться на території вантажних районів.

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

Переконані, що інформація про обстановку вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури сприяє встановленню способу крадіжки і чинників, що вплинули на його вибір, визначенню напрямку, в якому сховалися злочинці з місця події, а також дозволяє відтворити черговість і послідовність розвитку самої події кримінального правопорушення.

#### **2.4. Особа правопорушника, яка учиняє кримінальні правопорушення у сфері розкрадання вантажів та елементів інфраструктури**

Важливим елементом криміналістичної характеристики є дані, що характеризують особу правопорушників, які викрадають вантажі та елементи інфраструктури.

Власне, аналіз кримінальних проваджень вказує на те, що основну частину крадіжок вантажів та елементів інфраструктури на всіх видах транспорту вчиняють працівники транспортних підприємств. Так, на залізничному транспорті 44,9– 60% крадіжок з вагонів вчинили залізничники. Відносно високий рівень групової злочинності серед залізничників можна пояснити тим, що сучасний технологічний процес переважної більшості великих вантажних (сортувальних) станцій будується на тісній взаємодії різних структурних підрозділів в комплексній обробці рухомого складу та вантажу. Наприклад, по прибуттю вантажного поїзда на станцію він одночасно і погоджено обробляється оглядачами вагонів та слюсарями пункту технічного огляду (ПТО), прийомоздавачами вантажного цеху, робітниками технічної контори, бригадами складачів та робітниками інших служб. За таких умов дуже важко вчинити крадіжку вантажу на станції одній особі. Тому деяка частина правопорушників із числа залізничників намагається об'єднатися і діяти групами, попередньо створивши на своїх

виробничих ділянках обстановку кругової поруки. До такого об'єднання їх інколи призводять й інші обставини, такі як розмір, вага та кількість вантажу, фізична неможливість одному подолати перешкоду, яка перекриває доступ до вантажу<sup>1</sup>. На залізничному транспорті значна кількість крадіжок з вантажного рухомого складу скоюється при технічному і комерційному оглядах, виправленнях браків, а також при навантаженні і розвантаженні матеріальних цінностей.

Убачається, що крадіжки вантажів та елементів інфраструктури частіше за все вчиняють такі працівники:

- ✓ слюсарі пунктів технічного обслуговування – 15,3%.
- ✓ складальники поїздів – 12,6%.
- ✓ оглядачі вагонів – 12,2%.
- ✓ вантажники – 11,3%.
- ✓ башмачники-регулювачі швидкості вагонів – 8,2%.
- ✓ прийомоздавачі вантажу – 6,5%.
- ✓ машиністи локомотивів та їх помічники - 6,2%<sup>2</sup>.

Крім того, можливість вільного доступу до рухомого складу і вантажу та елементів інфраструктури дозволяє злочинцям з числа залізничників здійснювати крадіжки в будь-який час доби. Особи, які не працюють на залізничному транспорті, як правило вчиняють крадіжки вантажів у вечірній та нічний час.

Серед крадіїв вантажів та елементів інфраструктури на транспорті переважна більшість - це чоловіки. Розподіл чоловіків і жінок – робітників – транспортних підприємств, засуджених за розкрадання, характеризується показниками 87,3% і 12,7%<sup>3</sup>.

Однією з ознак, що характеризує особу злочинця, є його вік. Вікова характеристика дозволяє зробити висновок про кримінальну активність і особливості антигромадської поведінки людей різного віку. Аналіз кримінальних проваджень з розкрадання вантажів на транспорті, свідчить, що основний вік крадіїв становить 30 – 40 років. Отже, основна маса злочинців, це особи зрілого віку, з твердими життєвими принципами і інтересами, з певною соціальною орієнтацією. Освітній рівень злочинців, що були притягнуті до кримінальної відповідальності за крадіжки вантажів становить: особи з середньою і неповною середньою освітою – 76,1%, з вищою – 7,8%. Основна частина працівників транспорту, що вчинила

---

<sup>1</sup>Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Єгоров, Є. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. С. 5.

<sup>2</sup> Баранов С. О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті : навч. посіб. / За ред. О.Ф. Долженкова. Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. 370 с.

<sup>3</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Єгоров, Є. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

крадіжки вантажу мала не значний стаж роботи – до двох років та майже третина зловмисників мала негативну характеристику по місцю роботи<sup>1</sup>.

У більшості випадків розкрадання вантажів на залізничному транспорті вчиняється групою осіб.

Відповідно, злочинні угруповання можна розділити на три види груп:

- ✓ працівники залізничного транспорту;
- ✓ сторонні особи;
- ✓ змішані групи, що складаються з працівників залізничного транспорту з колишніх працівників залізничного транспорту або і сторонніх осіб.

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

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

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

- ✓ *вантажно-розвантажувальні роботи, до їх складу входять:*
  - вантажники;
  - прийомоздавачі;

---

<sup>1</sup> Баранов С.О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті : навч. посіб. / За ред. О.Ф. Долженкова. Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. 370 с.

- крановики;
- інші працівники, що мають доступ до вантажних документів (накладних, вагонних листів), в яких є відомості про перевезені матеріальні цінності, безпосередньо самий вантаж, оскільки вони здійснюють його навантаження у вагони і контейнери (вантажники, крановики), опломбування вагонів (прийомоздавачі).

Для таких груп характерне викрадення цінних вантажів у невеликій кількості. Приховування вкрадених матеріальних цінностей учасники таких груп здійснюють на території станцій, контейнерних майданчиків, вантажних районів, до кінця їхньої робочої зміни (а іноді і декілька днів) украдений вантаж може залишатися прихованим на території їхньої виробничої ділянки. Пошкоджені упаковки вантажу ці особи ніколи не маскують, а заставляють непошкодженими вантажними місцями. Крадіжки, вчинені цими групами, як правило, виявляються на станції призначення.

✓ *комерційні і технічні огляди рухомого складу* – до цієї групи належать:

- мастильники;
- слюсарі;
- регулювальники швидкості вагонів (башмачники), що знають слабкі конструктивні місця всіх типів вагонів, а відтак, і способи розкриття ними рухомого складу є найбільш витонченими.

Для цих груп характерне викрадення великої кількості вантажу. Місцями вчинення крадіжок є пункти технічного обслуговування потягів, сортувальні, проміжні станції, на яких відбуваються зміна локомотивів, формування і розформування складів, відчеплення вагонів від збірних поїздів.

✓ *формування складу та його подальше транспортування:*

- локомотивні бригади (машиністи, їхні помічники);
- укладачі потягів, що володіють інформацією про вантаж, котрий перевозиться у тих чи інших вагонах, оскільки на кожен сформований потяг складається натурний лист, у якому міститься інформація про найменування вантажу, перевезеного в конкретному вагоні.

Тому, досить часто трапляються випадки, коли члени локомотивної бригади, одержавши пакет перевізних документів, одним із яких є натурний лист, вивчають його і вчиняють крадіжку, предметом якої є цінні вантажі. Учасники таких груп вчиняють крадіжки вантажів як при формуванні складу в сортувальному парку, так і при проходженні транспорту в парк відправлення. Нерідко учасники таких груп вивозять вагон з цінним вантажем за межі станції або ж заганяють його в тупикову колію станції, де безперешкодно вчиняють крадіжку вантажу, який ховають у спеціально підготовлених схованках, але найчастіше в самих локомотивах.

✓ *охорона вантажів* – до цієї групи належать:

- стрілки воєнізованої охорони залізниці та приватних охоронних агенцій, що мають доступ до матеріальних цінностей при їхньому навантаженні, транспортуванні, технічному і комерційному огляді рухомого складу, вивантаженні, володіють інформацією про перевезені вантажі.

У більшості випадків вони вчиняють крадіжки під час стоянок потягів на станціях при здійсненні пікетів, дозорів, патрулювання, в окремих випадках можуть вчинити крадіжки при безперервному супроводі вантажу. Предметом таких крадіжок є цінні вантажі.

**Так, для «представників» злочинних груп другого виду,** до складу яких входять сторонні особи, характерно те, що вони незнайомі з конструкцією вагонів, контейнерів, локомотивів, погано знають їх «слабкі місця», не володіють інформацією про перевезений вантаж, тому їхні дії щодо доступу до вантажу супроводжуються численними пошкодженнями зруйнованих перешкод, що майже ніколи не маскуються. Іноді злочинці залишаються у вагоні чи на платформі, що рухається, або у пунктах технічного обслуговування вагонів, вокзалах тривалий час.

Відповідно, такі злочинні групи в основному формуються за спільністю інтересів, приятельських відносин, місцем проживання спочатку для спільного проведення дозвілля, а згодом вони стають на шлях вчинення кримінальних дій. Причинами переорієнтації є неорганізованість дозвілля, примітивний характер власних потреб, широке поширення серед учасників алкогольної залежності. Освітній рівень учасників таких груп низький, більшість з них мають середню, незакінчену середню освіту. Багато учасників даних груп безробітні, 25% осіб від загальної кількості учасників таких груп раніше притягувалися до кримінальної відповідальності, 50% негативно характеризуються як за місцем проживання, так і за місцем роботи. У процесі розслідування з'ясувалося, що вони систематично пиячили і порушували громадський порядок, мали численні прогули на роботі, неодноразово піддавалися адміністративним заходам впливу за різні проступки. Досить часто такі особи вчиняли крадіжки вантажів заради задоволення потреби в спиртному. Половина учасників злочинних груп, що складаються зі сторонніх осіб, проживала поблизу залізниці або станції, регулярно користувалася послугами залізничного транспорту тощо<sup>1</sup>.

Серед соціально-демографічних ознак, що характеризують учасників злочинних груп, важливе місце посідає вік злочинців. Так, значну кількість серед злочинних угруповань, що складаються зі сторонніх осіб, становлять групи неповнолітніх (50%). Їхньому формуванню передують такі криміногенні чинники, як безпритульність, бродяжництво, негативний вплив дорослих, занедбаність у вихованні, відсутність суспільно корисних занять.

---

<sup>1</sup>Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, С. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

Результати проведеного нами узагальнення судово-слідчої практики по даній категорії кримінальних проваджень показують, що більшість учасників злочинних груп – це діти з неблагополучних сімей, у 30 % неповнолітніх їхні батьки були позбавлені батьківських прав. Основна кількість таких осіб, притягнутих до відповідальності за крадіжки вантажів з рухомого складу, була на профілактичному обліку в кримінальній поліції за вживання спиртних напоїв, епізодичне паління конопель, токсикоманію. Для учасників цього виду злочинних груп характерні проживання поблизу залізниць, постійне використання рухомого складу для поїздок на різні відстані, для ігор, вчинення крадіжок, унаслідок чого вони неодноразово затримувалися стрільцями воєнізованої охорони за несанкціоноване перебування на охоронюваних об'єктах залізничного транспорту.

