

Е.В. Чиненов, С.А. Чернышёв

ПОВЫШЕНИЕ МОБИЛЬНОСТИ СЛЕДСТВЕННО-ОПЕРАТИВНОЙ ГРУППЫ ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

FOSTERING MOBILITY OF CRIME SCENE INVESTIGATION THROUGH SPECIAL TRANSPORT

Введение: в статье рассматриваются вопросы технико-криминалистического обеспечения осмотров мест происшествий на объектах железнодорожного транспорта; предлагаются пути совершенствования раскрытия и расследования преступлений в данной сфере за счет повышения мобильности следственно-оперативной группы.

Материалы и методы: исследование базируется на материалах отечественной и зарубежной теории криминалистики, следственной и экспертно-криминалистической практики органов внутренних дел на транспорте. При написании статьи использовались диалектический метод научного познания окружающей действительности, функциональный, историко-правовой, формально-логический, сравнительно-правовой, конкретный социолого-правовой методы.

Результаты исследования: проведен анализ факторов, определяющих специфику функционирования объектов железнодорожного транспорта, обуславливающих характер совершаемых преступлений в данной сфере и оказывающих влияние на технико-криминалистическое обеспечение их раскрытия и расследования; сформулированы предложения по расширению возможностей доставки следственно-оперативной группы и необходимых технико-криминалистических средств к месту происшествия за счет использования автомобильного транспорта на комбинированном ходу (автомобильная дорога / рельсовый путь).

Обсуждение и заключения: сформулированные предложения могут быть использованы в практической деятельности органов внутренних дел на объектах железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: раскрытие и расследование преступлений, железнодорожный транспорт, передвижная криминалистическая лаборатория, осмотр места происшествия, комбинированный ход

Для цитирования: Чиненов Е.В., Чернышёв С.А. Повышение мобильности следственно-оперативной группы за счет использования специального транспорта // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2019. Т. 10. № 1. С. 110-116. DOI: 10.24420/KUI.2019.61.79.017

Introduction: the article deals with the issues of technical and forensic support of inspections of accident sites on the objects of railway transport; the ways of improving the disclosure and investigation of crimes in this area by increasing the mobility of the investigative team.

Materials and Methods: the study is based on the materials of domestic and foreign theory of criminology, investigative and forensic practice of the internal affairs bodies in transport. When writing the article the dialectical method of cognition of the environment, functional, historical and legal, formal and logical, comparative and legal, specific sociological and legal methods were used.

Results: the analysis of the factors determining the specificity of functioning of railway transport objects, determining the nature of the crimes committed in this area and affecting the technical and forensic provision

of detection and investigation. The proposals to expand the possibilities of delivery of the investigative team and the necessary technical and forensic tools to the scene through the use of, in particular, road transport on a combined course (road / rail track).

Discussion and Conclusions: the formulated proposals can be used in practice by the internal affairs bodies at the railway transport facilities

Key words: detection and investigation of crimes, railway transport, mobile forensic laboratory, inspection of the scene, the combined course

For citation: Chinenov E.V., Chernyshev S.A. Fostering mobility of crime scene investigation through special transport // Bulletin of the Kazan Law Institute of MIA of Russia. 2019. V.10, N 1. P. 110-116. DOI: 10.24420/KUI.2019.61.79.017

Введение

Практика противодействия преступлениям свидетельствует о важности своевременного поиска, обнаружения, фиксации и изъятия с мест происшествий следовой информации. Получение максимальной розыскной информации, криминалистический анализ следовой картины и способа совершения преступления, восстановление механизма совершения преступления, установление лиц, причастных к событию преступления, решение иных задач, способствующих быстрому и качественному расследованию, невозможно без организации незамедлительного прибытия следственно-оперативной группы на место происшествия. Принимая во внимание специфику функционирования железнодорожного транспорта, труднодоступность местонахождения криминалистически значимых объектов, следует указать на важность мобильности следственно-оперативной группы (далее – СОГ) и обязательность участия в ее составе специалистов-криминалистов с широким набором технико-криминалистических средств, позволяющих в ходе осмотра места происшествия (далее – ОМП) осуществлять эффективную работу по обнаружению и предварительному исследованию следов и объектов. По справедливому мнению В.Г. Коломацкого, особое значение имеет не только криминалистический, но и организационный аспект: создание организационной структуры использования технико-криминалистических и иных средств различными субъектами расследования.

