Цуканова Олеся Владимировна. Первоначальный этап расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.12 / Цуканова Олеся Владимировна;[Место защиты: ФГБОУ ВО Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)], 2017

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Понятие первоначального этапа расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава**

1.1. Особенности криминалистической характеристики типичных преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава с. 17

1.2. Понятие, структура и задачи первоначального этапа расследования преступлений. Особенности предварительной проверки, проводимой по преступлениям, совершаемым в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава .с. 48

**Глава 2. Особенности работы следователя на первоначальном этапе расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава**

2.1. Организация работы следователя. Планирование, подготовка следственных действий с. 61

2.2. Особенности взаимодействия следователя с органами дознания и другими организациями. Создание следственно-оперативных групп, координация их работы с. 88

2.3. Технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов . с. 106

**Глава 3. Алгоритмический подход к раскрытию и расследованию преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава**

3.1. Производство типичных следственных действий .с. 122

3.2. Алгоритмизация следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава с. 139

Заключение .с. 173

Список литературы

**Введение к работе**

**Актуальность темы диссертационного исследования.** 22 марта (3 апреля) 1836 года император Николай I утвердил Устав первой в России железной дороги, в том же году для обеспечения общественного порядка на железной дороге в России был организован Отдельный корпус жандармов, одним из подразделений которого стала железнодорожная жандармерия.

С появлением первой железной дороги криминалисты столкнулись с особенностями преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте и проблемами их раскрытия.

В настоящее время железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы страны. Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа имеют большое социально-экономическое значение, которое определяется регулярностью и универсальностью перевозок, а также разветвленностью сети железных дорог с высокими провозными возможностями. Железнодорожный транспорт считается одним из самых безопасных видов транспорта, в связи с чем на его долю приходится около 40% пассажирских перевозок.

Ведущая роль в борьбе с преступностью на объектах железнодорожного транспорта отведена линейным управлениям и отделам полиции на транспорте.

Организация деятельности транспортного управления наглядно

рассматривается на примере Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу:

В зону оперативного обслуживания УТ МВД России по ЦФО входят объекты железнодорожного, водного и воздушного транспорта, расположенные в 17 субъектах Российской Федерации.

Зона обслуживания УТ МВД России по ЦФО включает в себя около 15 000 км железной дороги и объекты, расположенные на ней (8 862 км Московской железной дороги, 1 897 км Московского отделения Октябрьской железной дороги**,** 4 238 км Юго-Восточной железной дороги). Московская железная дорога, Московское отделение Октябрьской железной дороги, Юго-Восточная железная дорога входят в состав ОАО «РЖД»,

учредителем и единственным акционером которого является Российская Федерация.

Оперативное обслуживание объектов УТ МВД России по ЦФО осуществляет 6 ЛУ МВД России, 20 ЛО МВД России. Им подчинено – 23 линейных отдела полиции, 14 линейных отделений полиции и 107 линейных пунктов полиции. На участке оперативного обслуживания дислоцируется 90 вокзалов, 1 092 станции и 3 214 посадочных платформ.

В 2015 году в подразделениях УТ МВД России по ЦФО зарегистрировано 67 604 заявления, сообщения и иной информации о преступлениях, об административных правонарушениях и происшествиях. Рассмотрено 37 732 заявления (сообщения) о преступлениях.

По зарегистрированным заявлениям (сообщениям) приняты решения: о возбуждении уголовного дела – 8 303; об отказе в возбуждении уголовного деда – 11 626; о передаче по подследственности или территориальности – 17 802; о возбуждении дела об административном правонарушении – 2 319.

В 2015 году структуру преступности составили: кражи (47,7%), преступления в сфере незаконного оборота наркотиков (17,2%), преступления экономической направленности (9,4%), прочие преступления (25,7%).

Анализ преступности на территории обслуживания УТ МВД России по  
ЦФО в 2011-2015 годах свидетельствует о преобладании преступлений против  
собственности и в сфере незаконного оборота наркотиков, совершаемых в  
пассажирских вагонах поездов различного сообщения. Отмечается

нестабильная криминогенная ситуация в сфере пассажирских перевозок.

Так, только в 2015 году относительно 2014 года количество зарегистрированных преступлений, совершенных в поездах дальнего следования, снизилось на 19,9% (с 809 до 648). Вместе с тем, на 13,9% увеличилось количество преступлений, совершенных в пригородных поездах (964 до 1 098), на перегонах – на 22,8% (с 461 до 566), на платформах пригородных поездов – на 2,6% (с 376 до 386), на платформах поездов дальнего следования – на 54,5% (с 33 до 51).