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

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

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

Таким чином, знання специфіки формування і функціонування злочинних груп, що вчиняють розкрадання вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті, необхідні для формування криміналістичної характеристики досліджуваного виду кримінальних правопорушень.

## 2.5. Типові сліди розкрадань вантажів та елементів інфраструктури

Типові сліди при розкраданні вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті займають важливу роль, оскільки саме вони виступають джерелом доказової інформації про обставини вчинення крадіжки і особу злочинців.

Аналіз кримінальних проваджень за фактами крадіжок вантажів на залізничному транспорті, дозволяє серед слідів, виявлених на місці події, на злочинцях і в місцях їхнього проживання виділити такі групи:

- ✓ *матеріально-фіксовані відображення* – сліди знарядь злому перешкод, сліди рук, взуття, транспортних засобів;
- ✓ *предмети і речі, залишені злочинцями місці події* – пакувальні матеріали, частини викраденого вантажу, знаряддя злому, засоби, використані для приховування зламаних перешкод;
- ✓ *сліди-речовини* – кров; слина; потожирова речовина; речовини, залишені від застосування знарядь злому. Зазначені групи слідів можуть бути залишені і в якості мікрооб'єктів.

**Так, до першої групи комплексу слідів, залишених на місці події, входять сліди знарядь злому перешкод, якими по даній категорії кримінальних правопорушень є ЗПП, стіни, підлога, дах вагонів, люки, двері, пакувальні та перев'язувальні засоби.** Вивчення слідів знарядь злому при розслідуванні розкрадань вантажів має велике значення, оскільки вони нерідко дозволяють розпізнати характер застосованого знаряддя, особливості його використання при зломі, час, протягом якого була подолана перешкода.

За механізмом утворення зазначені сліди бувають наступних видів:

- ✓ *тиску (удару)* – утворюються внаслідок зусилля знаряддя, що давить на ЗПП, двері, люки вагонів, тару, а також при нанесенні ударів на ці перешкоди.

При використанні знарядь ударної дії утворюються вм'ятини, відбитки контактної поверхні знаряддя, мікро-тріщини на корпусі ЗПП, дверей, кришках люків вагонів, шухлядовій і бочковій тарі. На ЗПП характерними ознаками злому при використанні знарядь ударної дії є сплюснення дроту троса, торця стрижня, деформація стиснення троса і стопорної шайби фіксатора, сліди взаємного тиску на деталях фіксатора і внутрішніх поверхнях корпусу. На зламаних дверях сліди знарядь ударної дії локалізуються на внутрішній поверхні дверного косинця.

При наявності таких слідів можна установити спосіб – віджимання дверей і припустити участь декількох осіб (не менш двох);

- ✓ *ковзання* – виявляються на ЗПП, дверях, люках, що розкриваються (знімаються) з мінімально можливими пошкодженнями, а потім відновлюються. На ЗПП сліди ковзання утворюються на внутрішній поверхні запірного вузла. На дверях такі сліди локалізуються в місцях розташування петель, на люках у місцях знаходження болтів і вушка, що кріплять кришку;
- ✓ *сліди розпилу* – виявляються на ЗПП, стінах, даху, у підлозі вагона, пакувальних, перев'язочних засобах, у вигляді трас лінійної чи дугоподібної форми.

Зазначені сліди на ЗПП виявляються, як правило, на їх зовнішній поверхні. На дверях такі сліди локалізуються на петлях, засуві, закладці, вушках дверних накладок, засувках для фіксації стулки дверей. На люках сліди утворюються на петлях і пружинних засувках. У даху, підлозі, стінах вагона виявлені сліди розпила являють собою наскрізні П-подібні розрізи, що дозволяють одержати доступ до перевезеного вантажу;

- ✓ *свердління* – становлять наскрізні та глухі отвори, що виявляються в казані цистерн, бункерах хоперів та інших вагонів, призначених для перевезення сипучих вантажів, у корпусі ЗПП у вигляді спіралевидних трас, заусенців і шорсткостей металу.

Крім того, виявлення слідів свердління дозволяє визначити характер використаного інструмента, з якого боку провадився злом, а також встановити зняття злочину, оскільки розмір слідів свердління, дає змогу визначити діаметр свердла і його конструктивні особливості.

- ✓ *розрізу (розруб)* – утворюються в результаті впливу на ЗПП, перев'язочні і пакувальні засоби, стіни, дах і підлогу вагона ріжучими зняттями.

Залежно від використовуваного ріжучого зняття, характерними ознаками його використання є сліди у вигляді насічок, перекатів і трас від виїмок і виступів ріжучої кромки леза. При огляді таких об'єктів, як ЗПП (пломбувальний трос) і перев'язочний засіб (наприклад, металеві стропи, обкантовувальні стрічки), виявляються сліди розрізу, що свідчать про перекручення перешкоди. Характерними ознаками перекручення пломбувального троса і металевих строп є втиснені сліди лез, зустрічне зрушення й ущільнення металу, Х- подібний профіль поверхні поділу або одностороннє зрушення з ущільненням і клиноподібний профіль поверхні поділу, траси від дефектів крайок лез<sup>1</sup>.

Окрему групу слідів злому складають термічні і хімічні сліди подолання перешкод. Термічні сліди – утворюються в зоні дії на перешкоду

---

<sup>1</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, С. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

(запірно-пломбувальний трос, металеві стропи, обкантиовувальні стрічки) і поза нею, на навколишніх предметах (корпус ЗПП, двері, люки вагонів, пакувальні засоби).

Сліди, утворені в зоні термічного розрізу, являють собою напливи металу, шлаків, окалину, оплавлення металу, кольору мінливості (райдужні смуги). На навколишніх предметах утворюються сліди кіптяви. Хімічні сліди – можуть бути виявлені як на перешкоді – ЗПП у вигляді крапель, плям, поглиблень, патьоків їдкої рідини, роз'їдання металу. Також сліди хімічного впливу виявляються на «вушках» дверних накладок, дверях, люках вагонів у вигляді відсутності фарби на їхній поверхні.

До матеріально-фіксованих слідів, що вказують на участь одного чи декількох осіб у вчиненні крадіжки, їхнє переміщення в місцях вилучення – вагоні і заволодіння вантажем – між коліями, залізничній полотнищі, шляху проникнення і відходу з місця події, належать сліди рук, взуття, транспортних засобів. Локалізація слідів пальців рук залежить від способу проникнення у вагон – з подоланням перешкод чи вільним доступом, а відтак, і від типу одиниці рухомого складу – критий, ізотермічний вагон, цистерна, піввагон. Так, залежно від подоланої перешкоди сліди пальців рук виявлялися на корпусі ЗПП, «вушках» дверних накладок, замку-закидачці, ручці люка, на краях проломів стін, підлоги, даху. У тих випадках, коли злочинець вчиняв крадіжку так званім «вільним доступом», сліди рук відображалися на краях бортів кузова піввагона, поручнях, бокових сходах.

Наявність слідів рук на таких перешкодах у певних випадках дозволяє визначити стать, зріст, вік, професію особи, що їх залишила. Сліди рук, що дозволяють встановити їхню належність певній особі, виявляються на пакувальних матеріалах – усадочних плівках, дерев'яних, картонних шухлядах, контрольних стрічках і штучних вантажах – запчастинах до автомобілів і сільськогосподарської техніки (лобових, бокових стеклах, кришці багажника, хромованих ручках дверей, у кабіні). Такого роду сліди також виявлялися на знаряддях злому, предметах і речах, кинутих чи випадково загублених злочинцями.

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

**Другу групу слідів складають предмети і речі**, кинуті чи випадково загублені злочинцями у вагонах, між коліями, території, що прилягає до залізничної полотнини, станційних об'єктах, лісопосадках. Такими предметами є:

- ✓ *залишки вантажу, пакувальні та перев'язочні засоби, їхні фрагменти* – контрольна, пакувальна стрічка, плівка, дріт,

етикетки, ярлики. Саме перелічені предмети найчастіше виявлялися в ході огляду місця події;

- ✓ *знаряддя злому* – для подолання перешкод злочинці використовують механічні, термічні, хімічні типи знаряддя.

Зокрема, найчастіше застосовуваними для злому ЗПП, стін, підлоги, даху, дверей, люків вагона, пакувальних і перев'язочних засобів, є знаряддя механічного типу – ножівка, дріль, сокира, домкрат, монтировка, кліщі – гострозубці, ножиці гільйотинного типу.

Для пролому підлоги, ґрат люків, дерев'яної тари використовуються підручні (випадкові) засоби, наприклад, частини металевих труб; для розкриття ЗПП – різні відмички, заздалегідь виготовлені злочинцями, наприклад, конусна металева пластина, виготовлена з рулетки.

Для термічних розрізів злочинці використовують зварювальний пальник, різак, електрозварку, автоген, паяльно-зварювальні олівці, хімічних – різні кислоти.

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

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

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

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

**Сліди-речовини біологічного походження.** Частіше на місці події залишаються сліди крові. Вони утворюються при можливих пораненнях злочинців після необережного застосування знаряддя злому, внаслідок

переміщення ящиків з вантажем та здійснення інших операцій під час руху потяга.

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

Отже, типові сліди як елемент криміналістичної характеристики розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті дають змогу сформулювати уявлення про спосіб вчинення кримінального правопорушення, предмет злочинного посягання, особу злочинця, відображають обстановку, в якій вчинено крадіжку, тобто вони є носіями різнобічної інформації, до якої може звертатися слідчий при розслідуванні розкрадань.

### 3. Попередження розкрадань вантажів та елементів інфраструктури

Ефективність профілактичної роботи підрозділів Національної поліції України в багатьох випадках визначається повнотою виявлення не тільки загальних причин та умов сприяючих вчиненню крадіжок вантажів, а й специфічних, які характерні тільки для залізничного транспорту.

Так, з метою попередження крадіжок вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті підрозділами Національної поліції проводяться загально-профілактичні (направлені на виявлення й усунення причин та умов, які сприяють їх вчиненню) та індивідуально-профілактичні заходи відносно осіб, від яких, судячи по їх антигромадській поведінці, слід очікувати вчинення таких кримінальних правопорушень, які здійснюються по трьох основних напрямках:

- ✓ виявлення причин та умов, які сприяють вчиненню крадіжок вантажів та елементів інфраструктури, розробка та здійснення заходів по їх усуненню;
- ✓ виявлення осіб, від яких, судячи по достовірно встановлених фактах їхньої протиправної поведінки, можна очікувати вчинення крадіжок вантажів та елементів інфраструктури і вжиття відносно таких осіб заходів виховного впливу відповідно до чинного законодавства;
- ✓ виявлення осіб, які замишляють або підготовлюють крадіжки вантажів та елементів інфраструктури і вжиття заходів по запобіганню цим кримінальним правопорушенням на стадії підготовки або замаху.

