Для ззаказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

Особенности расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

**Год:**

2003

**Автор научной работы:**

Курбатова, Марина Ивановна

**Ученая cтепень:**

кандидат юридических наук

**Место защиты диссертации:**

Омск

**Код cпециальности ВАК:**

12.00.09

**Специальность:**

Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность

**Количество cтраниц:**

248

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Курбатова, Марина Ивановна

Введение.

Глава /. Криминалистическая характеристика краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

§ 1. Понятие и содержание элементов криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

§ 2. Способы совершения краж грузов как один из основных элементов криминалистической характеристики.

§ 3. Особенности других элементов криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

Глава II. Особенности возбуждения уголовного дела. Типичные следственные ситуации процесса расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта и программа действий следователя

§ 1. Особенности возбуждения уголовного дела. Типичные следственные ситуации и программа действий следователя на первоначальном этапе расследования.

§ 2. Версии и планирование расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

§ 3. Типичные следственные ситуации и программа действий следователя на последующем этапе расследования.

Глава III. Особенности тактики производства отдельных следственных действий по делам о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

§ 1. Первоначальные следственные действия.

§ 2. Последующие следственные действия.

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Особенности расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта"

Актуальность темы исследования. В настоящее время железнодорожный транспорт на рынке перевозок России занимает в общем грузообороте транспорта около 38%'. В 2002 г. российскими железными дорогами в международном сообщении было перевезено более 350 млн.т. В первом полугодии 2003 г. по сравнению с первым полугодием 2002 г. на 90% вырос объем перевозки транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах по Транссибу2. В результате реформирования сети железных дорог за последнее время перед перевозчиком ставятся особые задачи, в первую очередь связанные с качеством предоставляемых услуг. Их решение будет зависеть от возможности обеспечения конкурентными сегментами рынка транспортных услуг сохранности перевозимых грузов.

Обеспечение сохранности перевозимых грузов по-прежнему остается одной из главных задач органов внутренних дел на транспорте. Так, в 2000 г. более половины (55,8%) всех регистрируемых преступлений составили преступные посягательства на собственность, преобладающая часть из них - кражи (79,0%). На долю краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта пришлось 10,2%. В 2003 г. в сфере грузовых перевозок из месяца в месяц отмечается рост числа зарегистрированных краж грузов3. Рост преступности, сопровождающий социально-экономические преобразования в нашем обществе, побуждает к поиску новых форм и методов расследования преступлений, к созданию современных теоретических разработок в науке криминалистике.

Расследование этого вида преступлений, как правило, осложнено рядом факторов. Наиболее значимые из них: концентрация больших людских потоков; круглосуточный цикл работы; значительная протяженность временно

1 См.: Заявление Министра путей сообщения Российской Федерации па селекторном совещании "О результатах эксплуатационной и финансово-экономической деятельности предприятий отрасли в сентябре и III квартале 2002 г., а также задачах, стоящих перед железнодорожным транспортом в октябре и IV квартале

2002 г." // Пресс-служба МПС России, http: // www.mps.ru.

2 См.: Доклад на конференции "Порты и портовое хозяйство. Проблемы и решения - 2003" 17 апреля

2003 г. // Пресс-служба МПС России, http:// www.mps.ru.

3 Пресс-служба ГУВДТ России от 17 июля 2003 г. // http: // www.rzd.ru. пространственного следования грузов от отправителя к получателю; относительно свободный доступ к объектам грузовых перевозок; наличие большого спектра способов совершения и сокрытия данного рода преступлений и др. Все это приводит к тому, что отдельным лицам удаетсясовершать за короткий промежуток времени несколько краж одним способом, причинив значительный материальный ущерб.

Для квалифицированного расследования хищений грузов, совершаемых на железнодорожном транспорте важно знать организацию коммерческих и грузовых работ железнодорожного транспорта, конструктивные особенности различных объектов подвижного состава (вагоны, полувагоны, контейнеры, цистерны и т.п.), правила перевозок, технологию операций по приему, отправлению и выдаче грузов, порядок охраны грузов и оформления перевозочных документов. Это требует от следователя большой организованности и собранности, правильного распределения рабочего времени, продумывания очередности проведения следственных действий и организационных мероприятий.

