

**К ВОПРОСУ О ПРОИЗВОДСТВЕ ОСМОТРА МЕСТА
ПРОИСШЕСТВИЯ ПО ДЕЛАМ О ХИЩЕНИЯХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ
ДЕТАЛЕЙ
ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

В статье рассмотрены специфические особенности производства осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей железнодорожного транспорта. Указаны элементы, подлежащие обязательному исследованию в период производства данного следственного действия, а также документы, содержащие в себе необходимые сведения о вагоне, где обнаружен факт хищения.

Ключевые слова: осмотр места происшествия, комплектующие детали ж/д транспорта, боковые рамы, колесные пары, надрессорные балки.

**TO THE ISSUE ON CONDUCTING CRIME SCENE EXAMINATION IN
CASES OF THE THEFTS OF STUFF DETAILS OF RAILWAY
TRANSPORT OBJECTS**

The article considers specific features of the production of crime scene examination in cases of theft of component parts for railway transport. It lists the elements that must be mandatory studied during the production of the investigative actions and documents containing necessary information about the car, where it has been found the fact of theft.

Keywords: crime scene examination, railway transport parts, side frame, wheel sets, the truck bolster.

Российская железнодорожная транспортная система представляет собой мощнейший перевозочный комплекс с высоким экономическим потенциалом для всей страны. Современные органы внутренних дел на транспорте являются одним из эффективных инструментов обеспечения правопорядка на транспорте. Железные дороги способны осуществлять регулярные перевозки на протяженные расстояния, при любых климатических условиях, соблюдая при этом нормы безопасности. Железнодорожные сооружения, а также различные технические средства, включающие в себя подвижной состав, имеют предопределяющее значение для организации оптимальной деятельности железнодорожного комплекса. Одним из критериев эффективной работы железнодорожной системы является обеспечение безопасности движения, которая существенно зависит от конструкции подвижного состава и состояния железнодорожного пути. Особую роль в гарантировании безопасности движения играет подвижной

состав, состоящий из группы вагонов. В свою очередь вагоны (несмотря на многообразие конструкций) состоят из четырех основных узлов, имеющих глобальное функциональное значение: кузов, ходовая часть, ударно-тяговые приборы и автотормоза. При этом ходовые части (или тележки вагонов) являются главнейшим узлом вагона, посредством которого обеспечивается его безопасное взаимодействие с железнодорожными путями. К отдельным узлам тележек вагонов относятся надрессорные балки, колесные пары, боковые рамы. Так, очевидным видится то обстоятельство, что указанные элементы тележек вагонов имеют особое значение для всего перевозочного процесса и железнодорожной системы в целом.

Вместе с тем следует отметить, что данные элементы являются крайне уязвимыми в отношении преступных посягательств на них. Более того, большинство хищений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, имеют скрытый характер [1, с. 79–85], сопряженный с применением мер тщательной маскировки преступных намерений, что значительно затрудняет процесс своевременного предотвращения, выявления и расследования преступлений, а также привлечения виновных к уголовной ответственности [2, с.16]. В этой связи законспирированный характер указанных хищений определяет и специфику комплекса методов, средств расследования преступных деяний [3, с. 79].

Как сказано выше, колесные пары, надрессорные балки, боковые рамы являются центральным звеном подвижного состава, именно они несут на себе всю тяжесть конструкции железнодорожного вагона, обеспечивают качественное передвижение объектов по железнодорожному пути. Очевидно, что эти элементы подвижного состава являются незаменимыми, так как реализуют целый ряд функций, необходимых для качественного и безопасного обеспечения движения железнодорожных составов, при этом обладают высокой материальной стоимостью и имеют некоторые трудности приобретения на железнодорожном рынке. Таким образом, очевидно, что перечисленные комплектующие детали объектов ж/д транспорта вызывают особый интерес преступников (продажа и (или) иная реализация данных деталей является финансово-выгодной деятельностью), что обуславливает необходимость изучения характерных особенностей хищений рассматриваемого вида.

Для эффективного осуществления процесса расследования правоохранительным органам необходимо обладать познаниями об особенностях и индивидуальных характеристиках предмета преступного посягательства, знать инструкции и иные нормативные документы ОАО «РЖД» в части, касающейся установленных правил использования, назначения, ремонта и эксплуатации составных частей вагона. Данные сведения необходимы для всестороннего, полного расследования.