Власне, загальна профілактика, яку проводять підрозділи Національної поліції України направлена на виявлення причин злочинності на транспорті та умов, що їм сприяють.

Інформація про причини та умови, що сприяють крадіжкам вантажів та елементів інфраструктури надходить до підрозділів Національної поліції з різних джерел. Це можуть бути матеріали рейдових перевірок діяльності підприємств транспорту та службової діяльності посадових осіб, листи, заяви та повідомлення громадян, повідомлення посадових осіб, які працюють на об'єктах транспорту, матеріали розслідування кримінальних проваджень та інші гласні і негласні джерела. Умови, які сприяють вчиненню крадіжок вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті, залежать від різноманітних факторів, але умовно їх можна розділити на три групи:

- ✓ умови, які пов'язані з недоліками в роботі підрозділів НПУ;
- ✓ умови, які пов'язані з недоліками в роботі транспортних підприємств, організацій та установ;
- ✓ умови, які існують незалежно від якості роботи вказаних органів.

*Так, до першої групи слід віднести:*

- ✓ упушення в організації розстановки сил, проведенні оперативно-розшукових заходів в цілому підрозділами НПУ та безпосередньо підрозділами кримінальної поліції (без урахування конкретної оперативної обстановки стосовно часу доби, дня тижня і т. ін.);
- ✓ відсутність належної взаємодії між територіальними підрозділами НПУ;
- ✓ неналежна організація оперативної роботи;
- ✓ відсутність належного оперативного обліку кримінального елементу та недбале ставлення до проведення ініціативного пошуку й інших методів ОРД підрозділами кримінальної поліції НПУ;
- ✓ несвоєчасний обмін оперативною інформацією з іншими територіальними підрозділами НПУ;
- ✓ у зв'язку з плінністю працівників підрозділів кримінальної поліції виник низький рівень оперативної майстерності та відсутність ініціативи в окремих оперативних працівників;
- ✓ відсутність належної взаємодії з підрозділами воєнізованої охорони, які несуть охорону об'єктів на транспорті та супроводжують вантажі;
- ✓ відсутність належного контролю за поведінкою осіб, особливо із числа робітників залізничного транспорту, спосіб життя яких дає підстави передбачати, що вони можуть займатися крадіжками вантажів та інших видів злочинів;
- ✓ несвоєчасне, а інколи неправильне реагування на факти виявлення ознак крадіжок вантажів;
- ✓ недостатня цілеспрямованість інших підрозділів НПУ на виявлення та розкриття цих злочинів.

*До другої групи умов можна віднести:*

- ✓ недоліки в організації роботи окремих служб залізничного транспорту;
- ✓ несвоєчасне, а в деяких випадках і невірне реагування окремих посадових осіб, підприємств, установ, організацій залізничного транспорту на інформацію або подання підрозділів НПУ щодо усунення причин та умов вчинення крадіжок вантажів;
- ✓ порушення встановлених правил складування та зберігання контейнерів з вантажами, а також перепускного режиму на контейнерних майданчиках;
- ✓ порушення правил обробки завантажених вагонів при перевезенні вантажів (перевищення сили ударів вагонів при їх спуску з гірок та маневрових роботах; знаходження на станціях, роз'їздах вантажних поїздів, в тому числі з цінними вантажами, без охорони та локомотивів і т. ін.);
- ✓ незацікавленість ряду робітників станцій у своєчасному виявленні комерційних браків у вагонах (контейнерах) на шляху слідування поїздів. Відповідно до Інструкції по актово-

претензійній роботі відповідальність за нестачу вантажів несе головним чином та станція, на якій було виявлено комерційний брак;

- ✓ порушення робітниками транспорту і клієнтських організацій технологій транспортування вантажів: завантаження цінних вантажів у несправні в комерційному відношенні вагони (контейнери); неправильне розміщення контейнерів у напіввагонах і на платформах, а також закріплення вантажів на відкритому рухомому складі, що дає злочинцям можливість безперешкодного доступу до них; навмисне порушення правил завантаження та розвантаження контейнерів; перевищення допустимої швидкості руху вагонів при їх сортуванні; неповне і неточне нанесення маркувальних знаків на окремі вантажні місця (вагонів);
- ✓ халатне ставлення до оформлення перевізних документів при завантаженні, сортуванні дрібних відправок і контейнерів;
- ✓ неналежне забезпечення з боку відповідних посадових осіб зберігання вантажів на станціях;
- ✓ слабкий контроль з боку адміністрації залізничних станцій за роботою осіб, пов'язаних з обробкою вантажів і рухомого складу;
- ✓ невиконання деякими робітниками воєнізованої охорони своїх обов'язків та недостатній контроль за їх діяльністю;
- ✓ тривалі стоянки вантажних поїздів у нічний час біля вхідних semaфорів станцій та роз'їздів;
- ✓ тривалі простой поїздів з вантажами в очікуванні розвантаження;
- ✓ відсутність огорожень, освітлення та перепускного режиму на багатьох вантажних об'єктах.

*До третьої групи умов можна віднести:*

- ✓ недосконалість запиірних пристроїв та пломбувальних систем вагонів (цистерн) та контейнерів, і відсутність надійних пристроїв закриття стельових та бокових люків вагонів, що надає можливість злочинцям досить швидко і без застосування якихось особливих технічних засобів та спеціально виготовлених інструментів (пристроїв) відкривати вагони, контейнери, локомотиви тощо. Це призводить у цілому ряді випадків і до мимовільного відкриття вагонів та контейнерів при проведенні маневрових робіт, що породжує бажання у робітників транспорту заволодіти вантажем;
- ✓ наявність у складі робітників різних служб управлінь і відділень залізниць осіб, раніше судимих за аналогічні кримінальні правопорушення<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, С. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

Відповідно, з метою попередження розкрадань вантажів та елементів інфраструктури, підрозділи кримінальної поліції повинні:

- ✓ систематично аналізувати оперативний стан відносно вантажних перевезень;
- ✓ забезпечувати ретельну перевірку і прийняття, відповідно до законодавства, відомчих нормативних актів, заходів по фактах крадіжок та нестачі вантажів;
- ✓ проводити щомісячну звірку зареєстрованих у журналах єдиного обліку заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події фактів крадіжок з даними обліку вантажної служби, воєнізованої охорони, та щоквартально проводити взаємозвірку між підрозділами Національної поліції;
- ✓ проводити оперативну роботу на прикордонних та перевалочних станціях, пунктах довантаження й сортувань, в населених пунктах, що прилягають до залізничних магістралей, та місцях збуту викраденого майна.

Разом з тим, про виявлені причини та умови підрозділи Національної поліції зобов'язані своєчасно інформувати керівників залізниць, відділень, станцій, організацій та інші підприємства транспорту і вносити пропозиції (рекомендації) щодо їх усунення. Інформація, яка направляється в ці установи, повинна мати чіткий (конкретний) характер і містити відомості про:

- ✓ виявлені факти крадіжок вантажів, безгосподарності, розбазарювання товарно-матеріальних цінностей;
- ✓ викриття стійких злочинних груп розкрадачів вантажів із числа робітників транспорту та їх співучасників серед вантажоодержувачів (вантажовідправників);
- ✓ відправлення номенклатурних та експортно-імпорتنих вантажів без супроводження воєнізованої охорони або провідників;
- ✓ залишення без охорони поїздів, тимчасово затриманих на проміжних станціях та запасних коліях;
- ✓ невжиття заходів по обладнанню загороджувальних пристроїв, зовнішнього освітлення, охоронної сигналізації вантажних дворів та контейнерних пунктів, про відсутність належного режиму охорони на об'єктах;
- ✓ факти порушень при підборі та розстановці матеріально відповідальних осіб і т. ін.

У подальшому, узагальнена інформація про зловживання, вчинені працівниками транспорту надсилається адміністраціям відповідних підприємств, установ та організацій.

Вбачається, що в організації боротьби з крадіжками вантажів та елементів інфраструктури, велике значення має проведення міжвідомчих сумісних нарад за участю керівництва та відповідальних працівників залізниць, підрозділів НПУ та прокуратури. Під час таких нарад, де розглядається широкий аспект питань про стан забезпечення зберігання

вантажів, приймається рішення щодо проведення конкретних профілактичних заходів, які є обов'язковими для виконання всіма працівниками вищеназваних відомств.

Важливо, щоб керівники підрозділів НПУ брали участь у селекторних нарадах, які постійно проводяться на залізниці. На такій нараді присутні керівники всіх галузевих служб залізниць. Беручи участь у таких селекторних нарадах, працівники НПУ безпосередньо доводять проблеми, які існують на залізниці, до відповідальних працівників, які можуть оперативно реагувати на усунення недоліків, пов'язаних зі збереженням та охороною вантажів<sup>1</sup>.

Крім того, з метою здійснення загальної профілактики крадіжок вантажів та елементів інфраструктури необхідно широко використовувати можливості преси та соціальних мереж. Особливо велике профілактичне значення мають публікації матеріалів по завершених розслідуваннях по кримінальним провадженням про крадіжки вантажів із рухомого складу або вантажних дворів.

Власне, усунення виявлених причин і умов, які сприяють вчиненню даних кримінальних правопорушень, є одним з основних напрямків профілактичної роботи підрозділів НПУ. До цієї діяльності необхідно якомога ширше залучати адміністрацію залізниць, відповідних представників громадських формувань залізничників, відновити практику товариських судів і т. ін.

Не менш важливим напрямом попередження розкрадань вантажів та елементів інфраструктури на залізничному транспорті є виявлення осіб, від яких можна очікувати вчинення крадіжок або замаскованих розкрадань вантажів. Важливе значення у виявленні таких осіб мають джерела інформації, які поділяються на гласні і негласні. Часто в такій інформації дається дуже докладна і достовірна характеристика окремим робітникам транспорту і клієнтських організацій, причетним до зберігання і перероблення перевезених матеріальних цінностей. Відображається їх ставлення до забезпечення збереження майна, визначається моральна та соціальна життєва позиція, властива для кожного з них. З цих повідомлень можна черпнути цінну інформацію про типові для конкретної особи риси, властивості характеру, що мають значення для проведення відповідних індивідуально-профілактичних заходів.

