

УДК 343.98

ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ФАКТУ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОГО АКТА

Суденко В. Е.

*Юридический институт
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II*

Рассматриваются особенности следственного осмотра по происшествиям с железнодорожным подвижным составом, железнодорожными путями со стрелками и иными сооружениями. Указаны основания, цели осмотра, формирование следственно-оперативной группы, приглашение специалистов железнодорожного транспорта и иных отраслей, которые могут оказать существенную помощь в установлении обстоятельств происшествия, условий, способствовавших его совершению, мест возможного наличия следов.

Ключевые слова: следователь, следственно-оперативная группа, специалисты, шпалы, рельсы, колесные пары, криминалистические средства.

Среди процессуальных следственных действий, проводимых при расследовании почти любого происшествия, особое значение отводится следственному осмотру места происшествия, который должен проводиться при производстве первоначальных следственных действий по любому преступлению, даже тогда, когда кажется, что нет в этом необходимости. Например, происходит задержание взяткополучателя с поличным. Вроде все ясно, но и в этих случаях следственный осмотр места происшествия необходим, ведь тогда можно получить дополнительные доказательства получения взятки [1, с. 378, 381]. Как правило, только после проведения осмотра места происшествия можно с большой степенью уверенности сделать вывод, что в данном конкретном случае имело место преступление, а не иное деяние. Поэтому законодатель и разрешил проводить данное процессуальное следственное действие – осмотр места происшествия – до возбуждения уголовного дела.

Основанием осмотра места происшествия на железнодорожном транспорте являются обоснованные предположения о возможности обнаружить следы преступления и другие обстоятельства, имеющие отношение к происшествию [3, с. 304]. Цель осмотра – обнаружить следы преступления, изъять предметы, образцы, документы и т. п., имеющие значение для расследования уголовного дела, а также установить причины происшествия и его механизм. Это поможет выдвижению и проверке соответствующих версий и далее полному и своевременному установлению истины по делу.

Осмотр места происшествия следует проводить незамедлительно после получения сигнала о нем. Своевременность осмотра предупредит возможные изменения в обстановке со стороны отдельных лиц или по погодным условиям.

Террористический акт может быть осуществлен не только путем подрыва, но и с использованием тех или иных дефектов, имеющихся на объектах транспортной инфраструктуры, в том числе на подвижном составе, железнодорожных путях, стрелочных переводах, средствах сигнализации и связи. И когда теракт осуществляется без взрыва, то сложно определить, были ли умышленное действие, халатность работников транспорта или что-то иное. Поэтому следует самым тщательным образом исследовать место происшествия для определения его истинной причины.

Следы и вещественные доказательства, подлежащие осмотру при теракте на подвижном железнодорожном транспорте, могут располагаться и на железнодорожном полотне, и по его сторонам, где возможны детали ходовой части подвижного состава, утраченные в результате происшествия, части груза и т. п. И они могут находиться на протяжении значительного расстояния.

Особое внимание уделяется составу следственно-оперативной группы, в которую обязательно включаются специалисты железнодорожного транспорта: инженерно-технические работники локомотивных и вагонных депо, путейцы.

При необходимости привлекаются сотрудники научно-исследовательских, проектных, конструкторских организаций, профильных учебных заведений. Большую помощь в осмотре могут оказать работники органов, осуществляющих надзор за безопасностью движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, путевого хозяйства, энергоснабжения, контроля за контактной сетью, инженерно-технические работники дистанций сигнализации и связи.

При теракте, связанном с мостами, виадуками, тоннелями, к осмотру привлекаются сотрудники и научные работники научно-исследовательских учреждений и вузов транспортной системы, где имеются ученые и специалисты в области мостостроения, инженерно-технических изысканий и т. п. Осмотр места происшествия на железнодорожном транспорте требует от участников осмотра знаний технического, правового, строительного, электротехнического порядка, что влечет обязательное привлечение соответствующих специалистов, которые могут содействовать обнаружению, закреплению и изъятию предметов и документов, собиранию доказательств, их проверке и оценке, постановке вопросов эксперту, проверке и оценке экспертного заключения, разъяснению иных вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию.