Опасение вызывает и тот факт, что на протяжении нескольких лет наибольшая стабильность сохраняется в сфере преступности против жизни, здоровья и имущественной неприкосновенности граждан, где преобладают тяжкие и особо тяжкие преступления. Преступления совершаются более дерзкими, часто жестокими способами. Так, в 2015 году отмечен рост количества грабежей (на 6,9%) и разбоев (на 3 %).

На современном этапе развития общества и государства, в условиях постоянного развития социально-экономической сферы и стабильного технического прогресса, параллельно совершенствуются способы совершения преступлений и сокрытия их следов.

На практике выбор следователем тактических приемов и методов при расследовании преступлений указанной категории затрудняется, в связи с ограниченностью знаний в сфере функционирования железнодорожного транспорта, которые в большинстве случаев приобретаются с опытом работы.

В научной литературе периодически рассматривались мероприятия,  
объединяющие деятельность сотрудников полиции и особенности

функционирования железнодорожного транспорта при расследовании

отдельных видов преступлений. Однако имеющиеся на сегодняшний день научные труды в области криминалистики не учитывают в полной мере специфику первоначального этапа расследования типичных преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

При раскрытии и расследовании преступлений указанной категории  
следователи, особенно молодые, допускают множество организационных и  
тактических ошибок, обусловленных особенностью деятельности

железнодорожного транспорта. Решением множества проблем, возникающих перед следователем при организации расследования на первоначальном этапе, может стать алгоритмизация его деятельности.

Е.П. Ищенко заложил основы криминалистической алгоритмизации, ставшие отправной точкой для дальнейшей разработки темы.

Повышение уровня профессионализма сотрудников транспортной

полиции поможет решить множество проблем в борьбе с преступностью  
данной категории. Наиболее эффективным способом оптимизации

следственной деятельности может стать разработка следственных алгоритмов, содержащих научные криминалистические рекомендации и передовой опыт раскрытия и расследования основных видов преступлений, совершенных в пассажирском подвижном составе, на первоначальном этапе расследования, что определяет актуальность темы диссертационного исследования.

**Степень разработанности темы.** Проблемами разработки методик расследования отдельных видов преступлений, типизации тактических комбинаций посвящены труды многих ученых-криминалистов: Р.С. Белкина, О.Я. Баева, Н.П. Яблокова, Е.П. Ищенко, А.Г. Филиппова, С.Н. Чурилова, С.А. Шейфера, А.В. Шмонина и др.

Алгоритмизации следственной деятельности посвящены труды

Е.П. Ищенко, А.С. Шаталова, М.Б. Вандера, К.О. Сливинского, Н.Б. Водяновой, Н.А. Марочкина, Е.Н. Асташкиной, А.Л. Протопопова и др.

Изучением специфики расследования отдельных видов преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, занимались: Н.И. Гетман, Ю.В. Степаненко, Н.А. Духно, Ю.Г. Корухов, А.Б. Соловьев, А.Ф. Лановой, А.М. Нудельштейн и др. Однако указанные исследования проводились более восьми лет назад, что обуславливает необходимость разработки более современных средств, приемов, методов и методик расследования и раскрытия преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

Оценивая достаточно высокий уровень состояния современных исследований проблем расследования отдельных видов преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, нельзя не отметить отсутствие в криминалистике работ, посвященных первоначальному этапу расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, и алгоритмизации деятельности следователя на данном этапе. Отсюда становится очевидной практическая и

теоретическая значимость диссертационного исследования.

**Объектом исследования** является преступная деятельность в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также деятельность следователя на первоначальном этапе расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

**Предметом исследования** являются:

1. Криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава;
2. Закономерности механизма преступлений исследуемой категории;
3. Закономерности связи факторов следственных ситуаций с направлением деятельности следователя;
4. Закономерности обеспечения доказательственной базы при раскрытии и расследовании преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава;
5. Следственная и судебная практика по уголовным делам данной категории;
6. Ведомственные нормативные правовые акты;
7. Теоретические положения уголовного процесса, криминалистики, криминологии и психологии.

**Цель и задачи диссертационного исследования.**

**Целью** диссертационного исследования является комплексный анализ проблем, возникающих на первоначальном этапе расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также разработка научно-обоснованных рекомендаций для повышения эффективности работы следователя по уголовным делам указанной категории.