Деятельность правоохранительных органов на объектах железнодорожного транспорта осуществляется в специфических условиях, обусловленных рядом факторов: круглосуточностью работы транспорта, его повышенной опасностью, концентрацией людей в поездах, на вокзалах, станциях, сосредоточением больших объемов перевозимых грузов, материальных и производственных запасов, привлекательностью объектов и инфраструктуры для преступников, протяженностью участков обслуживания, их технико-технологическими, природно-географическими и социаль-

но-экономическими особенностями. Такие условия формируют организационно-тактические особенности выявления, раскрытия и расследования преступлений в данной сфере. В оперативном обслуживании транспортной полиции находится 16 железных дорог общей протяженностью более 85 тыс. км, характеризующихся сложной разветвленной структурой транспортных коммуникаций, их высокой технологичностью, значительным удалением объектов от органа внутренних дел, труднодоступностью подъездов к ним, скоротечностью событий, интенсивностью движения подвижного состава и пр.

В таких условиях при расследовании уголовных дел, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, отдельных видов экономических и экологических преступлений, а также преступлений террористической направленности проведение неотложных следственных действий может быть сопряжено с определенными трудностями. Существенным является то, что часть преступлений совершается на значительном удалении от мест дислокации линейных отделов внутренних дел на транспорте, автомобильных дорог и иных подъездных путей. Это осложняет прибытие на место происшествия СОГ, доставку технико-криминалистического оборудования и предопределяет необходимость развития и совершенствования средств и методов криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений, находящихся под прямым влиянием научно-технического прогресса.

Обзор литературы

Вопросам своевременного изъятия следов и объектов на местах происшествия, обуславливающего результативность экспертно-криминалистического сопровождения раскрытия и расследования преступления, уделяли внимание многие отечественные и западные ученые, в частности А.Ф. Волынский, В.А. Волынский, В.Г. Коломацкий, Н.Е. Мерецкий, Н.Г. Шурухов, М. Birzer, С. Roberson, К. Inman, N. Rudin, R. Saferstein и др. [1 - 8].

Особенности криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений на объектах транспортной инфраструктуры рассматривались в работах Ю.В. Степаненко, О.П. Грибунова, В.И. Шукина, Е.В. Чиненова, Е.А. Малыхиной, А.Л. Пермякова, А.Е. Антонова, Е.А. Кравцовой [9, с. 6; 10, с. 117; 11, с. 228; 12, с. 13; 13, с. 231; 14, с. 164; 15, с. 131; 16, с. 165].

При этом следует отметить, что в научной литературе возможности использования специального транспорта, в частности на комбинированном ходу, для повышения мобильности следственно-оперативной группы не нашли достаточного отражения. Вышеуказанное обстоятельство, а также существующие потребности практики органов внутренних дел в данном направлении обуславливают актуальность нашего исследования.

Материалы и методы

Методологическую основу исследования составили диалектический метод научного познания окружающей действительности, функциональный, историко-правовой, формально-ло-

гический, сравнительно-правовой, конкретный социолого-правовой методы, обобщение материалов следственной и экспертно-криминалистической практики.

Результаты исследования

Для решения задачи повышения мобильности следственно-оперативной группы при раскрытии и расследовании преступлений на объектах железнодорожного транспорта авторы предлагают переоборудовать типовую передвижную криминалистическую лабораторию (далее – ПКЛ) в автомобильно-железнодорожное транспортное средство, которое может быть использовано для передвижения как по железнодорожным путям, так и по автомобильным дорогам (рис. 1). В качестве базы для указанной ПКЛ может использоваться любой полноприводный автомобиль, имеющий рамную конструкцию, к которому в производственных условиях монтируется навесное оборудование, обеспечивающее заявленные возможности передвижения.