Крім того, не варто знімати з рахунків і досить корисну інформацію про осіб, які цікавлять працівників кримінальної поліції, яка утримується в різного роду офіційних документах станцій, а також у клієнтських організаціях. Характеристики, довідки, подання – ось далеко не повний перелік офіційних документів, які можуть допомогти у вивченні особистості

---

<sup>1</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, С. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

робітника, який цікавить оперуповноваженого. Дієвим засобом отримання даних про правопорушників, що мають оперативний інтерес, є також заходи, здійснювані як безпосередньо самим оперативним працівником, так і за його дорученням іншими особами. Це перш за все бесіди, опитування, які проводяться оперуповноваженим по конкретних фактах крадіжок вантажів. У ході їх проведення можуть бути отримані необхідні відомості про особисті якості співбесідника, перевірена їх щирість, доброзичливість та лояльність до підрозділів НПУ. З усього наведеного вище вивчення у подальшому складається суцільний особистий образ особи, яка становить оперативний інтерес. Залежно від отриманої інформації, у кожному конкретному випадку необхідно індивідуально підходити до вибору засобів та методів виховного впливу на таку особу.

Моніторинг контингенту осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення на залізничному транспорті показує, що до їх числа належать особи, які знають особливості роботи транспорту. Зокрема:

- ✓ особи, які працюють на об'єктах залізничного транспорту;
- ✓ особи, які раніше працювали на об'єктах залізничного транспорту;
- ✓ особи, які є представниками вантажовідправників та вантажоодержувачів, котрим відомо про роботу різних служб залізничного транспорту по роду виконання службових обов'язків;
- ✓ родичі чи знайомі названих категорій осіб;
- ✓ особи, які проживають поблизу станцій чи залізничних колій, в тому числі бездоглядні підлітки, які знають про деякі особливості роботи транспорту;
- ✓ інші особи, які використовують транспорт для переміщення тощо.<sup>1</sup>

Разом з тим, відносно виявлених осіб підрозділами кримінальної поліції проводиться профілактична бесіда, яка може здійснюватися безпосередньо оперуповноваженим або за участю осіб, які можуть позитивно вплинути на цю особу, профілактична бесіда з боку членів трудового колективу, родичів, авторитетних осіб і т. ін. У ряді випадків та при наявності підстав встановлюється оперативний та адміністративний контроль за їхньою поведінкою. У всіх випадках для вжиття відносно виявлених осіб вказаних заходів, оперуповноважені підрозділів кримінальної поліції повинні володіти достатніми фактичними даними (інформацією) про антигромадську поведінку цих осіб. Головною умовою успішного здійснення індивідуальної профілактики є своєчасне виявлення осіб, від яких внаслідок їхньої антигромадської поведінки можна очікувати вчинення злочинів, взяття їх на оперативний облік і

---

<sup>1</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Сторов, С. В. Поляков, І. Л. Форнальчук, Т. Г. Щурат. – Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

проведення з ними відповідних виховних (попереджуючих) заходів. Проведення індивідуальних профілактичних заходів підрозділами кримінальної поліції поєднується з певними труднощами, оскільки виявлення осіб, схильних до вчинення кримінальних правопорушень на об'єктах залізничного транспорту і які становлять оперативний інтерес, здійснюється на території обслуговування різних підрозділів НПУ. Місця роботи або проживання цих осіб часто знаходяться на значній відстані від об'єктів транспорту і підрозділів НПУ. У таких випадках наявність тісного контакту між підрозділами поліції і надання взаємної допомоги є неодмінною умовою успішного проведення заходів щодо виявлення осіб, які становлять оперативний інтерес та проведення відносно них профілактичних заходів. Попередження крадіжок вантажів з боку виявлених осіб слід здійснювати поряд із заходами по виявленню та усуненню обставин, які сприяють вчиненню цих злочинів. Для ефективної організації такої роботи перш за все необхідно добре вивчити контингент осіб, які безпосередньо причетні до здачі, прийому, зберігання та видачі вантажів, як на об'єктах залізничного транспорту, так і в його основних (вражених крадіжками) клієнтських підприємствах, організаціях та установах. З цією метою оперуповноваженому кримінальної поліції необхідно налагодити чіткий і регулярний облік таких осіб.

**У кожному конкретному випадку аргументами спонукання осіб до добровільної відмови можуть бути:**

- ✓ акцентування уваги правопорушників на обставинах, які перешкоджають вчиненню крадіжки і сприяють швидкому її розкриттю (наприклад, наявність воєнізованої охорони, постійні патрулювання у парках та на окремих коліях станцій і т. ін.);
- ✓ переконання у неможливості надійно сховати викрадене або непомітно збути його;
- ✓ приклади про факти крадіжок вантажів та елементів інфраструктури, які були успішно розкриті Національною поліцією;
- ✓ згадування про тяжкість покарання за крадіжку майна, а також про невідворотність моральних страждань для членів сім'ї;
- ✓ стимулювання позитивних якостей особистості правопорушника;
- ✓ акцентування уваги на складностях і труднощах вивозу викраденого з території вантажного об'єкта станції;
- ✓ несприятливі матеріальні та моральні наслідки для рідних і близьких профілакованих осіб у випадках їх викриття та покарання за вчинені злочини. Інколи буває корисно акцентувати увагу даних осіб на позитивні якості особистості, можливих перспективах просунення по службі, створення хорошої, здорової сім'ї тощо.

Крім того, значну роль у проведенні індивідуальної профілактичної роботи повинні відігравати трудові колективи залізничників, адміністрація станцій, суспільні формування підприємств транспорту. Враховуючи, що особи, схильні до вчинення кримінальних правопорушень із числа

залізничників, значну частину свого часу проводять в оточенні інших залізничників із числа активних членів різного роду громадських формувань по забезпеченню зберігання вантажів, а також керівників середньої ланки транспортної адміністрації (начальники станцій, їхні заступники, завідуючі вантажними дворами, контейнерними пунктами тощо) необхідно більшу частину виховної роботи покласти на дану категорію осіб. Поряд з цим нерідко ефективною мірою є безпосередній вплив оперативного працівника кримінальної поліції на осіб, які замишляють або підготовлюють крадіжку вантажів чи елементів інфраструктури.

Вбачається, що найбільш складним напрямком роботи підрозділів кримінальної поліції є виявлення, попередження та запобігання кримінальним правопорушенням, що задумуються та готуються. Попередження та запобігання задуманим і підготовлюваним кримінальним правопорушенням полягає у проведенні оперативно-розшукових та інших заходів, що забезпечують виявлення осіб, які задумали скоїти кримінальне правопорушення або вже вчиняють підготовчі дії до його вчинення, і відмова цих осіб від злочинних намірів і дій, а при наявності законних підстав – притягнення їх до кримінальної відповідальності за підготовку до кримінального правопорушення.

Встановлено, що найбільш типовими способами підготовки до вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури є:

- ✓ завчасний вибір об'єкта;
- ✓ попереднє вивчення об'єкта (отримання відомостей про наявність і характер вантажу, що перевозиться, умови його охорони), а також обстановки (місця, часу доби), в якій має відбуватися здійснення злочинного наміру;
- ✓ вибір способу вчинення крадіжки вантажу чи елемента інфраструктури;
- ✓ завчасна підготовка знаряддя та засобів, які полегшують здійснення злочинного наміру (знаряддя злому, транспортні засоби для пересування та перевезення викрадених цінностей);
- ✓ пошук співучасників, розробка плану вчинення крадіжки, розподіл ролей і дій по вилученню, переміщенню, приховуванню вантажу;
- ✓ обладнання схованок для зберігання викрадених цінностей (по місцю мешкання або роботи, на місцевості прилягаючій до залізниці), пошук каналів збуту викраденого вантажу;
- ✓ завчасна підготовка алібі тощо.

Особливості кожного способу вчинення крадіжки вантажу обумовлюють характер їх підготовки. Найчастіше підготовчі дії здійснюються особами із числа залізничників або осіб, які раніше працювали на залізничному транспорті.

В більшості випадків, як правило, основну підготовку до вчинення розкрадань злочинці ведуть поза межами об'єктів залізничного транспорту. На об'єкти залізничного транспорту вони прибувають, як правило, вже з

виношеним наміром, або повністю підготовленими до вчинення кримінального правопорушення. Усе це створює специфічні умови, в яких доводиться будувати оперативно-розшукову роботу по виявленню таких осіб.

Щоб виявити осіб, які задумують або готуються до вчинення викрадення вантажу, використовуються різні гласні і негласні джерела інформації. Як свідчить практика, на цьому етапі, як правило частіше використовується інформація, що надходить від негласних джерел. Залежно від стадії розвитку і здійснення злочинного наміру працівник підрозділу кримінальної поліції приймає відповідні рішення про способи і заходи попередження або запобігання таким злочинам. Перш за все, здійснюються заходи індивідуально-профілактичного характеру (впливу) відносно осіб за які вище згадувалися. У випадку, коли вжиті оперативним працівником заходи виявилися безрезультатними, і профілактовані особи продовжують підготовку до вчинення даних злочинів, постає необхідність прийняття більш рішучих дій.

Також, з метою попередження, запобігання крадіжок вантажів можуть здійснюватися заходи зі створення обстановки, яка виключала б можливість вчинення правопорушення. До числа таких заходів належать:

- 1) посилення охорони об'єктів;
- 2) виставлення спеціальних постів із працівниками поліції, воєнізованої охорони; переміщення цінних вантажів у приміщення з умовами, придатними для їх надійного зберігання;
- 3) переведення робітників залізничного транспорту, які підготувалися до крадіжки вантажу, в іншу зміну, бригаду тощо.

Інколи для попередження розкрадань вантажів та елементів інфраструктури достатньо усунути умови, які сприяють їх вчиненню. Наприклад, покращання освітлення на об'єктах транспорту, посилення охорони, виставлення додаткових постів та інше. В силу особливостей умов на транспорті, а також залежно від конкретної обстановки, підрозділи НПУ змушені інколи попереджати злочини на стадії замаху. Для попередження крадіжок на стадії замаху підрозділи кримінальної поліції сумісно з підрозділами воєнізованої охорони влаштовують засідки у вантажних парках, на контейнерних майданчиках та інших місцях зберігання вантажів. Засідки можуть влаштовуватись неподалік від місць, де товарні поїзди уповільнюють хід, та є інформація, що злочинці в цьому місці мають намір вчинити крадіжку під час руху.

Відповідно, вся робота із попередження розкрадань вантажів та елементів інфраструктури повинна будуватися на цілеспрямованій діяльності всіх підрозділів НПУ, інших правоохоронних органів, адміністрацій транспортних підприємств, організацій і установ, громадськості. Тільки комплексний підхід до організації виконання цього завдання може дати позитивний результат<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Єгоров, Є. В. Поляков, І. Л. Формальчук, Т. Г. Щурат. Одеса, 2019. 82 с.