Для достижения поставленной цели были определены и решены следующие основные **задачи**:

1) Изучить и проанализировать следственную и судебную практику

расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах

железнодорожного подвижного состава, разработать криминалистические характеристики основных преступлений.

1. Исследовать обстоятельства, подлежащие установлению по делам о преступлениях, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.
2. На основе анализа действующей практики расследования основных видов преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, дать характеристику проблемам, возникающим при расследовании.
3. Выявить характерные особенности свойств личностей преступников, потерпевших и свидетелей по преступлениям, совершенным в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.
4. Установить исходные следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования, и на их основе определить комплекс мероприятий по раскрытию и расследованию преступлений указанной категории.
5. Проанализировать технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов.
6. Сформулировать практические рекомендации по тактике производства отдельных следственных действий с учетом характерных свойств и особенностей потерпевших, подозреваемых и свидетелей, обеспечивающие полное и качественное расследование преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.
7. Проанализировать теоретические основы криминалистической алгоритмизации расследования преступлений, ее соотношение с иными категориями криминалистики.
8. Разработать алгоритмы расследования преступлений и алгоритмы

производства типичных следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

**Методологической основой** диссертационного исследования стал  
диалектический метод познания, а также система общенаучных и частных  
научных методов, основанных на нем. В работе широко применялись: методы  
логического осмысления, наблюдения, анализа, аналогии, сравнения,  
моделирования, описания и другие методы познания объективной

действительности, позволившие исследовать интересующие проблемы в полном соответствии с поставленными целями и задачами, формулировать выводы, положения и рекомендации. А также применялись методы социологического исследования: изучение документов (материалов уголовных дел, комплексных анализов оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО), анкетирование (сотрудников органов следствия и дознания) и др.

**Теоретическую основу** диссертационного исследования составляют  
научные труды в области уголовного процесса, криминалистики, оперативно-  
розыскной деятельности, криминологии, психологии и организации  
транспортной системы.

**Нормативно-правовой основой** исследования стали положения Конституции Российской Федерации; нормы действующего уголовного и уголовно-процессуального законодательства; ведомственные приказы и инструкции Генеральной прокуратуры Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации; ведомственные нормативные акты МВД России, приказы и инструкции ОАО «Российские железные дороги».

**Эмпирическую базу** исследования составила следственная и судебная практика расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, личный опыт работы диссертанта в должности следователя линейного отдела полиции на протяжении более десяти лет, собственное расследование около 500 уголовных дел данной категории и

изучение 70 уголовных дел, расследованных другими следователями на территории УТ МВД России по ЦФО в период с 2011 по 2015 годы. Также в исследовании использованы материалы комплексных анализов и оценок оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО по итогам работы за 2011-2015 годы. Кроме того, диссертантом разработаны анкеты и проведено анкетирование 76 респондентов: 45 следователей и 31 дознавателя.

**Научная новизна** диссертационного исследования определяется тем, что данная работа является одной из первых попыток на уровне диссертации с позиций современной науки совместить особенности работы железнодорожного транспорта с деятельностью следователя по расследованию основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, на первоначальном этапе; разработать алгоритмы расследования указанных преступлений и производства типичных следственных действий.

В ходе исследования автором разработана криминалистическая  
характеристика основных видов преступлений, совершаемых в пассажирском  
подвижном составе; определены, уточнены и дополнены некоторые положения  
теории и практики следственной деятельности на стадии проверки сообщений о  
преступлениях данной категории; сформулированы типичные следственные  
ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования; разработан  
комплекс мероприятий по раскрытию и расследованию преступлений с учетом  
складывающихся следственных ситуаций; определены особенности

организации деятельности следователя по расследованию основных видов преступлений; охарактеризованы формы взаимодействия следователя с органами дознаниями и иными организациями; проанализировано технико-криминалистическое обеспечение и использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов при раскрытии и расследовании преступлений указанной категории; разработаны алгоритмы расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах

железнодорожного подвижного состава, и алгоритмы типичных следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Преступления, совершаемые в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, имеют специфику, определенную основными элементами криминалистической характеристики, которая обусловлена особенностями функционирования железнодорожного транспорта:

место преступления - пассажирский вагон железнодорожного подвижного состава;

время совершения преступления, при отсутствии точных сведений, может быть установлено путем высчитывания относительно местонахождения поезда;

обстановка - совокупность условий, складывающихся в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, в которых совершается преступление;