Рис. 1. Концепция передвижной криминалистической лаборатории на комбинированном ходу
Picture 1. A conception of a criminalistic hybrid road-rail mobile laboratory

Опыт создания автомобильно-рельсового транспорта имеется в Беларуси (Locomobile); Бельгии (UCA-TRAC); Великобритании (Aquarius Railroad Technologies); Германии (ZAGRO Bahn- und Baumaschinen GmbH, Zweiwege-Fahrzeuge); Испании (Uromac); США (Fairmont Railway Motors). В России также разработаны транспортные средства на комбинированном ходу, например, на базе автомобиля УАЗ Патриот (рис. 2), используемые в инфраструктуре ОАО «РЖД» в качестве мобильных технологических машин для выполнения неотложных работ на железно-

дорожных путях и инженерных сооружениях¹. Принцип работы автомобильно-железнодорожного транспортного средства основывается на добавлении к автомобильному шасси опускающихся дополнительных направляющих рельсовых катков с ребрами – гребнями (для удержания машины на рельсах) либо подкатных колесных пар, а высокий коэффициент сцепления резины автомобильного колеса и стали обуславливает возможность эффективного его перемещения по рельсовому пути (рис. 3, 4).

¹ URL: <https://www.zagro.de/>; <http://railway.bg/>; <http://www.uromac.com/>; <https://www.flickr.com/>; <https://wikivisually.com/> (дата обращения: 15.02.2019)



Рис. 2. Автомобиль УАЗ Патриот на комбинированном ходу
Picture 2. Hybrid road-rail UAZ Patriot

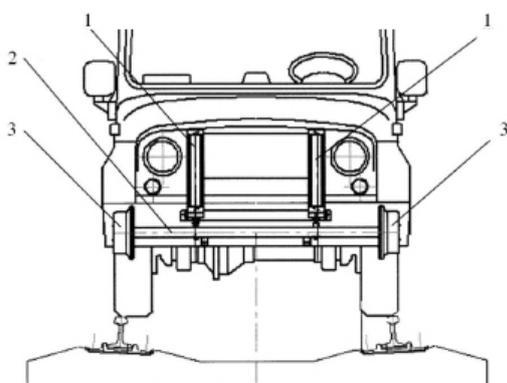


Рис. 3. Привод железнодорожных катков от пневмоколес:

1 – пневматические цилиндры; 2 – катковая ось; 3 – направляющие катки

Picture 3. Air castor Drive of railway rollers:
1 – pneumatic cylinder; 2 – roller axis; 3 – guide roller

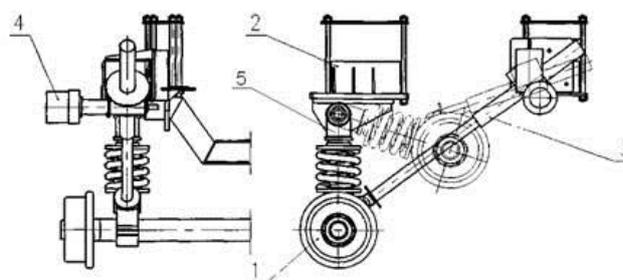


Рис. 4. Механизм подъема-опускания колесной пары:

1 – колесная пара; 2 – кронштейн; 3 – редуктор; 4 – гидромотор; 5 – стойка

Picture 4. Lifting-dropping of wheels mechanism:
1 – wheel pair; 2 – bracket; 3 – gearbox; 4 – hydraulic motor; 5 – stand group