#### 4. Виявлення ознак розкрадань вантажів та елементів інфраструктури

Статутом залізниць України визначається порядок прийому, огляду та здачі вантажних поїздів, а також відповідальність станцій і залізниць за збереження вантажів під час їх перевезення.<sup>1</sup> Для уникнення відповідальності окремі робітники пунктів комерційного огляду на стикових станціях суміжних залізниць ігнорують цей порядок, і порушуючи Статут, відправляють по призначенню рухомий склад з явними ознаками крадіжок вантажів, не вживаючи заходів по усуненню комерційної несправності і відповідного документування таких фактів. Це складає для органів Національної поліції України певні труднощі при встановленні місць вчинення розкрадань та організації розшуку злочинців і викраденого по «гарячих» слідах.

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

Так, *оперативний заслон* - це допоміжний підрозділ органу НПУ, який створюється на стикі залізниць або їх відділень з метою своєчасного виявлення вагонів і контейнерів з ознаками крадіжок вантажів і вжиття необхідних заходів по розшуку злочинців та викраденого, а також певною мірою сприяє виявленню найбільш криміногенних ділянок залізниць.

Головним завданням оперативних заслонів є: своєчасне виявлення комерційного браку та вагонів зі слідами крадіжок при їх прийомі на стикових з сусідніми залізницями станціях; затримання та перевірка осіб, які слідують у товарних поїздах на порушення встановлених правил.

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

---

<sup>1</sup> Про затвердження Статуту залізниць України: постанова КМУ від 6 квітня 1998 р. № 457: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>

крадіжок вантажів по проходженню незначного часу і своєчасному проведенню відповідних заходів по виявленню та викриттю винних<sup>1</sup>.

Зокрема, при вчиненні крадіжок вантажів та елементів інфраструктури злочинці використовують різні хитрощі та маскують сліди кримінальних правопорушень, тому при створенні оперативних заслонів особлива увага приділяється відбору працівників поліції. При цьому враховується тривалість їх служби в органах, знання технології роботи станції та комерційної роботи залізничного транспорту, а також способів вчинення крадіжок. Такі критерії сприяють правильному вибору направлення оперативного пошуку осіб, які вчинили крадіжку.

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

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

У теперішній час підрозділам поліції доцільно використовувати три види постійно діючих оперативних заслонів:

- ✓ на вантажних станціях;
- ✓ на стикових станціях сусідніх залізниць;
- ✓ на стиках відділень залізниць.

**Так, важливою з форм оперативного заслону є постійно діючий оперативний заслон на вантажних станціях.** Оперативний заслон, як правило, повинен дислокуватись на території функціонування пункту комерційного огляду поїздів. Діє він у взаємодії з адміністрацією залізничного транспорту, робітниками пункту комерційного огляду й воєнізованої охорони Укрзалізниці та представниками громадськості.

---

<sup>1</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с.

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

**До другої форми оперативного заслону належить сумісний постійно діючий оперативний заслон**, який організовується на стиках станцій двох сусідніх залізниць. Створення такої форми оперативного заслону викликано і низкою негативних явищ, які склалися у практиці роботи поліції. Наприклад, якщо на стиковому заслоні конкретної залізниці ретельним станом оглядаються вагони і виявляються комерційні браки в поїздах, які прибувають на територію, яка обслуговується цим заслоном, то всі матеріали (в тому числі і комерційний акт) направляються до органу поліції, звідки прибув цей поїзд. І навпаки, при халатному огляді поїздів, які відправляються на сусідню територію обслуговування, будь-який виявлений брак стає предметом подальшого розгляду їх поліцією на транспорті. Тому організація сумісних заслонів створює реальну можливість забезпечення об'єктивного і ретельного огляду поїздів, що прибувають і відправляються.

Звичайно, що процес створення нових організаційно-тактичних форм боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі - оперативних та внутрішньодорожніх заслонів на стикових станціях - супроводжується певними труднощами як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру.

*До числа об'єктивних труднощів* слід перш за все зарахувати відсутність необхідної штатної чисельності співробітників для формування заслонів, неможливо домагатися позитивних результатів у роботі заслонів тільки за рахунок маневрування наявними силами, а також проблеми, пов'язані з матеріальним забезпеченням (спецодяг, оперативна та криміналістична техніка, зв'язок та інше). Керівництвом станцій слабо вирішується питання про виділення приміщень для здійснення нормальної роботи оперативного заслону, а наявні кімнати у вокзалах станцій не відповідають передбаченим вимогам.

*Розглядаючи труднощі суб'єктивного характеру*, слід сказати про прояви в деяких керівників органів поліції інертності, повільності, скептицизму, недооцінки важливості організації цієї форми боротьби зі злочинністю<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с. (С.34).

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

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

Важливою умовою, яка сприяє правильній організації роботи підрозділів НПУ щодо розкриття крадіжок вантажів і замаскованих розкрадань вантажів та елементів інфраструктури, є повнота і своєчасність реєстрації повідомлень про факти вчинених крадіжок.

Так, відповідно до Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України (затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України 27 квітня 2020 року № 357)<sup>1</sup>, алгоритм **орієнтовних невідкладних дій працівника чергової служби, при вчиненні крадіжки вантажів на залізничному транспорті** полягає у наступному:

### **1. З'ясувати:**

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

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

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

4) установчі дані та місце перебування заявника;

5) прикмети, установчі дані та місце перебування правопорушників.

---

<sup>1</sup> Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: наказ Міністерства внутрішніх справ України 27 квіт. 2020 р. № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text>

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

**3. Зареєструвати** повідомлення в установленому порядку.

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

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

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

**7. Надіслати до чергової служби вищого рівня** інформацію про обставини вчинення кримінального правопорушення, ужиті заходи та їх результати<sup>1</sup>.

Так, підставами для початку кримінального провадження кримінальний процесуальний закон визначає виявлення обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення (ст. 214 КПК України).

Приводами до початку кримінального провадження при розслідуванні розкрадань вантажів частіше бувають заяви або повідомлення підприємств, установ, організацій, а саме адміністрації залізниці, за фактами виявлення незбереження вантажів або результатами ревізій чи відомчих розслідувань; посадових осіб – відправників чи одержувачів вантажів, начальників станцій, працівників воєнізованої охорони, а також безпосереднє виявлення співробітниками поліції: нарядами патрульної служби, оперуповноваженими або слідчими ознак злочину. Рідше приводами до початку кримінального провадження стають заяви та повідомлення окремих громадян, представників громадськості, факти, опубліковані в засобах масової інформації.

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

У свою чергу, працівники залізничного транспорту, як правило, повідомляють органи поліції, коли надходить вагон з комерційним браком: відкритими люками на даху вагона, проломами в стінах, відсутністю ЗПП, закруток та пломб тощо. Після виявлення комерційного браку працівники залізничного транспорту складають акт загальної форми для засвідчення

---

<sup>1</sup>Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: Наказ Міністерства внутрішніх справ України 27 квітня 2020 року № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text>

обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу. В актах містяться дані про пошкодження дверей, стін, підлоги, даху, люків, замикаючих пристроїв, відсутність ЗПП, невідповідність відтисків на них і записів у супровідних документах. При вивченні акта загальної форми встановлюється місце та час виявлення порушень правил перевезення або виявлених несправностей, їхній характер, а також прізвища осіб, які виявили комерційний брак.

У більшості випадків матеріали, що складають повідомлення про незбереження вантажів, надходять після комісійної видачі вантажу, результатом перебігу якої є складений комерційний акт. Комерційні акти складаються: на місцях загального користування – в день вивантаження або в день видачі вантажу одержувачу; при вивантаженні на місцях не загального користування – в день здачі вантажу одержувачу. В цьому разі перевірка повинна здійснюватись до вивантаження, в процесі вивантаження чи відразу ж після нього. У разі неможливості скласти комерційні акти в указані терміни, вони складаються у всіх випадках не пізніше наступної доби.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин:

- ✓ невідповідності найменування, маси і кількості місць наявного вантажу
- ✓ даним, зазначеним у перевізних документах;
- ✓ виявлення вантажу без документів або документів без вантажу;
- ✓ псування, пошкодження вантажу;
- ✓ повернення залізниці викраденого вантажу.

Дані в комерційному акті зазначаються на підставі перевізних документів та виявлених обставин. Працівники залізниці повинні скласти комерційний акт при виявленні зазначених обставин або коли на наявність хоча б однієї з них вкаже відправник або одержувач вантажу.

Комерційні акти складаються у трьох примірниках на бланках установленної форми і заповнюються на друкарській машинці або чорнилами чітко, без будь-яких виправлень. На кожному акті проставляється штампель станції. Другий примірник акта видається одержувачу на його вимогу. Якщо комерційний акт складається на станції відправлення або на попутній станції, то другий примірник акта додається до перевізних документів. Про складений комерційний акт робиться відмітка на зворотному боці накладної і дорожньої відомостей<sup>1</sup>.

У комерційному акті детально описуються кількість вантажу, що залишився у наявності, стан вантажу і обставини, за яких виявлена незбереженість, а також обставини, які могли бути причиною її виникнення. Ніякі припущення та висновки щодо причини незбереженості або вини відправника та залізниці до акта не вносяться. Окремо в акті вказуються відомості про ЗПП (найменування станції, дороги, контрольні знаки, номер).

---

<sup>1</sup> Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / [К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін.]. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с. (С. 38)

У комерційному акті повинні бути вказані дані, що містяться у залізничній накладній:

- ✓ яким способом була визначена маса вантажу – за стандартом, трафаретом, обміром, умовно, а якщо шляхом зважування, то повинно бути вказано, на яких вагах – вагонних, товарних, електронних тощо;
- ✓ ким була визначена вага вантажу на станції відправлення – відправником чи залізницею;
- ✓ ким було завантажено вантаж у вагон – залізницею, відправником, портом чи пристанню.

Виходячи з даних перевізних документів і тих, що залишилися в наявності після перевірки вантажу, в комерційному акті відображується залізнична марка, кількість місць, вид упаковки, загальна вага вантажу, вага одного місця при стандартній упаковці. З урахуванням залишеного в результаті перевірки вантажу зазначаються відомості щодо пошкодженого вантажу. Детально зазначають результати перевірки кількості вантажу і тари, їхній стан, кріплення вантажу, комерційну та технічну справність вагону та інші обставини, що дозволяють встановити причину несправності. Комерційний акт підписує начальник станції (його заступник), начальник вантажного району (завідувач вантажного двору, складу, контейнерного відділу, контейнерного майданчика, сортувальної платформи, старший прийомоздавач) і прийомоздавач станції, а також одержувач, якщо він брав участь у перевірці. Особи, які склали чи підписали акти – комерційний та загальної форми з даними, що не відповідають дійсності, несуть встановлену законодавством відповідальність. На практиці трапляються випадки складання фіктивних актів з метою маскування вже вчиненого розкрадання або такого, що готується.

Означені вище відомості повинен знати будь-який слідчий, який спеціалізується на розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Всі дані, що містяться в акті загальної форми та комерційному акті щодо незбереження вантажу, треба перевірити. Нестача вантажу ще не вказує на його розкрадання.