способ подготовки, совершения и сокрытия преступления, совершенного в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, определяется видом преступления, с учетом цели поездки преступника и обстановки, складывающейся в конкретном вагоне, а также особенностей работы железнодорожного транспорта;

способ сокрытия преступления - выбрасывание из движущегося поезда, сокрытие в вагоне поезда, передача соучастникам;

личность потерпевшего - пассажир либо лицо, осуществляющее трудовую деятельность в поезде; лицо, оказавшееся в поезде по другим причинам (провожающее или встречающее пассажиров, незаконно осуществляющее торговую деятельность и др.);

личность подозреваемого - пассажир либо лицо, осуществляющее трудовую деятельность в поезде; лицо, оказавшееся в поезде по другим причинам (провожающее или встречающее пассажиров, незаконно

осуществляющее торговую деятельность и др.).

1. Особенности первоначального этапа расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, обусловлены дефицитом времени и информации; изменением обстановки и, в большинстве случаев, невозможностью сохранения места преступления; мобильностью и удаленностью местонахождения потерпевших, преступников и очевидцев преступления.
2. Эффективность раскрытия преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, обуславливается наличием у следователя правовых знаний и познаниями в сфере организации и функционирования железнодорожного транспорта.
3. Предварительная проверка по преступлениям, совершенным в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, имеет свою специфику, определенную особенностями функционирования железнодорожного транспорта, а полнота и качество проведенных мероприятий в рамках проверки по преступлениям в большинстве случаев определяют эффективность раскрытия и расследования деликтов данной категории.
4. Организация работы следователя в условиях железнодорожного транспорта и налаженное взаимодействие с транспортными и территориальными подразделениями органов внутренних дел, другими организациями, в том числе ОАО «РЖД», повышает эффективность расследования на его первоначальном этапе, а также обеспечивает полноту сбора информации на стадии проверки.
5. В работе сформирован наиболее результативный комплекс мероприятий, проводимых на стадии проверки, а также следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий первоначального этапа расследования преступлений указанной категории, разработаны рекомендации по организации и тактике осмотра места происшествия, допроса потерпевшего и типичных свидетелей, задержания и допроса подозреваемого.
6. Диссертантом разработаны алгоритмы деятельности следователя на

первоначальном этапе расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также алгоритмы типичных следственных действий.

**Теоретическая** **значимость** **работы.** Сформулированные в

диссертационном исследовании положения могут быть использованы

в дальнейших теоретических разработках в области проблем раскрытия и  
расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах

железнодорожного подвижного состава, могут расширить имеющиеся научные представления в указанной сфере, а также применяться в процессе преподавания курса «Криминалистика» в образовательных организациях высшего образования и повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел.

**Практическая** **значимость** **диссертационного** **исследования.**

Результаты данного исследования в порядке профессиональной служебной подготовки могут использоваться в практической деятельности опытных следователей, а также на стадии обучения молодых; в дальнейшем они могут быть учтены при разработке ведомственных инструкций органов внутренних дел и применены в качестве основы научной разработки алгоритмов деятельности следователя при расследовании преступлений, совершенных в пассажирском подвижном составе.

**Обоснованность и достоверность результатов диссертационного  
исследования.** Обоснованность исследования определяется системным  
подходом к исследованию проблем, возникающих в процессе раскрытия и  
расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах

железнодорожного подвижного состава, использованием комплекса знаний  
основ криминалистики, уголовного процесса, судебной экспертизы, иных  
отраслевых наук. Достоверность диссертационного исследования

поддерживается нормативной основой работы, теоретической и эмпирической базой, соотношением положений и выводов, полученных в результате исследования, с практикой расследования преступлений исследуемой

категории.

**Апробация и внедрение результатов исследования.** По результатам диссертационного исследования опубликовано 12 научных работ, в том числе 4 - в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации. Указанные статьи содержат основные положения диссертации, а также выводы и рекомендации для практического применения.

Результаты диссертационного исследования докладывались на

конференциях Юго-Западного государственного университета (г. Курск, апрель

2013 года, апрель 2014 года, апрель 2015 года), Московского государственного  
юридического университета имени О.Е. Кутафина (г. Москва, февраль 2014  
года), Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова  
(г. Орел, май 2015 года), Ставропольского филиала Краснодарского  
университета МВД России (г. Ставрополь, февраль 2016 года), обсуждались на  
заседаниях кафедры криминалистики Московского государственного  
юридического университета имени О.Е. Кутафина, а также на совещаниях  
следственного отделения Курского линейного отдела МВД России на  
транспорте по вопросам расследования преступлений.