Поэтому успешное раскрытие краж грузов, зависит от овладения следователем криминалистическими методами расследования данных преступлений и умелого их применения. Разработкой проблем расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта в свое время занимались такие ученые, как Н.Н. Баранов, B.JI. Егоров, В.П. Петрунев, Н.И. Порубов, А.В. Сергунов, И.И. Макарьин, З.И. Митрохина, А.В. Сергунов, Е.П. Фирсов и др. Однако за время, прошедшее с момента выхода последней из работ этих авторов, в теории криминалистики и практике расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта произошли значительные изменения. Современные условия, новые способы совершения преступлений подчеркивают актуальность пересмотра отдельных положений методики расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Типичные следственные ситуации, возникающие на первоначальном и последующих этапах расследования, особенности тактики производства отдельных следственных действий предполагают выработку конкретных рекомендаций по созданию методики расследования данных преступлений.

Необходимо также учитывать, что изменилось уголовное и уголовно-процессуальное законодательство. Названные положения и определили выбор темы диссертационного исследования.

Объектом исследования является как деятельность органов внутренних дел па транспорте по расследованию краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, так и действия лиц, занимающихся этим видом противоправной деятельности.

Предметом исследования служат закономерности совершения и расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

Цели и задачи исследования. Основной целью является комплексное исследование теоретических и практических проблем, связанных с организацией расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, а также разработка рекомендаций, по совершенствованию деятельности следователей на первоначальном и последующем этапах расследования дел дайной категории. Для достижения указанной цели предпринята попытка решения следующих задач:

- на основе современных достижений науки дать понятие криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта;

- обосновать наличие элементов, составляющих содержание тииовой криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, а также выявить взаимосвязи между ними;

- проанализировать способы совершения краж грузов и установить факторы, влияющие на процесс их возникновения; классифицировать и характеризовать способы совершения преступления в зависимости от вида объекта подвижного состава;

- рассмотреть типологию преступной группы, совершающей кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, показать особенности деятельности такой группы и ее связи;

- изучить специфику возбуждения уголовных дел данной категории органами внутренних дел и предложить необходимый перечень мероприятий по проверке первичной информации о преступлении;

- определить типичные версии и особенности планирования расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта;

- выявить характер типичных следственных ситуаций первоначального и последующих этапов расследования, выработать на их основе алгоритм действий следователя;

- разработать методические рекомендации по тактике проведения отдельных следственных действий на первоначальном и последующих этапах расследования уголовных дел о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

Методология и методика исследования. Обоснованность выводов, содержащихся в диссертации, достигается за счет применения диалектического метода познания реальной действительности; системного подхода и использования методов сравнительно-правового, ситуационного, исторического, математического, конкретно - социологического и статистического анализа.

В качестве основных нормативных источников для обоснования выводов и рекомендаций использованы Конституция Российской Федерации; федеральные законы и постановления, принятые Верховным Советом и Государственной Думой Российской Федерации; Указы Президента Российской Федерации; постановления высших судебных органов государства; нормативные акты МВД России, Министерства путей сообщения и иных министерств и ведомств Российской Федерации, относящиеся к теме исследования.

Исследование проводилось на основе достижений в области науки криминалистики, уголовного процесса, теории оперативно-розыскной деятельности, криминологии и судебной психологии.

Эмпирической основой диссертационного исследования послужили результаты проведенного по специально разработанной программе изучения 187 архивных и 153 прекращенных уголовных дел, расследовавшихся в 1990 - 2003 гг. на территории Иркутской, Новосибирской, Омской и Тюменской областей. Кроме того, по специально разработанным опросным листам опрошены 127 сотрудников правоохранительных органов на транспорте в Иркутской, Омской, Тюменской, Саратовской областях.