Власне, виконання комплексу заходів дає можливість встановити місце вчинення розкрадань вантажів та елементів інфраструктури або передбачити, де він міг бути вчинений та зменшити перевірку кола осіб, причетних до вчиненої крадіжки.

## 5. Документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури

Весь процес документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури можна розділити на початкові (невідкладні) і подальші оперативно-розшукові заходи. При цьому, варто мати на увазі, що проведення деяких ОРЗ, охарактеризованих як першочергові, можуть залежно від конкретних обставин вчиненого кримінального правопорушення, виявитися необов'язковими, а деякі з подальших можуть опинитися серед початкових. До початкових (невідкладних) заходів можна віднести:

- ✓ виїзд оперуповноваженого у складі СОГ на місце події;
- ✓ виявлення свідків, очевидців вчиненого кримінального правопорушення;
- ✓ встановлення прикмет та можливих даних про особу злочинця, слідів, залишених на його тілі й одягу, можливого місця перебування або напрямку, в якому рухався злочинець;
- ✓ розшук та переслідування злочинця по «гарячих» слідах. З цією метою проводяться ОРЗ, блокування місцевості, тощо;
- ✓ направлення оперативних груп в місця можливої появи злочинця. У таких місцях проводяться заходи ініціативного пошуку;
- ✓ на виявлення злочинців орієнтується громадськість і особи, які конфіденційно допомагають оперативним підрозділам НПУ;
- ✓ обслідування прилеглих до місця події будівель, рухомого складу, навколишньої місцевості та найближчих перегонів;
- ✓ проведення загороджувальних заходів;
- ✓ здійснення заходів ініціативного пошуку серед робітників транспорту, громадян, які зібралися в районі місця події і проживають у прилеглих населених пунктах;
- ✓ про місця можливої появи злочинця, а також місця можливого збуту викраденого (магазини, ринки, ломбарди, тощо), прикмети злочинця(ів), обставини вчинення кримінального правопорушення орієнтуються підрозділи поліції.

Залежно від отриманої інформації, можуть проводитися й інші ОРЗ.

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

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

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

Обслідування прилеглих до місця події будівель, рухомого складу може проводитись, як у процесі огляду місця події, так і відразу після його закінчення. У цих місцях, як свідчить практика, можуть бути виявлені сховані або втрачені злочинцями викрадені вантажі або частини його упаковки, знаряддя кримінального правопорушення, а також сліди злочинця. Причому робітники транспорту найчастіше ховають викрадене в місцях, що безпосередньо прилягають до місця їх роботи (службові приміщення, шафи, призначені для робочого одягу, відкриті майданчики на території вантажних дворів, ящики для інструментів, близько розташовані кущі, зарослі, ями тощо).

Особи, які не працюють на транспорті, особливо після вчинення крадіжки під час руху поїзда, також нерідко ховають викрадене в лісосмугах, ямах, в нежилых будівлях та інших місцях, що близько прилягають до залізниці.

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

Якщо в результаті аналізу інформації буде висунута версія про можливе вчинення крадіжки на ділянці перегону до станції виявлення ознак злочину, то в обов'язки оперативної групи входить ретельне обслідування території цього перегону. Найближчий перегін обслідується шляхом пішого обходу, під час якого оглядаються як залізничні колії, так і смуга відводу з обох сторін. Причому в задачу пошуку включається також виявлення схованого викраденого вантажу або його решток, деталей упаковки, слідів взуття злочинців, можливих слідів транспорту, на якому злочинці могли вивезти викрадене майно. Одночасно встановлюються і опитуються громадяни, які знаходяться в смузі відводу або біля неї, робітники та інші службовці залізничного транспорту, які можливо спостерігали підозрілі дії сторонніх осіб.

Нерідко в процесі проведення ОРЗ працівники поліції виявляють викрадене, яке тимчасово заховане розкрадачами в смузі відводу. У таких випадках, як правило, проводиться засідка. Роль кожного, хто в ній бере участь, досить висока і відповідальна. Поліцейські повинні вміти непомітно і тихо розосередитись у місці розташування викраденого, вести спостереження

за об'єктом таким чином, щоб нічим не видати себе. Тут потрібна витримка і самовладання. Не можна голосно розмовляти, відкрито палити в темний час доби, покидати сховище без дозволу старшого засідки, відволікати увагу від об'єкта спостереження. Кожний учасник засідки повинен бути готовим в будь-який момент раптово, рішуче і вміло затримати злочинця. У випадку виявлення засідки, в залежності від обставин, здійснювати окремі пошукові заходи або переслідувати злочинця.

**Загороджувальні заходи** організуються у тих випадках, коли після вчинення крадіжки пройшло не багато часу і є підстави вважати, що злочинець ще не встиг вивезти (винести) викрадений вантаж чи елементи інфраструктури. Ці заходи являють собою блокування місць, звідки злочинці можуть вивозити (виносити) викрадене: пристанційні автомобільні дороги, неогороджені ділянки вантажних дворів (контейнерних пунктів), вулиці що прилягають до станції, зупинки міського транспорту, пішохідні переходи та мости.

Перед оперативними групами, задіяними для загороджувальних заходів, ставиться задача виявлення викраденого вантажу шляхом огляду автотранспорту, а також перевірки осіб, які ідуть від місця пригоди.

Розвідувальна робота має метою гласне і зашифроване встановлення фактів, які стосуються даної події, встановлення поінформованих осіб та підозрюваних. Включає в себе проведення оперативним складом опитувань серед робітників транспорту, як причетних до обробки даного поїзда (контейнера, вантажу), так і працівників інших пунктів і об'єктів цієї станції, присутніх представників клієнтських організацій – водіїв та експедиторів автотранспортних агентств, а також серед мешканців населених пунктів, які прилягають до місця події.

**Ініціативний пошук** за участю оперативних працівників повинен супроводжуватись активним використанням гласних і негласних сил.

Під час розкриття злочину активізується перевірка осіб, які перебувають на обліках НПУ, а також осіб, підозрюваних у підготовці або вчиненні крадіжок вантажів, з'ясовується, де ці особи знаходились під час вчинення крадіжки, чи не причетні вони до її вчинення.

Орієнтування особового складу поліції і територіальних підрозділів поліції. При виявленні ознак крадіжки вантажу в процесі прийому і технічного огляду прибулого на станцію поїзда негайно, з урахуванням даних розшифровки швидкостемірної стрічки, орієнтуються сусідні підрозділи поліції на проведення обслідування, опитів та розвідувальних заходів на роз'їздах, зупинних пунктах, де знаходився поїзд, в якому виявлена крадіжка, а також підрозділи поліції за місцем відправлення вантажу з проханням перевірити можливість крадіжки на обслуговуваних ними станціях або недовантаження матеріальних цінностей.

Про крадіжку необхідно відразу ж поінформувати весь особовий склад підрозділу поліції та патрульних нарядів. Інформація для особового складу повинна містити відомості про обставини вчинення крадіжки, про викрадений вантаж та прикмети злочинця (якщо вони відомі). Одночасно про

крадіжку інформуються суміжні підрозділи поліції. В орієнтуванні слід докладно описати спосіб вчинення крадіжки і ознаки викраденого вантажу, наявні прикмети зовнішності і одягу злочинця та іншу інформацію, яка стосується вчиненого злочину.

Терміновість надсилання інформації обумовлюється необхідністю узгоджених заходів ряду відділів поліції. На практиці нерідко буває, що крадіжка вчинена в одному районі, реалізація викраденого вантажу – в другому, а злочинець живе в третьому. Між тим деякі оперативні працівники не в повній мірі використовують цю можливість, не завжди турбуються про змістовність направлених орієнтувань, залишають багато їх без відповідного реагування.

Оперативне спостереження у місцях можливої появи злочинця, можливого зберігання викраденого вантажу і його збуту здійснюється одночасно з розсиланням орієнтувань, методом особового пошуку, за допомогою гласних і негласних сил. Активне його застосування допомагає швидко отримати дані, які дозволяють більш конкретно інструктувати особовий склад, проводити конкретні ОРЗ, ефективніше використовувати інші негласні засоби та методи, успішно з'ясувати і крок за кроком звужувати коло осіб, які підозрюються в вчиненні крадіжки.

При здійсненні ініціативного пошуку та інших заходів по виявленню осіб, причетних до крадіжки вантажу, слід враховувати способи збуту і зберігання викраденого, до яких вдаються злочинці.

Увага оперативних працівників повинна звертатися на виявлення осіб, поінформованих про раптову появу у тих чи інших громадян предметів, схожих з викраденим вантажем, а також осіб, які торгують речами приховано або займаються перепродажем, на підлітків, які торгують речами. Серед них можуть бути як самі злочинці, так і збувачі викраденого.

Якщо в результаті проведення першочергових невідкладних ОРЗ злочинці не виявлені, то працівники оперативних підрозділів, в зоні оперативної діяльності якого було вчинено кримінальне правопорушення, починають проведення подальших ОРЗ. Ці заходи проводяться у тісному контакті з іншими оперативними підрозділами НПУ. Характер, обсяг і направленість подальшої роботи по розкриттю крадіжки вантажу визначається залежно від результатів проведення початкових слідчих дій та оперативно-розшукових заходів.

Невідкладні ОРЗ не в усіх випадках дають позитивні результати. Зібрана в ході їх проведення інформація повинна бути використана для побудови версій – необхідного елементу подальших заходів по встановленню злочинців і виявленню доказів їхньої винності.

Звичайно на початку роботи з документування конкретної крадіжки вдається з'ясувати деякі факти, пов'язані з подією кримінального правопорушення.

Так, серед початкових слідчих (розшукових) дій перш за все потрібно зазначити огляд. Іншими перевіірочними діями можуть бути такі: отримання пояснень осіб, які виявили несправність вагонів або нестачу вантажу

(приймальників вагонів, прийомоздавачів, працівників воєнізованої охорони та інших осіб); ознайомлення з актом загальної форми та комерційним актом, документами навантаж (накладною, дорожньою відомістю, вагонним і натурним листами); книгами (прийому вантажу до відправлення, пломбування вагонів і контейнерів, прибуття вантажів, розвантаження вагонів, реєстрації комерційних несправностей).

Зокрема, специфіка складання залізничних документів полягає у спеціальній термінології, що при цьому використовується. Без знання термінів, які вживаються на залізничному транспорті, неможливо досконало дослідити характеристики кожного документа, повний обсяг інформації, яка може мати велике значення для відкриття кримінального провадження та розслідування крадіжки взагалі.

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони - одержувача. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу разом з вантажем.

