

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ  
И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ  
РОССИЙСКОГО  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

*Часть 3*

Под редакцией доктора юридических наук  
В.Ф. Воловича

Издательство Томского университета

2000

## **МАТЕРИАЛЬНЫЙ УЩЕРБ В РАССЛЕДОВАНИИ ХИЩЕНИЙ ГРУЗОВ, СОВЕРШЕННЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

**Ф.В. ИСМАГИЛОВ, Н.И. МАРКИДОНОВА**

Исследование сущности ущерба от хищений грузов на железнодорожном транспорте позволяет сделать следующие замечания относительно его роли в механизме такого рода преступлений.

Рассмотрим вопрос определения границ субъективной оценки ущерба при расследовании хищений имущества фирм. При этом, на наш взгляд, следует исходить из наличия доказательств признаков хищения независимо от того, насколько широки границы допустимости субъективной оценки наличия ущерба. Отношение потерпевшего к вопросам оценки причиненного ему ущерба (либо полное его отрицание) часто может содержать информацию о механизме совершения самого хищения груза.

Кроме того, механизм хищения груза на железнодорожном транспорте часто тесно связан с механизмом совершения действием или бездействием преступной халатности со стороны должностных лиц железной дороги. Многочисленные нарушения действующего законодательства со стороны работников железной дороги часто настолько органично вплетены в механизм хищения груза, что на первый взгляд могут выглядеть как участие в организованной группе расхитителей. Иногда они действительно участвуют в хищении. Естественно, что этом случае со стороны работников железной дороги будут приняты все возможные и невозможные (законные и незаконные) меры для того, чтобы клиент (потерпевший) не имел претензий к перевозчику.

В механизме хищения груза по фиктивным документам со стороны работников соответствующих железнодорожных станций, как правило, имеют место многочисленные нарушения действующего законодательства, как-то:

- 1) переадресовка груза произведена в нарушение п.4 разд.17 Правил перевозки грузов (без разрешения начальника грузовой службы);
- 2) утрата накладной на перевозку груза с контейнерной площадки актом не оформлена;

3) при обнаружении контейнера без пломб работники военизированной охраны и линейной милиции не уведомляются и к месту происшествия не приглашаются;

4) вагон стоит в ожидании сортировки значительное количество времени;

5) материал по факту вскрытия контейнера в линейную милицию своевременно не передается и др.

Ущерб – понятие гражданско-правовое, характеризующее результат определенного воздействия на отношения собственности. В соответствии со ст. 15 ГК РФ «под убытками понимаются расходы, которые лица, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб)...».

Таким образом, ущерб как основание для его возмещения вполне объективен. От потерпевшего зависит не определение того, был или не был причинен ущерб, а то, желает ли он восстанавливать свои права гражданско-правовыми средствами.

Поскольку ущерб – категория объективная, то «выступая в одном блоке с потерпевшим (клиентом) и железной дорогой», ущерб может быть информативной базой при выявлении механизма конкретного хищения груза на железнодорожном транспорте.

В этом плане показателен случай утраты груза, принадлежащего АЗОТ, на одной из станций железной дороги, в результате чего перевозчику были предъявлены штрафные санкции (100% стоимости груза) за выдачу груза без таможенного оформления. В данном случае работники железнодорожного транспорта вновь допустили бесконечное множество нарушений действующих нормативных актов различного уровня (в том числе Устава железных дорог. Таможенных правил порядка выдачи груза, техническо-распорядительного акта станции), в результате чего штрафные санкции оказались неизбежными.

При этом клиент мог проявить себя в двух ипостасях: либо самовольно, без разрешения станции выгрузить груз, либо, в при совершении хищения другими лицами, оказаться в роли потерпевшего. В любом случае первоначально проверке при аналогичных обстоятельствах подлежит версия об изъятии груза самим клиентом без разрешения таможенных органов станции.

При данных обстоятельствах налицо тесное переплетение механизмов совершения нескольких правонарушений: хищение груза; халатность; нарушение таможенных правил. Объединяющим компонентом для всех пра-

вонарушений выступает ущерб, как объективная категория. Причем ущерб причинен в данном случае не только клиенту, но и перевозчику (по вине работников и, возможно, клиента).

Таким образом, рассмотрение блока «потерпевший – железная дорога – ущерб» в качестве одного из системных элементов механизма совершения хищений грузов на железнодорожном транспорте позволяет на первоначальном этапе расследования выделить «пограничные зоны» деятельности следователя с ориентацией на ущерб (как объективную категорию) и показывает необходимость оценки обстоятельств, характеризующих субъективное отношение собственника к возникшему ущербу.