На основе данных исследования автором трижды проводились занятия с сотрудниками Курского линейного отдела МВД России на транспорте по вопросам повышения эффективности расследования преступлений на объектах железнодорожного транспорта (декабрь 2013 года, май 2014 года, ноябрь

2014 года).

С применением результатов исследования и разработанных алгоритмов следственной деятельности успешно обучены два следователя, проходивших стажировку под руководством автора исследования.

**Структура диссертации** определена введением, тремя главами, включающими семь параграфов, заключением, списком используемой литературы и четырьмя приложениями (перечнем вопросов, задаваемых

## Понятие, структура и задачи первоначального этапа расследования преступлений. Особенности предварительной проверки, проводимой по преступлениям, совершаемым в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава

Изучением криминалистической характеристики преступлений занимались такие ученые, как Р.С. Белкин, Н.П. Яблоков, О.Я. Баев, А.Г. Филиппов, А.Н. Васильев, В.Ф. Ермолович, С.Ю. Косарев, В.В. Радаев и другие.

Криминалистическая характеристика18 служит основой для разработки методики расследования по конкретному виду преступления, так как является источником исходной информации о содеянном.

Следователь, получив информацию о событии, проводит работу по выделению криминалистически значимых признаков, по которым событие можно определить как преступление. На основе этих признаков в дальнейшем строится весь процесс расследования от выдвижения следственных версий до раскрытия преступления и предъявления обвинения.

В.Ф. Ермолович дает определение криминалистической характеристики преступлений как системы (комплекса) криминалистически значимой информации о преступлении, разрабатываемой и используемой для повышения эффективности выявления, раскрытия, расследования и предупреждения преступлений19. А.Г. Филиппов определяет криминалистическую характеристику преступления как систему данных о криминалистически значимых признаках преступлений конкретного вида или группы, отражающих закономерные связи между этими признаками, служащую построению типовых версий, которые берутся за основу при планировании расследования преступлений данного вида или группы20. В.П. Бакшин к содержанию криминалистической характеристики преступлений как практического инструмента расследования относит только элементы, отличающиеся четкой поисково-розыскной направленностью21. Однако, необходимо учитывать, что каждое преступление уникально, и, зачастую, производные элементы криминалистической характеристики преступления, такие как, например, мотив и цель, механизм следообразования, имеют важное значение при расследовании и раскрытии преступления.

По мнению В.В. Радаева, опора криминалистической характеристики на результаты изучения следственной практики способствует повышению коэффициента ее полезного действия и препятствует превращению в «умозрительные, отвлеченные рассуждения»22.

При этом, в условиях постоянного повышения качества жизни людей, и увеличения скорости прогресса, когда преступность «идет в ногу» с новыми технологиями, а часто и «на шаг впереди», выработать единую универсальную криминалистическую характеристику конкретной группы преступлений, пригодную для использования в различных условиях и ситуациях, очень сложно. Постоянно меняющиеся элементы, составляющие основное содержание криминалистической характеристики преступлений, провоцируют внесение корректив с учетом тенденций преступности и оперативной обстановки в регионе23.

А.Г. Филиппов справедливо отмечает, что типовые криминалистические характеристики вида или группы преступлений, разработанные без учета специфических особенностей региона, не имеют практического значения. Они должны быть строго конкретными по времени, так как уже через год-два могут оказаться устаревшими24. А своеобразие криминалистических характеристик отдельного вида преступлений зависит от конкретных обстоятельств расследуемого события (социальных, экономических, национальных, временных факторов)25.

Чаще всего крииналистически значимые признаки содержатся в данных о предмете преступного посягательства, способе, механизме и обстановке совершения преступления, типологических поведенческих и иных особенностях виновных субъектов. Для отдельных видов и групп преступлений указанные признаки могут содержаться дополнительно в сведениях о личностных особенностях потерпевших и специфике их связи с субъектом преступления, своеобразии организованной преступной группы, мотивах содеянного, характере наступившего результата и т.д.26. Способ совершения преступления – это объективно и субъективно обусловленная система действий, направленных на подготовку, совершение и сокрытие преступления, связанных с использованием соответствующих орудий и средств, а также времени, места и других способствующих обстоятельств объективной обстановки совершения преступления, оставляющая характерные следы вовне, позволяющие с помощью криминалистических приемов и средств получить представление о сути происшедшего события преступления, своеобразии криминального поведения преступника, его отдельных личностных данных.