Для підтвердження приймання вантажу до перевезення один примірник накладної в паперовому вигляді з присвоєним їй номером і датою приймання вантажу надається відправнику. Порядок підтвердження приймання вантажу до перевезення за електронною накладною (із накладенням ЕЦП) визначається договором між вантажовласником і залізницею.<sup>1</sup>

У ній вказується вид вантажу, кількість місць, характер упаковки, вага, спосіб визначення ваги, умови перевезення вантажу, найменування й адреса відправника та одержувача, станції відправлення та призначення, час прийняття станцією вантажу до перевезення, дані про кількість пломб та ЗПП. У накладній можуть бути відбитки штампів станцій на шляху прямування та позначки про складання супровідних комерційних актів. Порівнюючи вагу та кількість місць вантажу у вагоні з записами в накладній, можна визначити вид і кількість викраденого вантажу.

Крім того, до накладної можуть додаватися додаткові супровідні документи та документи дозвільного характеру на відправлення вантажу контролюючих органів, необхідність одержання яких передбачена законами України. У разі оформлення перевізного документа в електронному вигляді (з накладенням електронного цифрового підпису) супровідні документи додаються в електронному вигляді (виготовлені за допомогою сканера тощо). При цьому оригінали супровідних документів у паперовому вигляді направляються відправником безпосередньо одержувачу.

---

<sup>1</sup> Правила оформлення перевізних документів: Наказ Міністерства транспорту України 21.11.2000 №644 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України 08.06.2011 № 138); URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0863-00#Text>

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

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

Натурний лист складається на станції формування, прямує до станції сортування чи призначення й являє собою схему рухомого складу. В ньому зазначаються номери вагонів, їх характеристики, розташування в складі потягу. До натурального листа з кожного вагонного листа відповідним шифром вносяться всі зміни складу потягу під час прямування. Шляхом вивчення змісту натурального листа можна встановити номери вагонів і порядок їх розташування, вагу вантажу, пункти призначення для кожного вагону, відомості про супроводження вагонів охороною, а також знаходження вагону у вантажному парку під час вчинення розкрадання.

Разом з тим, ретельне вивчення перевізних документів дозволяє визначити фактичну наявність вантажу, що перевозиться, з зазначеними відомостями в накладних і вагонному листі, для встановлення кількості, найменування та ознак вантажу, якого не вистачає, або виявити наявність вантажу, що перевозиться без документів. Для того, щоб визначити, які саме документи потрібно оглянути, слідчому необхідно знати, де вони зберігаються, тобто мати спеціальні знання щодо процедури оформлення й зберігання документів та копій, діяльності органів та посадових осіб, які відповідають за їх оформлення та збереження.

Документи вивчаються безпосередньо слідчим під час проведення огляду або оперуповноваженими за дорученням слідчого. При огляді документів треба звертати увагу не тільки на відповідність реквізитів кожного з них існуючим, а і на можливі підробки первісного змісту.

Якщо під час вивчення документів і комерційного огляду вантажу виявлено його недостачу, то цей факт може свідчити про розкрадання. Але не завжди незбереження вантажу є наслідком розкрадання.

Взагалі, до видів незбереження вантажу на залізниці відносяться ті, що були допущені під час перевезення або зберігання на стаціонарних складах чи місцях загального користування:

- ✓ розкрадання вантажів;
- ✓ недостачі місць;
- ✓ недостачі маси
- ✓ вантажу;
- ✓ втрати, псування чи пошкодження вантажу.

І, навпаки, іноді розкрадання не пов'язане з виникненням недостачі вантажу. Ця ситуація може скластися, наприклад, при підробленні документів чи при розкраданні попередньо завантаженої у вагон продукції, що не була піддана обліку.

На те, що недостача вантажу в порівнянні з перевізними документами виникла внаслідок розкрадання, вказує те, що така недостача була виявленою при:

- ✓ зриванні пломб і ЗПП, слідах їх пошкодження та підробки;
- ✓ проломах стін, підлоги, стелі вагона чи контейнера, решіток вентиляційного люка, люкових решіток у критих вагонах, крізь які могло бути вчинено крадіжку;
- ✓ слідах насильницького пошкодження та розкритті тари вантажних місць;
- ✓ проломах стін, підлоги, стелі, через які могло бути вчинено розкрадання, розкритті замків або зриванні пломб складських приміщень;
- ✓ ознаках розкрадання вантажу, що перевозиться на відкритому складі порушення тари, запобіжного маркування тощо, в тому числі при крадіжках деталей автомобілів, тракторів і сільськогосподарських машин.

При виявленні комерційного браку вагону, в тому числі з ознаками викрадення вантажу, співробітники залізниці повинні припинити всі дії з вантажем і терміново сповістити органи поліції. Але на практиці це робиться не завжди.

При виявленні ознак розкрадання слідчий огляд повинен проводитись негайно. Але на практиці це зробити дійсно дуже важко, особливо якщо ознаки викрадення вантажу виявлені на невеликих станціях, де терміново зібрати СОГ дуже важко. Після прибуття на станцію потяга, в залежності від розмірів викраденого вантажу та об'єму передбачуваних робіт, необхідно або проводити огляд вагона в складі потяга (в разі розкрадань у невеликих розмірах), або, після зовнішнього огляду в складі потяга, вагон необхідно відчіпляти та проводити огляд на вантажному майданчику (у разі значних матеріальних збитків). Незважаючи на можливі порушення графіку руху, безумовно, краще проводити огляд вагона в складі потяга.

Так, у кримінальних провадженнях про крадіжки вантажів огляд місця події, як правило, проводиться двічі:

- ✓ первинний огляд проводиться в парку станції безпосередньо після виявлення крадіжки. Під час огляду фіксується стан одиниці рухомого складу і явно виражені ознаки здійснення злочину без ретельного огляду вантажу. Вагон (контейнер) пломбується тимчасовою

пломбою станції і складається акт загальної форми, в якому вказується відбиток пломби;

✓ повторний огляд проводиться на вантажному дворі (контейнерному майданчику), під час якого огляд рухомого складу та перевезеного вантажу проводиться в повному обсязі відповідно до ст. 237 КПК України<sup>1</sup>.

Огляд місця події у провадженнях про крадіжки вантажів проводиться слідчим за участю експерта в присутності понятих, представників станції і воєнізованої охорони Укрзалізниці. До складу понятих не допускається включати посадових осіб станції і робітників, пов'язаних з обробкою даного вантажу. У більшості випадків огляд місця події проводиться одночасно зі складанням залізничною адміністрацією комерційного акта.

У свою чергу, на місці події оперуповноважений встановлює:

- ✓ коли, ким і за яких обставин виявлено крадіжку;
- ✓ які зміни сталися на місці події з моменту виявлення крадіжки до прибуття СОГ.

Пристаючи до огляду, необхідно:

- ✓ ознайомитися з перевізними документами, звернувши особливу увагу на наявність актів загальної форми та комерційних актів, складених на шляху слідування, а також позначок у залізничній накладній про складання таких актів;
- ✓ визначити територію і об'єкти, які необхідно оглянути;
- ✓ намітити послідовність огляду;
- ✓ зафіксувати обстановку і об'єкт огляду шляхом фото-, відеозйомки.

При зовнішньому огляді рухомого складу виконуються наступні дії:

- ✓ визначається тип, вантажопідйомність та обшивка вагона (напіввагона), платформи, контейнера;
- ✓ звертається увага на трафаретні знаки, надписи, розмітки, наклейки по боках та дверях вагона;
- ✓ встановлюється наявність пошкоджень на стінах, дверях, даху, підлозі, люках вагона, чи не має кузов з зовнішнього боку слідів знарядь вчинення злочину;
- ✓ як зачинені двері, кришки бокових та верхніх люків, заслінка відсіпного люку, пічні розділки вагона;
- ✓ правильність пломбування і навішування пломб, справність зовнішніх замикаючих пристроїв у відповідному рухомому складі;
- ✓ чи не порушена оглядова частина пломбувального дроту, чи не підв'язана пломба обірваними кінцями дроту, чи не зв'язані вони між собою;

---

<sup>1</sup>Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / за заг. Ред.: В. Г. Гончаренка, В. Т. Нора, М. С. Шумила. К.: Юстініан, 2012. 1328 с.

- ✓ відмічається форма і матеріал пломби, зміст наявних на них відбитків;
- ✓ проводиться порівняння відбитків пломбувальних лещат на пломбах один з одним і відповідними даними в перевізних документах;
- ✓ виявляються зовнішні пошкодження пломб (вдавлення, випуклості, подряпини), сліди стискання або ударів, збільшені розміри, порушення вхідних отворів і т. ін.;
- ✓ встановлюється наявність дротових закруток на дверях, діаметр дроту, кількість витків, чи є сліди іржи, забруднення, а також пошкодження від ударів, розрізу, розроблення, перепилювання або розкручування закруток.

Пломби і закрутки з місця події вилучаються для подальшого направлення на трасологічну експертизу. В постанові про призначення трасологічної експертизи можуть бути з'ясовані наступні питання:

- ✓ якими пломбувальними лещатами зроблені відбитки на пломбах;
- ✓ чи одними пломбувальними лещатами зроблено відбитки на поданих пломбах (відбитки з місця події і на зразках);
- ✓ який зміст (текст) відбитків на пломбах;
- ✓ чи підлягала пломба повторному здавлюванню пломбувальними лещатами;
- ✓ чи можна з пломби витягти пломбувальний дріт, який проходить крізь неї, без порушення цілісності пломби;
- ✓ чи порушена цілісність пломби, якщо так, то яким чином і який інструмент для цього міг застосовуватися;
- ✓ чи є на пломбі сліди, залишені інструментом, який подається на дослідження.

Наведений перелік питань при призначенні експертизи не є вичерпним. Залежно від обставин конкретної справи він може бути доповнений і змінений.