Изучение архивных уголовных дел, а также проведенное интервьюирование сотрудников транспортной полиции позволили определить, что для процесса расследования особое значение имеет такое следственное действие, как осмотр места происшествия. Данный факт вполне

оправдан, ведь эффективно проведенный осмотр места происшествия на первоначальном этапе расследования в дальнейшем способствует созданию объективной доказательственной базы [4, с. 33]. Кроме того, поиск носителей информации об обстоятельствах совершения и сокрытия преступлений является необходимым элементом как организационной, так и всей информационно-познавательной деятельности [5, с. 326].

Производство осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта является первоначальным следственным действием и может служить неоспоримым источником доказательственной базы. Данное следственное действие позволяет обнаружить и изъять следы преступления, восстановить первоначальную картину произошедшего события, наметить план следственно-оперативных действий, а также выдвинуть следственные версии, так как любая полученная информация увеличивает объем сведений необходимый для всестороннего раскрытия и расследования преступлений [6, с. 189].

Анализ судебно-следственной практики позволил определить, что осмотр места происшествия по делам о хищениях деталей ж/д транспорта осуществлялся во всех уголовных делах без исключения. Данное обстоятельство весьма оправданно, ведь, рассматриваемое следственное действие является фундаментальным источником информации о совершенном преступном событии. Производство осмотра места происшествия следует осуществлять в строгом соответствии с законом, исключая возможность допущения процессуальных и тактических ошибок, которые могут привести к необратимым последствиям (порча, утрата вещественных доказательств, изменение обстановки совершения преступления, упущение необходимых фактических данных о произошедшем преступном деянии и т.д.). При этом очевидно, что при должном проведении и соблюдении всех правил данное следственное действие может служить в качестве источника получения информации, несущей доказательственный характер, при этом его оперативно-розыскное значение возрастает при расследовании преступлений в условиях неочевидности [7, с. 120].

Изучением тактики и основных особенностей осмотра места происшествия занимались видные ученые-криминалисты, в связи с чем нам видится актуальным акцентировать внимание лишь на характерных сторонах и специфических элементах рассматриваемого первоначального следственного действия, которые применимы к уголовным делам, возбужденным по фактам хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

О.П. Грибуновым справедливо отмечено, что производство осмотра места происшествия на объектах железнодорожного транспорта зачастую происходит в сложной обстановке [8, с. 265]. Так, в связи со спецификой рассматриваемого вида преступных деяний создание следственно-оперативных групп является одним из обязательных условий эффективного производства осмотра места происшествия. Более того, при наличии

возможностей такие группы должны создаваться исходя из определённых умений и навыков каждого сотрудника в отдельности, с учетом его профессионального опыта, умения ориентироваться в сложившейся обстановки, а также некоторых качеств личности, включая навыки взаимодействия с остальными членами группы. Однако, как показывает практика, следственно-оперативные группы при производстве осмотра места происшествия создаются на основе графика суточных дежурств сотрудников, при этом являются «разовыми», не постоянными. Данное обстоятельство крайне негативно отражается на качестве производства следственных действий, ведь нередки случаи, когда в состав группы входят неопытные сотрудники, без навыков и познаний не только в области тактики и методики производства следственных действий, но и без необходимых знаний в области специфики работы железнодорожного комплекса, его структуры, характерных особенностей. Подобные обстоятельства неизбежно накладываются друг на друга и в результате фактически проведенное следственное действие не несет в себе особой значимости, приводит к утрате вещественных доказательств.

В этой связи актуальным видится создавать следственно-оперативные группы исходя из условий эффективности их дальнейшей совместной работы, а не ориентироваться на несогласованный между подразделениями график суточных дежурств.

Рассмотрим некоторые особенности тактики проведения осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, что является одним из наиболее значимых элементов достижения истины по делу. Изучение места происшествия необходимо начинать с обследования внешних признаков железнодорожного состава (акцентировать внимание на следах повреждения металла инородными предметами и наличии каких-либо частичек посторонних веществ). Обязательно исследовать все соединительные элементы тележек вагонов, буксовые узлы, оси колесных пар и т. д. Значимым представляется исследование всех маркировочных и идентификационных обозначений на вагоне, включая все составные детали тележек вагона, в том числе проверка сопутствующих связующих элементов (таких как крышки буксовых узлов, соединительные оси). Как показывает практика, преступники зачастую подменяют детали путем замены на ней маркировочных обозначений, что позволяет найти следы полной или частичной подмены номеров (затирка, зашлифовывание, несоответствие номеров между промежуточными соединительными элементами). Так, нередко маркировочные обозначения могут иметь потертости, трещины, видимые признаки деформации и т.д. Обеспечивать полноту фиксации всех объектов и вещной обстановки необходимо при помощи подробного изложения в тексте протокола осмотра места происшествия, а также способом фотофиксации [9, с. 64].

