DOI: 10.17117/na.2015.08.1264

<http://ucom.ru/doc/na.2015.08.1264.pdf>

Поступила (Received): 21.08.2015

Загайнов В.В., Деренских Н.В.
Некоторые вопросы расследования уголовных дел по
фактам крушений и аварий на железнодорожном
транспорте

Derenskikh N.V., Zagaynov V.V.
Some issues of investigation of criminal cases on
the facts of wrecks and accidents on railway
transport

Ключевые слова: оперативно-розыскная деятельность, документирование, орган дознания, следователь

Key words: operatively-search activity, documentation, the body of inquiry, investigator

Сибирский институт Министерства внутренних дел
 г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110

Siberian institute of the Ministry of internal affairs
 Irkutsk, Lermontov st., 110

Несмотря на многообразие видов железнодорожных происшествий, специфику методов и средств, применяемых в зависимости от этого при осмотре, каждому осмотру места происшествия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте должна предшествовать обязательная подготовка.

На указанной стадии следователь должен получить возможно полную информацию о происшедшем (времени, месте, количестве сошедших вагонов, повреждениях, возможных жертвах, мерах, принимаемых для ликвидации последствий) и условиях, в которых предстоит работать, в том числе, имеются ли в составе сошедших, вагоны с перевозимыми опасными грузами, если да, то какие меры и кем именно принимаются для ликвидации опасных последствий, связанных с возможной утечкой и разливом указанных веществ, в зависимости от чего при осуществлении осмотра места происшествия может возникнуть необходимость в использовании средств индивидуальной защиты. Одновременно следователем решается вопрос об участии в осмотре места происшествия специалиста (работника железнодорожного транспорта, кинолога с собакой), об осуществлении выезда на место происшествия в составе нескольких следственно-оперативных групп (в зависимости от последствий, наступивших в результате схода), а также вопрос о применении средств фиксации результатов осмотра места происшествия (кроме обычных научно-технических средств в виде фото-видеотехники, следственная группа должна быть снабжена осве-

тительной аппаратурой, приспособлениями для вычерчивания схем и планов, специальными шаблонами и приспособлениями, при помощи которых работники железной дороги выявляют дефекты и неисправности объектов железнодорожного транспорта, поскольку пользоваться измерительными приборами, находящимся в распоряжении местных работников службы пути, не рекомендуется, так как они могут быть неисправными или умышленно приведенными в неисправное состояние заинтересованными лицами).

После прибытия группы на место происшествия, на подготовительном этапе от работников полиции, очевидцев и лиц, первыми обнаруживших происшествие, необходимо получить краткую информацию о происшествии. Особенно важными для предстоящего осмотра являются сведения об изменениях, которые были внесены в обстановку до приезда следователя (при оказании помощи пострадавшим, ликвидации последствий происшествия и т.п.), а также данные о том, где и какие следы и объекты, имеющие доказательственное значение, уже обнаружены в ходе восстановительных работ или могут быть найдены. Кроме того, необходимо выяснить обстановку в районе крушения, интенсивность движения поездов (в случае восстановления их движения), характеристику объектов путевого хозяйства. Тактически верно зафиксировать пояснения, данные лицами по вышеуказанным вопросам, путем получения объяснений (при возбуждении уголовного дела – в допросах). В случае крушения или аварии поезда с опасными и секретными грузами, необходимо выяснить, какие повреждения были причинены грузам и их упаковке, нет ли угрозы взрыва, отравления, заражения окружающей местности; принять меры к ликвидации опасных повреждений и предотвращения разглашения секретных данных о грузе. В тех случаях, когда в результате крушения поезда с таким грузом создалась пожаро – или взрывоопасная обстановка, произошло загрязнение окружающей среды, до прибытия специалистов и определения ими состояния обстановки, характера и размеров загрязнения окружающей среды производить осмотр места происшествия нельзя. При этом, согласно Правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, при возникновении аварийной ситуации на железной дороге следователю необходимо "оценить химическую обстановку, определить границы опасной зоны, принять меры по ее ограждению и оцеплению", в соответствии с радиусом района, подлежащего изоляции (зона изоляции), "при утечке и разливе" вещества, а также при "пожаре" [1].

Так, 02.03.2013 в 13-17 на 5513 км пк 1 перегона Боярский – Посольская двухпутного электрифицированного участка Слюдянка – Улан-Удэ произошел сход 26 вагонов грузового поезда № 2416. В опрокинутом 33 вагоне (специализированный танк-контейнер) с грузом спирт бутиловый, относящийся к числу токсичных продуктов 3 класса опасности, имелась течь. В связи с изложенным, до ликвидации течи специалистами, осмотр не производился, место происшествия было оцеплено, посторонние лица не допускались.