Научная новизна исследования состоит в том, что впервые с учетом реалий сегодняшнего дня на монографическом уровне предпринята попытка разработки частной методики расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, рассмотрены понятие и содержание криминалистической характеристики данной категории краж; на основе современного опыта органов внутренних дел на транспорте изложена классификация способов совершения преступления и определены признаки, позволяющие в процессе расследования выявлять и фиксировать доказательственную информацию; предложен комплекс мероприятий в стадии возбуждения уголовных дел, а также по созданию программы действий следователя в типичных следственных ситуациях первоначального и последующего этапов расследования; дан перечень его действий но каждому из направлений расследования; изложены рекомендации по эффективному проведению следственных действий с учетом новейших достижений науки и практики.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Содержание типовой криминалистической характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта составляют такие ее взаимозависимые элементы, как сущность типичной обстановки, в которой совершается кража; данные о предмете преступного посягательства и способах совершения преступления (действия по его подготовке,совершению и сокрытию); информация, отраженная в типовых документах; сведения о механизме слсдообразования и личности преступника.

2. Способы краж грузов на железнодорожном транспорте являются полноструктурными, включающими в себя подготовку, совершение и сокрытие преступления.

Способы подготовки включают действия: а) с помощью которых, может быть облегчено завладение имуществом; б) разведывательного характера; в) обеспечивающие сокрытие преступления и реализацию краденого; г) направленные на получение необходимой специальной информации.

Кражи грузов совершаются путем как тайного, так и открытого проникновения на объект железнодорожного транспорта.

Все действия по сокрытию данных преступлений подразделяются на ряд маскировок нарушения целостности объектов железнодорожного транспорта.

3. Следы, обнаруженные па месте преступления индивидуальны, что позволяет их классифицировать на определенные группы.

4. Лиц, совершающих указанные кражи, предлагается классифицировать в группы по роду деятельности и обязанностей относительно груза, подвижного состава.

5. Предлагается классификация групп, специализирующихся па кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

6. Программа действий следователя па этапе возбуждения уголовных дел о кражах грузов из подвижного состава обусловлена особенностями предварительной проверки и наличием служебного расследования, проведенного работниками железнодорожного транспорта.

7. Выявлены особенности тактики отдельных следственных действий и предлагаются рекомендации по их производству при расследовании краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

8. Предлагается классификация типичных и частных следственных ситуаций и программа действий следователя в каждой из них, в зависимости от этапов расследования.

9. Определенной следственной ситуации соответствует группа типичных версий, выдвигаемых при расследовании краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Их последовательная проверка позволяет планировать основные мероприятия для достижения оптимального результата.

Теоретическая значимость исследования. Основные теоретические положения и выводы, содержащиеся в диссертации, направлены на совершенствование научных разработок в криминалистике, судебной экспертизе, уголовном праве и уголовном процессе, оперативно-розыскной деятельности, регулирующих отдельные вопросы борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте. Кроме этого, материалы диссертации найдут отражение в учебном процессе при преподавании курса криминалистики, в дальнейших научных исследованиях проблем данной тематики.

Практическая значимость исследования заключается в том, что с учетом современной правоприменительной практики и обновляющегося законодательства Российской Федерации разработана частная методика расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, которая используется следственными подразделениями органов внутренних дел на транспорте.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования нашли отражение в научных сообщениях на заседаниях кафедр криминалистики Омской академии МВД России и уголовного права и процесса Омского государственного университета.

Ряд положений и выводов был представлен автором на паучпо-практичсских конференциях и научно-практических семинарах, проходивших в Сибирском юридическом институте МВД России и Омской академии МВД России. По теме диссертации опубликовано шесть работ общим объемом 2,87 п.л.