Кроме осмотра внешнего вида вагона и комплектующих деталей, целесообразно осмотреть территорию, где находится исследуемый объект, а также в обязательном порядке изучить справки главного вычислительного

центра (ГВЦ), которые позволят установить комплектацию вагона, данные о проводимых на вагоне ремонтах, а также маршрут его следования. Восстановить историю похищенной детали позволит изучение железнодорожных журналов учета, различных форм ВУ. Таким образом, важно еще на стадии производства осмотра места происшествия запросить информацию по данным журналам.

Рассмотренные ключевые тактические элементы производства осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта в своей совокупности могут послужить качественным подспорьем при формировании доказательственной базы по уголовному делу, а также определить место, время и способ совершения преступления. Так, правильно организованная поэтапная проверка версий при производстве осмотра места происшествия, выработка новых на основе постоянно поступающей информации приводит к положительным результатам. При этом должна быть четко определена последовательность проведения запланированных мероприятий. Это зависит от реальной обстановки, т.е. следственной ситуации, сложившейся на конкретный момент расследования [10, с. 40]. Кроме прочего, для качественного производства осмотра необходимо соблюдать некоторые обязательные требования, заключающиеся в своевременности, полноте, объективности и планомерности осуществления данного следственного действия [11, с. 37]. Ведь только заранее спланированный, подготовленный осмотр места происшествия создает достаточно широкую и оптимальную базу для проведения последующих следственных и процессуальных действий, а в целом и для установления истины по делу [12, с. 68].

Особая специфика преступлений, совершаемых на объектах транспорта, в том числе и хищений комплектующих деталей ж/д объектов, предопределяет некоторые особые условия, необходимые для успешного осуществления хода предварительного следствия. Сотрудники, занимающиеся расследованием и раскрытием преступлений на объектах железнодорожного транспорта, в полной мере должны обладать знаниями не только в области тактических особенностей производства осмотра места происшествия в целом, они также должны владеть определенной терминологией, связанной со спецификой железнодорожной инфраструктуры, знать и понимать назначение предметов, деталей и комплектующих вагона, а также уметь грамотно, последовательно отразить весь процесс производства осмотра места происшествия и следы преступления в протоколе осмотра места происшествия.

Производство осмотра места происшествия является неотъемлемой частью процесса расследования и имеет ряд особенностей. Данный вид деятельности требует больших профессиональных качеств, умений и навыков, которые невозможно приобрести за короткий промежуток времени [13, с. 56]. Для того, чтобы достичь высоких результатов, необходимо постоянно совершенствовать свои знания, а практические действия оценивать и сопоставлять с научными рекомендациями, разработанными на

протяжении долгих лет наукой криминалистикой, ведь данное следственное действие имеет большое значение для выяснения характера и обстоятельств расследуемого события [14, с. 83]. Так, можно констатировать, что осмотр места происшествия – это фундаментальное, неотложное следственное действие, направленное на изучение обстановки места происшествия с целью обнаружения и изъятия следов преступления, а также иных вещественных доказательств, необходимых для выяснения обстоятельств совершенного преступного деяния.

Таким образом, можно отметить, что современный этап развития криминалистического научного знания свидетельствует о заметном наполнении с точки зрения всех разделов криминалистики [15, с. 7], а существующий уровень преступности в стране определяет его существенно возросшую значимость [16, с. 55]. Так, процесс расследования преступлений зависит от целого ряда факторов, в том числе и непосредственной работы следователей, которые в силу своего процессуального и служебного положения должны обладать прочными знаниями и житейской мудростью [17, с. 198]. В этой связи мы согласны с учеными-криминалистами в том, что «...сущность следственного осмотра заключается в том, что следователь при его производстве непосредственно воспринимает и исследует материальную обстановку, связанную с расследуемым событием, а также отдельные предметы с целью установления признаков преступлений и обстоятельств» [18, с. 5], а осмотр места происшествия является «...одним из наиболее информативных следственных действий, целенаправленное проведение которого во многом может способствовать преодолению актов противодействия» [19, с. 238].