Следственный осмотр производится так, чтобы гарантированно выявить возможные дефекты и неисправности подвижного состава, железнодорожного пути, ставшие, возможно, причиной происшествия, либо же оно произошло в результате террористического акта. Для этого при подготовке к осмотру следует установить связь с транспортной полицией, ведомственной комиссией, руководителями восстановительного поезда, ремонтно-восстановительной бригады, которые могут пояснить обстановку в районе происшествия до него и после.

Для эффективного осмотра применяются научно-технические и криминалистические средства. Высокие результаты дает использование лазерного сканера Trimble TX5, позволяющего создавать 3D-модель, по которой можно измерить с точностью до миллиметра любые расстояния и реконструировать событие происшествия.

При осмотре локомотивов и вагонов может возникнуть необходимость проверить внутренние полости вагонной или локомотивной буксы или других замкнутых полостей. Для этого применяется видеоскоп VS70 (Flir Systems Inc. США), оснащенный ручным блоком управления с возможностью поворота зонда камеры диаметром 5,8 мм на 180 градусов в ограниченном пространстве для получения высокого разрешения видеоизображения на цветном ЖК-дисплее. Незаменим видеоскоп для решения экспертных задач, когда доступ к следам и объектам ограничен, но требуется значимая диагностическая, ситуационная и идентификационная информация.

Обязательному осмотру подлежат следующие объекты:

- для установления принимаемых машинистом мер по остановке поезда: приборы управления локомотивом, приборы, указывающие скорость локомотива, приборы сигнализации и фиксации действий машиниста;
- на локомотиве все тормозные колодки, на вагонах – выборочно для определения их исправности, применения для торможения, исправности тормозов;
- стоп-краны локомотива и вагонов, концевые краны состава для определения включения автотормоза, применения экстренного торможения;
- участки железнодорожного пути до места происшествия, на месте происшествия и те, на которых уже ведутся ремонтно-восстановительные работы для установления изменений, которые произошли во время указанных работ, чтобы учитывать это при расследовании происшествия.

Последовательность производства осмотра места происшествия определяется характером происшествия, а именно: произошло ли оно по причине схода поезда с рельсов в результате теракта или при столкновении поездов, которые случились из-за вмешательства в систему сигнализации, связи, автоматизации перевода стрелок. В первом случае особо тщательному осмотру подлежат сам путь, путевые устройства и сооружения, стрелочные переводы, рельсовые крестовины, а на локомотивах и вагонах – бандажи и ободы колесных пар, которые первыми сошли с рельсов, их конструктивные размеры, наличие «ползунов». При осмотре пути выявляются следы от посторонних предметов на рельсах, определяется состояние рельсов (имеется ли на них ржавчина, трещины), шпал, грунта насыпи – всего, что могло вызвать сбой в работе средств сигнализации, централизации, блокировки и привести к происшествию.

Следственный осмотр подвижного состава начинается с отработки причины схода с рельсов, то есть с проверки: как тот или иной фактор или предмет повлиял или мог повлиять на ходовую часть подвижного состава (на колесные пары, на оси, ступицы, бандажи и ободья цельнокатанных колес и их гребней). Обращается внимание на глубину проката бандажа или обода колеса, который не должен превышать 7 мм для пассажирских поездов дальнего следования, 8 мм – для пригородных поездов и 9 мм для грузовых поездов. Выявляется наличие «наваров» на поверхности катания колеса, которое появилось вследствие перемещения частичек металла в связи с наличием ползуна, сдвига или ослабления ступиц колес. При сдвигании колеса к середине оси в месте ее сопряжения со ступицей возможна кольцевая трещина краски с наличием содранного слоя, а на обращенной к буксе стороне колеса на оси рядом со ступицей образуется кольцевая полоска, резко отличающаяся от соседней с нею поверхности.