Подготовленные по результатам исследования методические рекомендации по расследованию краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта внедрены в практическую деятельность Саратовского ЛУВДТ и ЛОВД ст. Омск, а также используются в учебном процессе по курсу криминалистики в Омской академии МВД России и Омском государственном университете, что подтверждено актами внедрения.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, включающих восемь параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

## Заключение диссертации по теме "Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность", Курбатова, Марина Ивановна

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование по проблеме краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта позволяет сделать следующие выводы:

1. Криминалистическая характеристика краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта должна не только давать объективное представление о преступлении, но и указывать на его признаки, являющиеся отправными для методики расследования, т.е содержать информацию об обстановке, в которой совершалась кража; предмете преступного посягательства; о способе совершения (действиях по подготовке, совершению и сокрытию преступления); сведениях, имеющихся в перевозочных документах; механизме следообразовапия и личности преступника.

2. Как показывает анализ практики расследования дел данной категории, на выбор преступниками конкретного способа совершения преступления оказывают влияние факторы объективного и субъективного характера. К числу объективных следует отнести: а) особенности обстановки и места совершения преступления; б) время совершения преступления; в) предмет преступного посягательства, его качественные и количественные признаки; г) наличие орудий преступления; д) возможность осуществления подготовительных действий; е) наличие соучастников; ж) степень защищенности и охраны груза от преступного посягательства; з) конструктивные особенности объектов подвижного состава; и) возможность совершения действий по сокрытию кражи; к) способ проникновения на объект железнодорожного транспорта. Факторами субъективного характера являются: а) наличие у преступника профессиональных знаний и опыта совершения краж; б) служебное положение преступника и его отношение к работе на железной дороге; в) физическое состояние и психологические особенности личности преступника; г) знание им правил перевозки грузов, организации работы различных служб железнодорожного транспорта (коммерческой, грузовой и др.), технологического процесса работы станции.

Для создания методики расследования дел данной категории целесообразно классификацию способов совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта дать относительно классификаций внутри его основных элементов, т.е. внутри способов подготовки, непосредственного совершения краж грузов и сокрытия данных преступлений.

3. Анализ изученных нами уголовных дел позволяет сделать вывод о том, что предметом преступного посягательства в 39% случаев являются штучные грузы (промтовары, продукты питания, расфасованные винно - водочные изделия и т.п.), в 26 - части автотранспортной и сельскохозяйственной техники, в 17 - наливочные (спирт, бензин, керосин, нефть, масло и т.п.), в 12 - насыпные грузы (зерно, уголь, щебень, камень и т.п.) и в 6% - навалочные (лес, пиломатериалы, сортовой прокат и т.п.). Таким образом, из вагонов и контейнеров похищается 47% груза, с платформ и полувагонов - 37, а из цистерн -16% от похищенного груза.

Для организации розыска похищенного имущества, возмещения материального ущерба, причиненного преступлением, принципиальное значение имеют количественные и качественные признаки не только предмета посягательства, но и признаки сопутствующих объектов (упаковки, тары).

4. Специфика расследования хищений груза определяется расстоянием перевозки от пункта передачи груза для транспортировки до места обнаружения хищения, временем обнаружения хищения, видами транспортных средств, используемых для перевозки груза. Как показал анализ изученных уголовных дел, место совершения кражи в 79% случаев ие совпадает с местом ее обнаружения. Часто бывает так, что они находятся за многие сотни и даже тысячи километров друг от друга. Поэтому обнаружение кражи на станции назначения, сортировки груза или на промежуточных станциях еще не свидетельствует о том, что именно здесь совершено преступление.

Проведенные нами исследования свидетельствуют, что хищения груза совершаются в следующих местах: на промежуточных станциях - в 36,8% случаях; на участках перегонов, постах, разъездах - 20,3%; на станциях погрузки, формирования отправления) подвижного состава -19,3%; на станциях прибытия вагонов - 17,9%; в иных местах - 5,7% случаев.

Время совершения кражи грузов работниками железной дороги обусловлено рабочим (служебным) понятием времени (в течение смены или после нее), частью технологического процесса перевозки и стадией перевозочного процесса. Выбор времени совершения краж грузов липами, не связанными но работе с железнодорожным транспортом, обусловлен его астрономическим понятием.