Устройство работает следующим образом. Привод осуществляется при помощи гидромотора (4) и червячного редуктора, образованного червяком и гайкой, имеющей шарнирное соединение со стойкой (5). Привод также имеет возможность ручного управления на случай повреждения гидропровода. В транспортном положении стойка (5) вместе с основным колесом (1) находятся в горизонтальном положении. Когда осуществляется установка транспортного средства на рельсы, блок комбинированного хода переводят в вертикальное положение. При этом для облегчения процесса «попадания» основного колеса на рельс опускается дополнительная направляющая (которая своим диском вставляется в основное колесо), имеющая конусную «ловушку». После окончания установки транспортного средства на рельсы направляю-

щая переводится в горизонтальное положение и фиксируется пальцем [17].

Таким образом, модернизированная ПКЛ состоит из: автомобиля повышенной проходимости; системы комбинированного хода (автомобильная дорога / рельсовый путь); системы обеспечения безопасности движения на комбинированном ходу; комплекса технико-криминалистических средств; автоматизированных рабочих мест экспертов-криминалистов. Явными преимуществами подобных ПКЛ будут экономичность, универсальность, мобильность, маневренность и возможность передвижения как по рельсам, так и по автодорогам. Автомобили на комбинированном ходу, помимо специальных криминалистических функций, могут выполнять функции дрезины, маневровой и технологической железнодорожной техники в зависимо-

сти от побочно возникающих задач. Указанное обстоятельство будет способствовать эффективному решению организационных вопросов, возникающих на начальном этапе расследования преступлений на объектах железнодорожного транспорта.

Полагаем, что повышению эффективности осмотров мест происшествий на объектах железнодорожного транспорта будет способствовать создание специально оборудованного железнодорожного вагона – криминалистической лаборатории. Возможны и другие пути решения данного вопроса. Например, можно взять за основу железнодорожный вагон – лабораторию, осуществляющую контроль железнодорожных путей, испытания средств сигнализации и связи, изучение параметров контактной сети, проверку работы путевых устройств, дооснастить ее криминалистическим оборудованием, и осуществлять эксплуатацию данного вагона в зависимости от поставленных задач. Но если на протяженных маршрутах использование таких дорогостоящих высококомбинированных средств в целях решения задач по технико-криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования преступлений экономически вполне оправданно, то их применение на небольших, малодеятельных и станционных участках путей не всегда целесообразно и почти всегда не экономично. При этом необходимо отметить, что указанные варианты организации криминалистической лаборатории лишены возможности передвижения по автомобильным дорогам, что существенно снижает потенциал их практического использования по сравнению с ПКЛ на комбинированном ходу.

Обсуждение и заключения

На основании проведенного исследования мы приходим к следующим выводам:

1. Эффективность раскрытия и расследования преступлений в значительной степени зависит от качественного проведения осмотра места происшествия и полноты изъятия следовой информации. Указанное обстоятельство находится в прямой взаимосвязи со своевременностью прибытия СОГ на место происшествия; доставкой необходимых технико-криминалистических средств непосредственно к месту происшествия в целях результативного и рационального их использования.

2. Особенности функционирования объектов железнодорожного транспорта определяют специфику условий деятельности органов внутренних дел на транспорте и обуславливают организационно-тактические особенности выявления, раскрытия и расследования преступлений в данной сфере.

3. Решение задачи повышения мобильности следственно-оперативной группы при раскрытии и расследовании преступлений на объектах железнодорожного транспорта возможно за счет использования специального транспорта, в том числе путем переоборудования типовой ПКЛ в автомобильно-железнодорожное транспортное средство.