Если колесо сдвинулось в сторону буксы, такая полоска возможна возле торца ступицы, обращенной к середине оси, и появление неокрашенной полоски, трещин слоя краски, смазки, ржавчины говорят об ослаблении ступицы колеса на оси. На это указывает и сдвиг контрольных рисок, наносимых масляной краской в местах сопряжения ступицы с осью. Подтверждает сдвиг ступицы колеса на оси замер расстояния между внутренними гранями бандажей или ободьев колес, который должен быть не больше 1443 мм и не меньше 1437 мм у колесных пар поездов с разрешенной скоростью до 120 км в час. Проверяется, не произошло ли ослабление бандажного крепительного кольца, которое допустимо суммарной длиной не более 600 мм, либо его ослабление, расположенное в пределах не больше 100 мм от замка, независимо от длины. Все это необходимо для установления причины происшествия: не указанные ли неисправности и изменения в колесных парах повлекли происшествие, или же они появились в результате принудительного воздействия.

Для целей расследования используются результаты расшифровки скоростемерной ленты, фиксирующей скорость до и во время происшествия, давление воздуха в тормозной магистрали, время отправления с последней остановки и между отдельными точками движения, время и точку резкого изменения движения. Иногда по ленте можно определить, какой вагон или локомотив сошел с рельсов первым, а это позволит определить непосредственно место теракта.

При осмотре рельсов особое внимание уделяется их изогнутости по горизонтали и вертикали, наличию следов трения бандажей и ободьев цельнокатаных колес на головке рельсов, следам ударов на головках, шейках и подошвах рельсов от сошедших с них колес, наличие, достаточность и работоспособность противоугонов и их видам. При обнаружении изломанных рельсов фиксируют их маркировку, проставленную на торцах и шейках, тип, место изготовления, время укладки в путь, наличие признаков остродефектности (трещины, отколы в головке, шейке, подошве, вокруг болтовых отверстий). Осматриваются прилегающие участки пути и его состояние на предмет определения качества обслуживания рельсового хозяйства и его общего состояния.

Необходимо осматривать поврежденные шпалы с целью определения их состояния до происшествия, а также выявляются имеющиеся дефекты, которые могли стать его причиной. Тщательно осматриваются другие шпалы в обоих направлениях от данного места, определяется их наличие, количество, расстояния между шпалами, шпальные вкладыши на наличие в них дефектов, способных вызвать уширение рельсовой колеи, отбой рельсовых нитей и общее расстройство пути; осмотр креплений, их достаточную обеспеченность, состояние, целостность подкладок и накладок, наличие парно лопнувших накладок, состояние и количество болтов, костылей, шурупов. Если во время осмотра выявлены сдвинутые и выкантованные шпалы, то надо определить, явилось ли это следствием эксплуатации или принудительного воздействия.

Особое внимание уделяется осмотру стрелочных переводов в целях выявления возможных изломов остряков, рамных рельсов, крестовин и их сердечника и усювиков; нет ли разрывов контррельсовых болтов, не разъединены ли стрелочные остряки, плотность их прилегания к рамному рельсу, наличие на них сколов,

выкрашивания металла, понижения против рамного рельса. Измеряется расстояние между рабочей гранью головки контррельса и усовика и рабочим кантом сердечника крестовины; устанавливается возможный вертикальный износ рамных рельсов и сердечников крестовины выше допустимого. Выявляются уширения и грубые перекосы на стрелочном переводе и углы переходной кривой, отклонения от требуемого положения передвижных частей стрелочного перевода, которые могли привести к взрзу стрелки.

Важнейшая особенность осмотра – фиксация процесса и результатов этого следственного действия. Подробный протокол осмотра – обязательное и важное следственное действие. Кроме протокола, составляются схемы, планы, применяются фото- и видеосъемка, которые наиболее эффективно фиксируют не только результаты, но и сам процесс осмотра в динамике. Применение при осмотре видеозаписи позволяет получить непрерывное видеоизображение панорамы с соседними зданиями и сооружениями с одновременным увеличением масштаба, некоторых участков железнодорожного полотна, отдельных предметов и следов (торможения, движения транспортного средства юзом), следов на бандажах и ободьях колес, приборы и другие устройства кабины машиниста или водителя и их показаниями, то есть все, что может понадобиться при расследовании уголовного дела.