5. Установить маршрут и время следования подвижного состава, наиболее вероятные места кражи груза, а также выявить круг лиц, которые могли быть причастны к краже груза из подвижного состава, поможет изучение перевозочных документов, а также акта общей формы, коммерческого акта, некоторых учетных книг и иных документов.

6. Анализ практики расследования уголовных дел указанной категории позволяет сделать выводы, что наиболее типичные следы выявляются там, где груз находился до его хищения (в подвижном составе), либо в местах, где груз был обнаружен после совершения преступления, а также на предметах преступного посягательства (самом грузе, его таре и упаковке).

Результаты исследований показали, что наибольшее количество следов фиксируется на полу, стенах и потолке подвижного состава - 26,4% случаев; на участке железнодорожной станции - 17,3; на участке железнодорожного пути (перегона) - 10,4; на пломбах и закрутках - 21,1; на грузе, его таре и упаковке -24,8%.

7. В 62,6% случаев кражи совершаются работниками железнодорожного транспорта, поскольку совершение данного вида преступлений требует знания хотя бы элементарных правил перевозки грузов и опломбирования объектов подвижного состава.

Современный технологический процесс большинства грузовых и сортировочных станций построен таким образом, что в одновременной обработке подвижного состава и груза участвуют различные службы. В таких условиях совершить одному кражу груза на крупной станции очень сложно. Поэтому в криминалистической характеристике краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта важное значение имеют сведения относительно совершения преступления группой лиц. Анализ изученной уголовной практики показал, что в 27,3% случаев краж грузов из подвижного состава субъектом преступления является одно лицо, а в 72,7% - группа лиц из двух и более человек.

8. Основным поводом к началу уголовно-процессуальной деятельности по исследуемой категории дел является сообщение о совершенном или готовящемся преступлении, полученное из иных источников информации, дающих основание предположить о наличии уголовно - наказуемого деяния (п.З ч.1 ст. 140 УПК РФ), которое оформляется рапортом об обнаружении признаков преступления. По данным нашего исследования, лишь в 43,6% случаев эта информация, содержащаяся в данных сообщениях, была достаточной для принятия решения о возбуждении уголовного дела, в остальных случаях требовалось проведение комплекса действий по собиранию и оценке соответствующих фактов.

9. Изучение практики расследования краж грузов позволяет классифицировать возникающие при этом следственные ситуации:

Л. следственные ситуации первоначального этапа расследования:

- имеются признаки, указывающие на совершение преступления, однако нет сведений о лицах, совершивших кражу, и не обнаружен груз, по известен вагой (контейнер), из которого он был похищен. В зависимости от места обнаружения недостачи данная ситуация подразделяется на две группы. К первой относятся ситуации, когда недостача обнаружена в коммерчески исправном вагоне (контейнере), а ко второй - когда недостача обнаружена в вагоне (контейнере), находящемся в коммерчески неисправном состоянии (с коммерческим браком);

- имеются признаки, указывающие на совершение преступления, лица, подозреваемые в совершении кражи груза, задержаны; известен вагон (контейнер), из которого груз был похищен, но он не обнаружен;

- имеются призиаки, указывающие на совершение преступления; обнаружен похищенный груз, однако нет сведений о лицах, совершивших кражу и неизвестен вагон (контейнер), из которого груз был похищен;

- имеются признаки, указывающие на совершение преступления, есть сведения о лицах, совершивших кражу, известен вагой (контейнер), из которого груз был похищен, по он не обнаружен и лица не задержаны;

- имеются признаки, указывающие на совершение преступления, лицо, подозреваемое в совершении кражи, задержано, обнаружен груз и известен вагон (контейнер), из которого он был похищен.

Б. следственные ситуации последующего этапа расследования:

- установлены все соучастники кражи, и только некоторые из них признали свою вину в совершенном преступлении;

- установлены все соучастники кражи, каждый из них отрицает свою причастность к совершенному преступлению;

- установлены все соучастники, однако имеются исходные данные о совершении группой и других преступлений;

- установлены все соучастники кражи, и каждый из них содействует следствию.