4. Использование ПКЛ на комбинированном (железнодорожном и автомобильном) ходу позволит СОГ передвигаться к месту происшествия в основном по автомобильным дорогам общего пользования, а рельсовые пути использовать на максимально возможном коротком участке, что в конечном итоге минимизирует дополнительную нагрузку на железнодорожные сообщения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Волинский А.Ф. Эффективность как принцип организации судебно-экспертных и технико-криминалистических видов деятельности // Вестник Московского университета МВД России. 2017. № 2. С. 10-13.
2. Волинский В.А. Техничко-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений: пособие. М.: ВНИИ МВД РФ, 1994. 77 с.
3. Криминалистика в трех томах. Том 1. История, общая и частные теории: учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, И.А. Возгрин и др.; под ред. Р.С. Белкина, В.Г. Коломацкого, И.М. Лузгина. М.: Академия МВД России, 1995. 280 с.
4. Мерецкий Н.Е., Родина О.М. Особенности расследования преступлений на железнодорожном транспорте в условиях Дальнего Востока // Современные проблемы развития образования и права: сборник материалов Всероссийской молодежной научно-практической конференции, посвященной 80-летию ДВГУПС; под общ. редакцией С.Е. Туркулец и Е.В. Листопадовой. Хабаровск - Южно-Сахалинск: ДВГУПС, 2017. С. 234-239.
5. Криминалистика: учебник / Н.Г. Шурухов. М.: МПСИ; Воронеж: МОДЭК, 2011. 776 с.
6. Birzer M., Roberson C. Introduction to Criminal Investigation. L., 2016.
7. Inman K., Rudin N. Principles and Practice of Criminalistics: The Profession of Forensic. Boca Raton, 2001.
8. Saferstein R. Criminalistics: An Introduction to Forensic Science. Textbook. 12th ed. N.Y., 2018.
9. Степаненко Ю.В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2004. 51 с.
10. Грибунов О.П. К вопросу о противодействии преступлениям, совершаемым на объектах транспорта // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 2-2. С.117-120.
11. Щукин В.И., Озеров И.Н. Влияние специфики функционирования объектов железнодорожного транспорта

- на организацию расследования преступлений // Белгородские криминалистические чтения: сборник научных трудов. Вып. 4. Белгород: Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2018. С. 228–233.
12. Осмотр места происшествия на объектах железнодорожного транспорта: учебное пособие / Е.В. Чинёнов и др. Белгород: Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. 76 с.
13. Малыгина Е.А., Грибунов О.П. Некоторые особенности производства осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей железнодорожного транспорта // Современные проблемы юридической науки и правоприменительной практики: сб. науч. ст., посвящ. 50-летию юрид. ин-та БФУ им. И. Канта, 2017. С. 321-327.
14. Пермяков А.Л. Некоторые особенности проведения доследственной проверки при обнаружении признаков хищения груза в процессе его следования железнодорожным транспортом // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сб. науч. трудов. Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2015. С.164-168.
15. Антонов А.Е. Некоторые аспекты соотношения процесса расследования и поисково-познавательной деятельности следователя // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 4. С. 131-134.
16. Кравцова Е.А. Актуальные проблемы расследования преступлений, совершаемых на транспорте // Труды международной научно-практической конференции «Транспорт – 2015». Ростов-на-Дону: Ростовский гос. ун-т путей сообщения, 2015. С.165-167.
17. Ташбаев В.А., Шебзунов Ю.А. Колесные машины на комбинированном ходу // Вестник Гомельского государственного технического университета им. П.О. Сухого. 2011. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kolesnyye-mashiny-na-kombinirovannom-hodu> (дата обращения: 15.02.2019).