При внутрішньому огляді рухомого складу виконуються наступні дії:

- ✓ звертається увага на те, як розташовано вантаж у вагоні, напіввагоні, на платформі, чи завантажені вони повністю чи є вільний простір;
- ✓ фотографується розташування вантажу всередині вагона (контейнера);
- ✓ встановлюється, який вантаж знаходиться у вагоні (контейнері);
- ✓ при виявленні вантажу або пошкодження його упаковки необхідно звернути увагу і ретельно описати (по можливості), сфотографувати в якому місці вагона, напіввагона, контейнера і як він був укладений, чи не допущено порушення правил завантаження і в чому ці порушення полягають;
- ✓ виявляються і докладно описуються пошкодження на дверях, стінах, стелі та підлозі відповідного рухомого складу, при цьому враховуються дані зовнішнього огляду;

- ✓ перевіряється справність внутрішніх замикаючих пристроїв, чи замкнені у вагоні люки і пічні розділки, чи заперті розвантажувальні люки напіввагона на верхній зуб замка, при огляді платформи визначається стан запорів бортів, торцевих і бокових стокових гнізд;
- ✓ при огляді ізотермічних вагонів звертається увага на забезпечення їхньої герметичності, стан сифонних труб, чашок, підлогових ґрат і циркулярних щитів, наявність пошкодження льодових кишень і доступу до вантажу;
- ✓ перевіряється наявність у вагоні або іншому рухомому складі сторонніх предметів, речей та знаряддя злочину;
- ✓ відшукуються сліди, які могли залишити злочинці, (відбитки взуття, пальців рук і т. ін.);
- ✓ з метою забезпечення ретельності і повноти огляду по ходу його проведення послідовно звільняються від вантажу підлога і стіни вагона, дно і борти напіввагона або платформи;
- ✓ виявлені пошкоджені місця оглядаються більш детально, описується відправницьке і спеціальне маркування. Виявляються сліди, залишені знаряддям злому, розриви пакувальних стрічок або дроту, ознаки перебування цвяхів, ретельно описується зміст (кількість і найменування предметів, їхні родові ознаки, текст товарного знака і товарного ярлика);
- ✓ сліди і речові докази пакуються належним способом;
- ✓ при можливості вилучається зразок викраденого товару або фотографується.

При огляді місця події у провадженнях про розкрадання вантажів переслідується мета:

- ✓ виявити сліди злочинця (відбитки пальців рук, сліди ніг, кров, недопалки, обгорілі сірники, випадково залишені речі, частини одягу, тощо.);
- ✓ знайти знаряддя кримінального правопорушення (слюсарний, столярний, теслярський інструмент, ломи, накладки та інше) та залишені ними сліди;
- ✓ відшукати крадені речі або супутні предмети (тара, упаковка), які можуть бути заховані злочинцями, викинуті або випадково втрачені;
- ✓ виявити спосіб і обстановку вчинення крадіжки, шляхи проникнення злочинця до вантажу (шляхом пролому стінки вагона, зриву пломби та закрутки і т. ін.); отримати інформацію, яка дозволить висунути версії;
- ✓ визначити кількість викрадених предметів та розмір завданого збитку;
- ✓ виявити сліди транспортних засобів, які могли бути використані для перевезення викраденого;

- ✓ негативні обставини кримінального правопорушення (відсутність деяких слідів і ознак, обов'язкових для вчинення крадіжки вантажу);
- ✓ поїзди, які знаходились у цей час на сусідніх з поїздом, з якого вчинено крадіжку, коляях;
- ✓ членів поїзних бригад цих складів;
- ✓ встановити причини і умови, які сприяли вчиненню крадіжки.

Вбачається, що важливе значення для боротьби з крадіжками вантажів має вміння правильно і своєчасно відрізнити крадіжку від недовантаження. Це питання набуває особливої гостроти в тому випадку, коли вагон (контейнер) виявляється без пломби. Відсутність її не завжди свідчить про ознаки крадіжки, оскільки пломба може загубитися під час слідування. З іншого боку, в деяких випадках злочинці навмисно маскують крадіжку під недовантаження. Маючи можливість вкрати більшу кількість товарів, вони задовольняються малою кількістю, розраховуючи, що чим менше вкрадуть, тим більше імовірність визнання крадіжки за помилку при підрахуванні місць, оскільки відправник дійсно нерідко припускається подібних помилок і в подальшому підтверджує їх. Оперативні працівники повинні швидко розібратися в обстановці: має він справу з недовантаженням або з крадіжкою. Вибрати правильне рішення допомагає уважний огляд місця події, знання правил перевезення і оброблення вантажів та способів вчинення крадіжок.

При відсутності у вагоні одного тарного місця перш за все слід визначити, чи могло воно поміститися відповідно до правил завантаження в незаповнений простір вагона. Якщо слідів кримінального правопорушення (розбиті ящики, коробки і т. ін.) немає, і вантаж, що його бракує, не міг поміститися у вагоні, є підстави направити матеріали про нестачу вантажу за належністю, за місцем завантаження.

Варто зазначити, що послідовність і обсяг перерахованих ОРЗ і слідчих дій можуть бути різними, залежно від ситуації. Якщо, наприклад, ознаки крадіжки вантажу виявлені в процесі прийому і технічного огляду прибулого на станцію поїзда і виникає версія про вчинення кримінального правопорушення на попередній станції або на шляху слідування поїзда, то поряд з іншими обов'язково негайно проводиться обслідування ближнього перегону, опитування монтерів колії, орієнтуються сусідні відділи поліції на обслідування роз'їздів, зупинних пунктів, де знаходився поїзд, в якому виявлена крадіжка. При виявленні ознак крадіжки під час завантаження, сортування, вивантаження чи стоянки поїзда в парках станції в першу чергу здійснюються ОРЗ, направлені на виявлення учасників крадіжки серед робітників транспорту і осіб, які відвідують об'єкти транспорту та мешкають у найближчих населених пунктах.

Власне, неодмінною умовою успішного виявлення та документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури є правильне визначення основних напрямків роботи по встановленню особи, яка вчинила розкрадання, виявленню слідів кримінального правопорушення і у зв'язку з цим раціональний вибір і використання наявних сил та засобів, чітке

визначення змісту і тактики, строків і послідовності проведення кожного ОРЗ та слідчої дії. Відтак, основні напрямки роботи по документуванню крадіжок вантажів визначаються на підставі ретельного аналізу і всебічної оцінки вихідної інформації, яка характеризує конкретну слідчу ситуацію.

Відповідно, на виникнення, зміст і динаміку цих ситуацій має вплив поєднання різноманітних факторів. Це перш за все особливості безпосереднього виявлення ознаки крадіжки вантажу (на приймальних пунктах, при завантаженні, вивантаженні або сортуванні, під час стоянок у парках станцій). Ці фактори визначають як типові ситуації, так і першочергові слідчі дії та ОРЗ, направлені на виявлення та документування розкрадань вантажів та елементів інфраструктури по «гарячих слідах».

## Список використаних та рекомендованих джерел

1. Албул С. В. Протидія крадіжкам вантажів на залізничному транспорті оперативними підрозділами національної поліції : навч.-практ. посіб. / С. В. Албул, С. О. Єгоров, Є. В. Поляков, І. Л. Формальчук, Т. Г. Щурат. Одеса : видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019. 82 с.

2. Баранов С.О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті : навч. посіб. / За ред. О.Ф. Долженкова. Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. 370 с. С. 249.

3. Вишня В.Б. Особливості розкриття крадіжок вантажів на залізничному транспорті *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2015 № 1. С. 251–256 ( С. 255).

4. Грохольський В. Л., Платіка В. М., Продайко С. В., Соломко В. Є. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту. Одеса: вид-цтво ОЮІ ХНУВС, 2003. С.-14-17.

5. Єдиний державний реєстр судових рішень: URL <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82739886>

6. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/6517760>

7. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/88326413>

8. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/77316307>

9. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/26509115>

10. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75033521>

11. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/70216944>

12. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/72636102>

13. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/49318837>

14. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/59336091>

15. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/33453088>

16. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/46094255>

17. Єдиний державний реєстр судових рішень: сайт. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/62195324>

18. Інструкція про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні: наказ Генеральної прокуратури України, Міністерства

внутрішніх справ України, Служби безпеки України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства фінансів України, Міністерства юстиції України від 16.11.2012 р. № 14/1042/516/1199/936/1687/5/. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0114900-12>

19. Конституція України: Відомості Верховної Ради України. 1996, № 30. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

20. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / за заг. ред.: В. Г. Гончаренка, В. Т. Нора, М. С. Шумила. К.: Юстініан, 2012. 1328 с.

21. Методичні рекомендації щодо організації розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України / укл. О.О. Юхно. Одеса, 2006. С. 5.

22. Мінка П. Я. Способи боротьби правоохоронних органів з розкраданнями у сфері залізничних вантажних перевезень *Вісник Луганського інституту внутрішніх справ МВС України*.-2000. №4. С.166-179

23. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. / Д. С. Азаров, В. К. Гришук, А. В. Савченко [та ін.]; за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, К.: Юрінком Інтер, 2016. 1064 с.

24. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 9-те видання, переробл. та доповн. К.: Юридична думка, 2012. 1316 с.

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

26. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 494. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/246516145>

27. Правила перевезення вантажів навалом і насипом: наказ Міністерства транспорту України від 20 серп. 2001 р. № 542. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/REG5986.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG5986.html)

28. Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах: наказ Міністерства транспорту України від 21 листоп. 2000 р. № 644. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0874-00#Text>

29. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: наказ Міністерства внутрішніх справ України 27 квіт. 2020 р. № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text>

30. Правила оформлення перевізних документів: наказ Міністерства транспорту України від 21 листоп. 2000 р. № 644: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0863-00#Text>

31. Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 07 лип. 2017 № 575. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17>

32. Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події: наказ МВС України від 06 листоп. 2015 р. № 1377. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1498-15>

33. Про затвердження Інструкції про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 3 листоп. 2015 р. № 1339. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1392-15>

34. Про затвердження Порядку ведення єдиного обліку в органах (підрозділах) поліції заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 08 лют. 2019 № 100. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0223-19>

35. Про затвердження Положення про Національну поліцію: постанова Верховної Ради України від 28 жовт. 2015 р. №877. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-%D0%BF>

36. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 лип.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

37. Про Національну поліцію: Закон України від 02 лип. 2015 р. № 580-VIII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/580-19>

38. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18 лют. 1992 р. № 2135-XII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2135-12>

39. Про судову експертизу: Закон України від 25 лют. 1994 р. № 4038-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12>

40. Про судову практику у справах про злочини проти власності: постанова Пленуму Верховного Суду України від 06 листоп. 2009 р. № 10. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09#Text>

41. Якімова С.В. Кримінологічна характеристика та попередження корисливих злочинів на залізничному транспорті (за матеріалами УМВСУ на Львівській залізниці) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / С.В. Якімова; НУВСУ. К., 2006. 267 с.



*Навчальне видання*

БУРАК Марія Василівна,  
БРИСКОВСЬКА Оксана Миколаївна,  
БУРЛАКА Владислав Васильович та ін.

## **ВИЯВЛЕННЯ ТА ДОКУМЕНТУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ ТА ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

### **Методичні рекомендації**

Комп'ютерна верстка М. В. Бурак

---

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру  
видавців, виготовників і розповсюджувачів видавничої продукції

Дк № 4155 від 13.09.2011.

Підписано до друку 26.10.2021. Формат 60x84/16. Папір офсетний.

Обл.-вид. арк. 2,70. Ум. друк. арк. 3,02.

Тираж 30 прим.

---

Виготовлювач: ФОП Поліщук О.В.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №2142 від 31.03.2005 07400,  
м. Бровари, вул. Незалежності, 2, кв. 148 тел. (044) 592-13-49