Методика расследования на последующем этапе будет иметь особенности, если: а) преступник полностью признал свою вину и дал развернутые показания о содеянном.

Анализ практики расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта показывает, что в дайной следственной ситуации следует говорить о ее разновидностях. Деление на следственные ситуации поможет следователю лучше организовать процесс доказывания.

Частные следственные ситуации:

- обвиняемый признал вину при наличии у следователя достаточно полного объема данных, необходимых для доказывания всех обстоятельств и эпизодов преступной деятельности обвиняемого;

- обвиняемый признал вину при отсутствии у следователя достаточно полного объема данных, необходимых для доказывания всех обстоятельств и эпизодов преступной деятельности обвиняемого;

- обвиняемый признал вину, однако следователь обладает информацией, указывающей на заведомо ложные показания обвиняемого по поводу его мнимой причастности к совершенному преступлению; б) преступник частично признал свою вину, отвергая какую - либо часть обвинения; в) преступник свое участие в совершении преступления полностью отрицает.

Частные следственные ситуации:

- обвиняемый, отрицая свою вину, приводит аргументы в свою защиту и предъявляет алиби;

- обвиняемый, отрицая свою вину, отказывается давать показания и отвечать па вопросы при наличии убедительных и весьма полных доказательств виновности.

10. Анализ научных работ и практики расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта свидетельствует, что типичные версии, изложенные как в специальной литературе, так и в материалах расследования конкретных уголовных дел, не всегда являются достаточно систематизированными. По нашему мнению, определенной типичной следственной ситуации должна соответствовать группа типичных версий при планировании расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

Так, при получении первичной информации о преступлении в условиях первой следственной ситуации следователь выдвигает, как правило, типичные версии о причинах образовавшейся недостачи, возможных субъеетах преступления, состоянии ЗПУ, пломб, закруток и исправности вагона (контейнера), в котором обнаружена недостача груза. Кроме того, выдвигаются версии в зависимости от того, когда была обнаружена недостача, и совпадает или нет место совершения преступления с местом его обнаружения.

В тех следственных ситуациях, когда имеются признаки, указывающие на совершение преступления, но нет сведений о лицах, совершивших кражу, или когда имеются сведения о лицах, совершивших кражу, но лицо ие задержано, особое внимание уделяется определению свидетельской базы.

При построении версий во второй и четвертой следственных ситуациях необходимо учитывать профессиональные, возрастные, психологические и иные свойства преступника. Знание характера преступника, его физического состояния, образа жизни, привычек, преступных и иных связей позволит сделать вывод о вероятных каналах и способах реализации похищенного, а также местах и способах сокрытия материальных ценностей, что, в свою очередь, будет способствовать быстрому и эффективному поиску преступника и похищенного.

Действия следователя в данных следственных ситуациях должны быть направлены па получение информации о месте нахождения похищенного груза и определение возможных мест его сокрытия и реализации.

В условиях третьей следственной ситуации действия следователя должны быть направлены па установление отправителя и получателя обнаруженного груза, а также на выявление лиц, причастных к его хищению. Типичные версии в данной ситуации имеют свои особенности в зависимости от того, где был обнаружен груз.

Выдвижение версий в условиях пятой следственной ситуации расследование направлено на расширение доказательственной базы по делу. Версии выдвигаются, как правило, для того, чтобы определить поведение субъекта(ов) преступления до, во время и после совершения преступления, а также степень организованности группы, виновность конкретных лиц. Типичные версии в данной ситуации выдвигаются в зависимости от того, где было задержано лицо.

11. При расследовании краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта целесообразно, наряду с общим и индивидуальными планами расследования, использовать вспомогательные средства планирования: схемы структуры преступной группы, преступных связей соучастников, документооборота, движения товарно-материальных ценностей; структуры технологического процесса обработки вагонов и груза; карточки на обвиняемых с указанием инкриминируемых каждому эпизодов преступления, наличия доказательств и др.; список связей обвиняемых; сводный план работы но нескольким уголовным делам и др.