В отличие от способа совершения, механизм совершения преступления представляет собой систему данных о временном, последовательном, динамическом порядке связи отдельных этапов, обстоятельств, факторов подготовки, совершения и сокрытия следов преступления, позволяющих воссоздать технологическую картину процесса его совершения.

## Особенности взаимодействия следователя с органами дознания и другими организациями. Создание следственно-оперативных групп, координация их работы

И в такой ситуации материал проверки по преступлению, который впоследствии будет передаваться по территориальности, не всегда собирается добросовестно и качественно, во-первых, потому, что по прошествии времени, с каждой станцией вероятность сохранности места происшествия и количество следов преступления уменьшается, во-вторых, потому, что влияет территориальный признак (например, судебная практика региона, требования территориальной прокуратуры, «традиционные» методы деятельности, которые не могут не учитываться в работе следователя на стадии сбора материала проверки и дальнейшего расследования преступления), в-третьих, не всегда «чужая» работа выполняется максимально ответственно.

При возникшей необходимости, а также при невозможности продолжения движения в поезде участников происшествия (преступления) оперативная группа в установленном порядке снимает указанных лиц с поезда, после чего производится разбирательство в отделе транспортной полиции. При этом оперативной группой обязательно производится осмотр места происшествия и все необходимые неотложные действия в поезде, либо, при необходимости, осуществляется выезд одного члена опергруппы, в то время как другой занимается материалом проверки на месте.

Как правило, основные проверочные мероприятия по преступлениям, совершенным в поезде, проводятся в первые сутки после поступления информации о преступлении, и обычно их результатов достаточно для принятия решения о возбуждении уголовного дела, однако на практике подавляющее большинство решений принимается на третьи сутки либо позже, после продления срока проверки, с целью дополнительной проверки и более точного установления обстоятельств.

Самыми сложными остаются ситуации, когда сообщение о преступлении в поезде поступает спустя какое-то время, когда поезд уже ушел, место преступления безвозвратно утрачено, а свидетели подлежат установлению. Подобные проверки, как правило, занимают больше времени, сил и средств, сотрудникам полиции приходится работать на удаленных расстояниях, с очевидцами, которые плохо помнят подробности обстоятельства, на которое, зачастую, не обратили внимание в поезде, либо не хотят становиться участниками расследования, по причине территориальной удаленности места жительства от места расследования.

Необходимо отметить, что на практике периодически встречается необоснованное преувеличение объема сведений о преступлении, собранных на стадии проверки, сопровождающееся неграмотностью либо халатным отношением следователя (оперативного работника) к работе, которое, параллельно с неполным использованием всех возможностей при сборе информации, ведет к неоправданному затягиванию принятия решения о возбуждении уголовного дела, волоките, утрате доказательств и времени.

Таким образом, выбор приемов, методов и средств предварительной проверки материалов о преступлениях на железнодорожном транспорте зависит от характера источника информации о совершенном преступлении; его своевременности и достоверности; объема поступившей информации и наличия вещественных доказательств; способа совершения преступления; необходимости пресечения преступления; грамотности и добросовестности сотрудников, собиравших материал проверки, и так далее.

Часть 1 ст. 144 УПК РФ определяет, что решение по поступившему заявлению или сообщению о любом совершенном или готовящемся преступлении должно быть принято не позднее трех суток. Предусматривается возможность немедленного принятия решения следователем о возбуждении уголовного дела при наличии достоверно установленных данных, подтверждающих, что событие преступления действительно имело место в ситуациях, когда несвоевременное возбуждение уголовного дела может привести к утрате информации, имеющей важное доказательственное значение. В необходимых случаях срок проверки может быть продлен в соответствии с нормами УПК РФ.

Объем информации, необходимой для принятия решения о возбуждении уголовного дела либо отказе в возбуждении уголовного дела, должен быть достаточным для вывода о наличии в деянии общественной опасности и противоправности, а также месте совершения преступления для определения подследственности.

Часто объем и содержание информации о преступлении является недостаточным для принятия по нему законного и обоснованного решения сразу, а исходная информация о событии преступления представляет собой набор сведений об отдельных признаках его состава. С учетом специфики работы железнодорожного транспорта, принятие решения о возбуждении уголовного дела ограничено максимально сжатыми сроками в связи с тем, что возможность сбора криминалистически значимой информации утрачивается гораздо быстрее, чем на территории. В данной ситуации очень важна разработка рекомендаций, дающих возможность повышения эффективности проверочных мероприятий и максимального сокращения времени на их проведение.