Говоря об «изъятии» обнаруженных на месте происшествия предметов, документов, образцов, отметим, что данный термин не определен в УПК, это действие не предусмотрено как самостоятельное следственное действие, хотя оно постоянно применяется на практике, а законодатель широко применяет этот термин. Изъятие не только возможно, но и применяется при производстве самых различных следственных действий. Мы поддерживаем мнение А. Р. Белкина о дополнении УПК статьей 164¹ – «Изъятие предметов, документов, образцов» [5, с. 10], определяющей, что «изъятие представляет собой действие, производимое в ходе следственных действий в целях последующего осмотра и исследования изымаемых предметов, документов, образцов, а также для их сохранности» [5]. Изъятие возможно при осмотре места происшествия и других следственных действиях.

По большинству происшествий с железнодорожным транспортом назначаются те или иные экспертизы по установлению причин происшествия, относимости тех или иных предметов, деталей, неисправностей и дефектов к происшествию и т. п. Однако этот вопрос не входит в тему наших рассуждений.

Список литературы:

1. Суденко В. Е. Криминалистика: Учебник. – Пятигорск, 2008. – 576 с.
2. Уголовно-процессуальный кодекс РФ. – М., 2017. – Ст. 176.
3. Торбин Ю. Г. Комментарий к УПК РФ / Сухарев А. Я., ред. – М.: Норма, 2004. 346 с.
4. Кодекс об административных правонарушениях РФ. М., 2015. – Статьи 27.9–27.10, 27.12.
5. Белкин А. Р. УПК РФ: конструктивная критика и возможные улучшения. Часть IX. Следственные действия. – М.: МГУПИ, 2015. – 80 с.
6. Гапеев В. И., Пищик Ф. П., Егоренко В. И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте. – Минск: Полымя, 1999. – 365 с.
7. Долицкий Е. А. Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте. – М., 2009. – 321 с.

8. Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта от 18.12.2014 г. URL : <http://base.garant.ru/70878628/#friends#ixzz4B5vwsnDL> (дата обращения 3.09.2017).

9. Положение о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий. Рос. газета. 7 февраля 2007 г.

Sudenko, V. E. Features of inspection of objects of railway transport in fact a terrorist act // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – P. 185–190.

Discusses the features of the investigative inspection by the accidents to the railway rolling stock, railway roznymi ways arrow and other structures. The grounds, purpose of the inspection, the formation of investigative groups, the invitation of specialists of railway transport and other industries that can provide substantial assistance in establishing the circumstances of the accident, conditions that contributed to its Commission, areas of possible presence of traces.

Key words: investigator, investigative team, experts, sleepers, rails, wheel sets, forensic tools.

Spisok literaturyi:

1. Sudenko V. E. Kriminalistika: Uchebnik. – Pyatigorsk, 2008. – 576 s.
2. Uголовно-протсещуалный кодекс РФ. – М., 2017. Ст. 176.
3. Torbin Yu. G. Kommentariy k UPK RF / Suharev A. Ya., red. М.: Norma, 2004. 346 s.
4. Kodeks ob administrativnyih pravonarusheniyah RF. М., 2015. Stati 27.9–27.10, 27.12.
5. Belkin A. R. UPK RF: konstruktivnaya kritika i vozmozhnyie uluchsheniya. Chast IX. Sledstvennyie deystviya. М.: MGUPI, 2015. 80 s.
6. Gapeev V. I., Pischik F. P., Egorenko V. I. Bezopasnost dvizheniya na zheleznodorozhnom transporte. Minsk: Polyimya, 1999. 365 s.
7. Dolitskiy E. A. Rassledovanie krusheniy i avariy na zheleznodorozhnom transporte. М., 2009. 321 s.
8. Polozhenie o klassifikatsii, poryadke rassledovaniya i ucheta transportnyih proisshestviy i inyih sobyitiy, svyazannyih s narusheniem pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta ot 18.12.2014 g. URL : <http://base.garant.ru/70878628/#friends#ixzz4B5vwsnDL>
9. Polozhenie o poryadke sluzhebnoo rassledovaniya i ucheta transportnyih proisshestviy i inyih, svyazannyih s narusheniem pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta, sobyitiy. Ros. gazeta. 7 fevralya 2007 g.