Что же касается расследования хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта, то учитывая специфику данных преступлений, в настоящее время существует необходимость создания узкоспециализированной методики, которая должна охватить и определить весь спектр особенностей данных преступлений, что, в свою очередь, поможет сократить количество нераскрытых хищений и обеспечить должный уровень профилактических мероприятий.

Список использованной литературы

1. Грибунов О.П., Пермяков А.Л. Детерминанты высокой латентности мошенничества, связанного с осуществлением инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2017. – № 1-2. – С. 79–85.
2. Гармаев Ю.П., Михайлова Л.В. Правовое просвещение и профилактическая деятельность в оперативно-розыскном обеспечении раскрытия и расследования хищений на объектах транспорта // Там же. 2016. – № 2-2. – С. 16–22.

3. Волчецкая Т.С., Пилтоян А.Х. Применение метода моделирования в раскрытии и расследовании преступлений, совершенных организованными преступными группами: анализ литовского опыта // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: гуманитарные и общественные науки. – 2007. – № 9. – С. 78–82.

4. Грибунов О.П., Нарыжный Е.В. Основные аспекты применения цифровой фотографии при осмотре места происшествия // Эксперт-криминалист. – 2014. – № 3. – С. 33–35.

5. Грибунов О.П., Варданян А.В. Прикладные задачи и профилактические операции криминалистического предупреждения преступлений против собственности на транспорте // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: сб. материалов XXI междунар. науч.-прак. конф. Иркутск, – 2016. – С. 326–331.

6. Грибунов О.П. Всеобщая дактилоскопическая регистрация граждан как элемент реализации криминалистического предупреждения преступлений // Вестник Томского государственного университета. – 2016. – № 402. – С. 188–191.

7. Отаров А.А., Карданов Р.Р., Кангезов М.Р. Практикум по основам криминалистической техники: учебно-методическое пособие. – Нальчик: Принт-Центр, 2016. – 128 с.

8. Грибунов, О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: монография / О. П. Грибунов. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. – 360 с.

9. Грибунов О.П., Нарыжный Е.В. Технический и процессуальный регламент использования цифровой фотосъёмки при проведении осмотра места происшествия // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2015. – № 3-2. – С. 62–67.

10. Сахарова Е.Г. Значение следственных версий при выборе тактики осмотра места происшествия по делам о причинении вреда здоровью // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2014. – № 3. – С. 40–43.

11. Фойгель Е.И., Яковлев Д.Ю. Криминалистика в схемах, таблицах и диаграммах: учебное пособие. – Иркутск, 2015. – 180 с.

12. Никулина О.А. Особенности тактики производства осмотра места происшествия по делам о преступлениях в сфере компьютерной информации // Вестник Воронежского института ФСИН России. – 2015. – № 2. – С. 68–71.

13. Коршунов А.В. Вопросы производства доследственной проверки по уголовным делам // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: материалы XVIII междунар. науч.-прак. конф., посвящ. 20-летию образования института. – Иркутск. ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2013. – С. 55–59.

14. Грибунов О.П., Третьякова Е.И. Расследование преступлений, совершаемых на транспорте: учебное пособие. – Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2013. – 148 с.

15. Варданян А.В., Варданян Г.А. Теоретико-методологические проблемы криминалистической тактики в контексте современной модели уголовного процесса // Юристъ-Правоведъ. – 2015. – № 6 (73). – С. 5–10.

16. Варданян А.В. Осуществление управленческих полномочий в коммерческой или иной организации вопреки интересам службы: актуальные проблемы расследования // Философия права. – 2014. – № 6 (67). – С. 55–58.

17. Черевко И.М., Никонович С.Л., Шаевич А.А. Психологические основы коммуникативной стороны профессиональной деятельности следователя // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение, вопросы теории и практики. – 2016. – № 7-1 (69). – С. 198–201.

18. Грибунов О.П., Трубкина О.В., Третьякова Е.И. Тактические особенности проведения следственного осмотра: учебное пособие. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. – 92 с.

19. Имаева Ю.Б. Тактические приемы осмотра места происшествия, используемые для преодоления противодействия расследованию хищений с использованием кредитных и расчетных карт // Пробелы в российском законодательстве. – 2011. – № 3. – С. 237–239.