А. Агалаков справедливо отмечает, что преступления на транспорте отличаются от территориальных именно тем, что следственно-оперативным группам каждый раз предстоит выполнение очень большого объема работ за очень короткий промежуток времени56. Однако, в некоторых случаях возбуждение уголовного дела необходимо в первые часы после получения сообщения о содеянном, и промедление влечет необратимые последствия. Например, при отработке обоснованной версии о хранении имущества, похищенного в поезде, либо наркотических средств, присутствие которых возможно в домовладении подозреваемого, задержанного с наркотическими средствами при себе, что подразумевает незамедлительное производство обыска домовладения, невозможное до возбуждения уголовного дела.

## Технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов

Технико-криминалистические средства – это технические устройства, материалы и приборы, научные приемы и методы, разрабатываемые криминалистикой и используемые в процессе обнаружения, раскрытия, расследования и предупреждения преступлений.

Внедрение в производство следственных действий технических средств фиксации значительно повышает эффективность предварительного расследования136. В.И. Лебедев заслуженно отмечал, что успешную борьбу с современной преступностью может вести только полиция, вооруженная и искусно владеющая равным или лучшим оружием новейшей техники и прикладных знаний137.

С изобретением звукозаписи А.Е. Брусиловский и М.С. Строгович отмечали полезность фонограммы как средства фиксации показаний138, а А.А. Эйсман и А.И. Винберг разработали некоторые процессуальные вопросы и практические рекомендации применения техники звукозаписи в расследовании преступлений139.

П.В. Макалинский придавал особое значение фотографированию для документирования следственного действия, подчеркивая, что даже самый тщательный и добросовестный осмотр в виде описания не может дать такого наглядного представления, как фотография140. Эффективное проведение следственных действий и тактических операций, направленных на получение и проверку доказательственной информации, зачастую невозможно без применения технико-криминалистических средств и методов, которые значительно расширяют и обостряют способность человеческих органов чувств. С помощью технико-криминалистических средств и методов появляется возможность располагать криминалистической информацией, которая без них либо недоступна, либо не может рассматриваться как достоверное доказательство141.

Субъектами применения средств криминалистической техники выступают следователи142, оперативные работники, эксперты-криминалисты, наделенные полномочиями в соответствии с законодательством.

Криминалистическая техника (как совокупность оборудования) является одним из элементов криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений. Всю совокупность организационно-правовых отношений, связанных с работой криминалистической техники можно объединить одним понятием «технико-криминалистическое обеспечение»143.

По мнению А.Ф. Волынского, технико-криминалистическое обеспечение представляет собой деятельность, направленную на создание таких условий, в которых ее субъекты будут постоянно готовы к применению криминалистической техники, а сами условия будут реализованы во всех отдельных случаях расследования, раскрытия и предупреждения преступлений. Все научно-технические средства и методы, независимо от того, заимствованы они у других наук или разработаны специально для криминалистики, могут являться криминалистическими, при условии их адаптации к условиям деятельности по раскрытию и расследованию преступления144.

Можно выделить ряд взаимозависимых элементов технико криминалистического обеспечения расследования: 1. Криминалистическая техника, а также деятельность, направленная на ее освоение и усовершенствование, разработка методик ее применения; 2. Правовое регулирование использования и применения криминалистической техники; 3. Организация применения криминалистической техники в расследовании преступлений; 4. Технико-криминалистическая подготовка следователей (дознавателей), оперативных работников, экспертов-криминалистов и др. По целевому назначению технико-криминалистические средства можно разделить на средства: обнаружения следов преступления и вещественных доказательств; фиксации следов преступления, хода и результатов процессуального действия; изъятия следов преступления (вещественных доказательств); исследования криминалистических объектов; розыска похищенного имуществ и преступника; криминалистической регистрации; научной организации труда следователя; обеспечения безопасности; предупреждения преступлений и запечатления правонарушителей145.

Криминалистическая техника имеет неразрывную связь с организацией и выбором методов расследования как отдельного преступления, так и видов преступлений. В зависимости от выбора тактики производства следственного действия выбираются технико-криминалистические средства и наоборот. А потребности тактики, в свою очередь, приводят к совершенствованию технических средств.

Залогом полного и всестороннего расследования, успешного раскрытия и предупреждения преступлений является максимально широкое применение технико-криминалистических средств, приемов и методов, своевременное и правильное использование специальных знаний, а также помощь специалистов. Соответственно, субъектами, применяющими средства криминалистической техники, являются лица, непосредственно занимающиеся расследованием преступления: следователь (дознаватель), оперативные работники, эксперт-криминалист и др.