На ориентирующей стадии осмотра следователю необходимо определить объекты, подлежащие осмотру и границы осмотра. Для установления границ места происшествия, а также объектов, подлежащих первоочередному осмот-

ру, следует учитывать мнение членов комиссии, проводящих служебное расследование в рамках закона по указанному факту [2], поскольку данные лица, являясь высококвалифицированными работниками железной дороги, обладают специальными познаниями в области железнодорожного транспорта. При необходимости они могут привлекаться к осмотру места происшествия в качестве специалистов. Производя осмотр места происшествия, следователь не должен препятствовать производству служебного расследования, напротив, осмотр места происшествия следователем и осмотр, производимый в рамках служебного расследования могут производиться параллельно, а некоторые объекты, изъятые в ходе осмотра места происшествия, для исследования и хранения могут передаваться членам комиссии (объемные части деталей вагонов, локомотивов, верхнего строения пути, устройства для записи скоростемерных лент поезда и т.д.).

На стадии детального исследования, следователь должен последовательно изучить обстановку места происшествия в соответствии с выбранным направлением движения по отдельным узлам (участкам), каждый из которых выделяется определенной совокупностью пространственно или информационно взаимосвязанных объектов и следов. Осуществляя поиск источников криминалистической информации, следователь должен уяснить конкретный механизм слеодообразования, моделируя взаимодействие объектов. Решая подобные частные вопросы взаимодействия объектов, следователь опирается на знание механизма взаимодействия всех объектов, участвовавших в происшествии, и знание взаимосвязи следов преступления, образующихся в результате такого взаимодействия.

Осмотр места происшествия при крушениях и авариях на железнодорожном транспорте должен вестись методично, по четко определенной системе, и как уже было указано выше, в соответствии с видами транспортного происшествия, чтобы не упустить из виду какие-либо важные узлы и детали. В ходе осмотра места происшествия, следователь должен изучить и зафиксировать (путем видеосъемки, ориентирующей и обзорной фотосъемки, записей в протоколе или черновых набросках, планах, схемах) обстановку в целом, определить взаимное расположение, взаимосвязь основных объектов и окружающей местности.

Фактически всегда осмотр вышеуказанного места происшествия имеет линейный характер, поскольку место происшествия располагается на одной линии – вдоль железнодорожных путей и в непосредственной близости от них [3]. Однако, учитывая специфику железнодорожного транспорта, осмотру следует подвергнуть не только объекты, находящиеся на месте крушения или аварии железнодорожного транспорта, но и объекты, которые могут находиться на значительном расстоянии от вышеуказанного места, в том числе, при необходимости, средства сигнализации, централизации и блокировки, элементы верхнего строения пути и т.д. В ходе осмотра места происшествия возможна проверка указанных средств сигнализации, централизации и блокировки на их исправность.

Так, 24 мая 2014 на перегоне «Саянтуй-Медведчиково» Тарбагатайского района Республики Бурятия на неохраняемом железнодорожном переезде, оснащённом звуковой и световой сигнализацией, произошло столкновения пассажирского поезда № 362 с автобусом малого класса Hyundai County, в котором находились 2 человека. По прибытии следственной группы на место происшествия, водитель автобуса заявил, что причиной столкновения явилась неисправность средств сигнализации, которыми был оборудован переезд. В ходе осмотра места происшествия средства сигнализации были не только осмотрены, но и проверены, установлена их исправность и пригодность к эксплуатации, что нашло отражение в протоколе осмотра места происшествия. Впоследствии в ходе доследственной проверки было установлено, что причиной происшествия стало нарушение водителем автобуса правил дорожного движения при следовании по регулируемому железнодорожному переезду.

При производстве осмотра места происшествия при крушениях и авариях железнодорожного транспорта, следует не медлить с осмотром предметов, которые быстро утрачивают свои свойства, либо могут быть умышленно видоизменены. В частности, к таким предметам можно отнести тормозные колодки для определения их температуры, стоп-краны и концевые краны тормозной магистрали, приборы управления локомотивом.

Зачастую место происшествия при крушении и авариях железнодорожного транспорта представляет собой нагромождение вагонов, локомотивов, их частей, деталей, опорных столбов, контактных сетей, поврежденного рельсошпального полотна. Производство осмотра с фиксацией всех предметов, находящихся на месте, без уделения особого внимания вещественным доказательствам, которые имели бы отношение к технической причине происшедшего, является тактической ошибкой следователя. В связи с изложенным, для проведения качественного осмотра места происшествия, определения верного направления и последовательности осмотра места происшествия, конкретных объектов и предметов, подлежащих детальному осмотру, необходимо исходить из характера и вида самого крушения или аварии.

Список используемых источников:

1. Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Утверждено МЧС РФ 31 октября 1996 г. N 9/733/3-2, МПС РФ 25 ноября 1996 г. N ЦМ-407, Федеральным горным промышленным надзором 28 октября 1996 г. N 03-35/287.
2. Дудышкин Б.Н. Правовые основы расследования транспортных происшествий // Журнал российского права. 2002. № 3.
3. Дворкин А.И. Осмотр места происшествия. Практическое пособие // Портал Учебники Бесплатно. URL: <http://www.kriminalistika-uchebnik/osmotr-mesta-proisshestviya-prakticheskoe.html>