12. Установление особенностей тактики производства отдельных следственных действий по делам о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта делает возможным систематизировать их следующим образом:

- на первоначальном этапе расследования проводятся такие следственные действия, как осмотр места происшествия, места обнаружения похищенного груза и прилегающих территорий; выемка; осмотр документов; допрос свидетелей; допрос подозреваемых; обыск; назначение экспертиз;

- на последующем этапе расследования наиболее типичными следственными действиями являются допрос обвиняемых; очная ставка; предъявление для опознания; следственный эксперимент; проверка показаний на месте.

Предложенные рекомендации о тактике проведения отдельных следственных действий обусловлены этапами расследования и современными требованиями законодательства.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Курбатова, Марина Ивановна, 2003 год

1. Законы, ведомственные нормативные акты и официальные документы

2. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // «Российская газета», 1993, №237; «Собрание законодательства РФ», 1996, №3, ст. 152; №7, ст. 676; 2001, № 24, ст. 2421; 2003, № 30, ст. 3051.

3. Федеральный закон от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 2003, № 2, ст. 169; № 28, ст. 2884.

4. Федеральный закон от 10 января 2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 2003, № 2, ст. 170; № 28, ст. 2891.

5. Правила ведомственного расследования случаев нссохранности грузов и производственного брака. Утв. Министерством морского флота 4 апреля 1977г.

6. Правила предъявления и рассмотрения претензий, связанных с перевозкой грузов на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 27 сентября 2000 г. № 25Ц.

7. Правила приема грузов к перевозке на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 9 декабря 1999 г. № 42Ц.

8. Правила заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 19 января 2000 г. № 2Ц.

9. Правила перевозок грузов на железнодорожном транспорте в открытом подвижном составе. Утв. приказом МПС России от 29 марта 1999 г. № 15Ц.

10. Правила перевозок грузов насыпью и навалом железнодорожным транспортом. Утв. приказом МПС России от 29 марта 1999 г. № 16Ц.

11. Правила перевозок грузов в сопровождении на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 27 мая 1999 г. № 9ЦЗ.

12. Правила перевозок грузов в универсальных контейнерах па железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 27 мая 1999 г. № 8ЦЗ.

13. Правила перевозок грузов в специализированных контейнерах на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 29 марта 1999 г. № 14Ц.

14. Правила перевозки грузов в транспортных пакетах на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 11 мая 1999 г. № 6ЦЗ.

15. Правила перевозок автотракторной техники на железнодорожном транспорте. Утверждены приказом МПС России от 29 марта 1999 г. № 9ЦЗ.

16. Правила пломбирования вагонов и контейнеров. Утв. приказом МПС России от 12 апреля 1999 г. № 22Ц.

17. Правила пломбирования вагонов и контейнеров занорно-пломбировочными устройствами «Спрут-777»: Приложение к указанию МПС России от 21 декабря 2001 г. № Д-1960у.

18. Правила пломбирования вагонов, контейнеров ЗПУ «Лавр-2000»: Приложение к указанию МПС России от 9 августа 2002 г. № Д-709у.

19. Порядок пломбирования контейнеров ЗПУ «ЛаВРиК»: Приложение к указанию МПС России от 14 апреля 2003 г. № 111 -367у.

20. Временные правила наложения запорио-пломбировочного устройства «ЛаВР-Гарапт 2М»: Приложение к указанию МПС России от 11 мая 2001 г. № Д-839у.

21. Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте. Утв. приказом МПС России от 18 июня 2003г. № 29.

22. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам. Утв. Зам.министра ПС РФ Ю.М. Герасимовым 27.12.1994 г.

23. Правила пломбирования вагонов и контейнеров. Утв. приказом МГ1С России от 12 апреля 1999 г. № 22Ц.

24. Приказы и указания Генпрокуратуры РФ « О порядке реагирования на признаки преступления и рассмотрения заявлений и сообщений о хищениях грузов» от 3 апреля 1995 г. № 19/23

*Для* ззаказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>