В условиях железнодорожного транспорта, когда производство следственных действий ограничено во времени, а обстановка места непостоянна, применение технических средств, в том числе средств фиксации, крайне необходимо147. При необходимости ход следственного действия может быть закреплен с помощью средств фиксации (фотографирование, видеозапись), после чего работа железнодорожного транспорта восстанавливается и продолжается, а протокол следственного действия, в соответствии с ч. 1 ст. 166 УПК РФ, составляется с использованием полученных материалов позднее.

## Алгоритмизация следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава

Проведенное диссертационное исследование дает возможность сделать ряд теоретических и практических выводов, а также предложений по повышению эффективности первоначального этапа расследования преступлений, совершенных в железнодорожном подвижном составе. Криминалистическая характеристика преступления, совершенного в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, представляет собой информационную модель преступления определенного вида, совершенного в особых условиях железнодорожного транспорта, актуальную в определенный исторический период времени, на определенной территории (в регионе), содержащую систему данных об общих признаках этого вида преступлений, составляющую основу для построения следственных версий, организации сил, средств и методов расследования конкретного преступления, с учетом особенностей работы железнодорожного транспорта.

Важнейшим элементом научно обоснованной методики расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, выступают особенности производства предварительной проверки по данным преступлениям, качество производства которой в большинстве случаев имеет решающее значение для их дальнейшего расследования.

Выбор приемов, методов и средств предварительной проверки материалов о преступлениях указанной категории зависит от характера источника информации о совершенном преступлении, его своевременности и достоверности; объема поступившей информации и наличия вещественных доказательств; способа совершения преступления; необходимости пресечения преступления; наличия временного разрыва между совершением и выявлением преступления; грамотности и добросовестности сотрудников, собиравших материал проверки, и др.

Главной чертой первоначального этапа расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, является проблемно-ситуационный характер следственной деятельности, который из-за недостатка исходной информации часто характеризуется крайней напряженностью.

Главной функцией первоначального этапа расследования является поисково-разведывательная. Первоначальный этап требует от следователя максимальной оперативности в принципе, а в условиях железнодорожного транспорта в особенности: необходимо разобраться в событии преступления, выявить и зафиксировать максимальное количество доказательств, которые могут исчезнуть либо быть утраченными (уничтоженными), предпринять все меры к раскрытию преступления «по горячим следам», установлению и задержанию преступников.

На первоначальном этапе расследования, независимо от того задержан преступник или нет, основной задачей является поиск, обнаружение и закрепление судебных доказательств в целях наиболее быстрого раскрытия и расследования преступлений. А в случае задержания виновного на месте преступления перед следователем стоит задача поиска, обнаружения и закрепления доказательств его вины.

В условиях железнодорожного транспорта особое значение имеет организованность, целенаправленность действий, профессиональная грамотность и опыт следователя, которые в настоящее время приобретаются в большей степени на личном опыте сотрудников транспортной полиции.

Особенности планирования напрямую зависят от складывающихся следственных ситуаций, которые, как правило, в каждом случае индивидуальны.

Понятие типичной следственной ситуации особенно актуально в отношении расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, потому что во всех деяниях данной категории типичными являются место и условия совершения и расследования преступления – пассажирский вагон железнодорожного подвижного состава, с учетом особенностей функционирования железнодорожного транспорта.

На первоначальном этапе расследования на основе исходной информации и дополнительных данных, полученных в результате предварительной проверочной деятельности, исходя из складывающейся следственной ситуации, следователь определяет основное направление расследования (установление действительности события преступления и (или) виновных лиц), выдвигает все возможные следственные версии и составляет план расследования по каждой из версий.

В большинстве случаев расследования преступлений на железнодорожном транспорте информация о преступлении получается в результате первоначальных следственных действий, проводимых в кратчайшие сроки с учетом складывающихся следственных ситуаций и поставленных задач. Для расследования в указанных условиях неотложными, зачастую, становится большое количество следственных действий, в том числе тех, которые не являются неотложными в подобных ситуациях «на территории».

Наиболее важным следственным действием по преступлениям, совершенным в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, является осмотр места происшествия. В результате осмотра следователь получает информацию, необходимую для выдвижения версий о произошедшем событии и обстоятельствах, подлежащих установлению по делу, на основе которых делает вывод о наличии или отсутствии признаков состава преступления и определяется направление расследования.