REFERENCES

1. Volynskij A.F. EHffektivnost' kak princip organizacii sudebno-ehkspertnyh i tekhniko-kriminalisticheskikh vidov deyatel'nosti // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. 2017. № 2. S. 10-13.
2. Volynskij V.A. Tekhniko-kriminalisticheskoe obespechenie raskrytiya i rassledovaniya prestuplenij: posobie. M.: VNII MVD RF, 1994. 77 s.
3. Kriminalistika v trekh tomah. Tom 1. Istoriya, obshchaya i chastnye teorii: uchebnik / T.V. Aver'yanova, R.S. Belkin, I.A. Vozgrin i dr.; pod red. R.S. Belkina, V.G. Kolomackogo, I.M. Luzgina. M.: Akademiya MVD Rossii, 1995. 280 s.
4. Mereckij N.E., Rodina O.M. Osobennosti rassledovaniya prestuplenij na zheleznodorozhnom transporte v usloviyah Dal'nego Vostoka // Sovremennye problemy razvitiya obrazovaniya i prava: sbornik materialov Vserossijskoj molodezhnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, posvyashchennoj 80-letiyu DVGUPS; pod obshch. redakciej S.E. Turkulec i E.V. Listopadovoj. Habarovsk - YUzhno-Sahalinsk: DVGUPS, 2017. S. 234-239.
5. Kriminalistika: uchebnik / N.G. SHuruhnov. M.: MPSI; Voronezh: MODEHK, 2011. 776 s.
6. Birzer M., Roberson C. Introduction to Criminal Investigation. L., 2016.
7. Inman K., Rudin N. Principles and Practice of Criminalistics: The Profession of Forensic. Boca Raton, 2001.
8. Saferstein R. Criminalistics: An Introduction to Forensic Science. Textbook. 12th ed. N.Y., 2018.
9. Stepanenko YU.V. Teoreticheskie i prikladnye problemy deyatel'nosti organov vnutrennih del na transporte: avtoref. dis. ... d-ra yurid nauk. M., 2004. 51 s.
10. Gribunov O.P. K voprosu o protivodejstvii prestupleniyam, sovershaemym na ob"ektah transporta // Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. EHkonomicheskie i yuridicheskie nauki. 2013. № 2-2. S.117-120.
11. SHCHukin V.I., Ozerov I.N. Vliyanie specifik funkcionirovaniya ob"ektov zheleznodorozhnogo transporta na organizaciyu rassledovaniya prestuplenij // Belgorodskie kriminalisticheskie chteniya: sbornik nauchnyh trudov. Vyp. 4. Belgorod: Bel YUI MVD Rossii imeni I.D. Putilina, 2018. S. 228–233.
12. Osmotr mesta proisshestviya na ob"ektah zheleznodorozhnogo transporta: uchebnoe posobie / E.V. CHinyonov i dr. Belgorod: Bel YUI MVD Rossii imeni I.D. Putilina, 2017. 76 s.
13. Malygina E.A., Gribunov O.P. Nekotorye osobennosti proizvodstva osmotra mesta proisshestviya po delam o hishcheniyah komplektuyushchih detalej zheleznodorozhnogo transporta // Sovremennye problemy yuridicheskoy nauki i pravoprimenitel'noj praktiki: sb. nauch. st., posvyashch. 50-letiyu yurid. in-ta BФU im. I. Kanta, 2017. S. 321-327.
14. Permyakov A.L. Nekotorye osobennosti provedeniya dosledstvennoj proverki pri obnaruzhenii priznakov hishcheniya gruzha v processe ego sledovaniya zheleznodorozhnym transportom // Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra: sb. nauch. trudov. Irkutsk: Vostochno-Sibirskij institut MVD Rossii, 2015. S.164-168.
15. Antonov A.E. Nekotorye aspekty sootnosheniya processa rassledovaniya i poiskovo-poznavatel'noj deyatel'nosti sledovatelya // Problemy pravoohranitel'noj deyatel'nosti. 2016. № 4. S. 131-134.
16. Kravcova E.A. Aktual'nye problemy rassledovaniya prestuplenij, sovershaemyh na transporte // Trudy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Transport – 2015». Ростов-на-Дону: Rostovskij gos. un-t putej soobshcheniya, 2015. S.165-167.
17. Tashbaev V.A., SHEbzunov YU.A. Kolesnyye mashiny na kombinirovannom hodu // Vestnik Gomeľ'skogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta im. P.O. Suhogo. 2011. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kolesnyye-mashiny-na-kombinirovannom-hodu> (data obrashcheniya: 15.02.2019).



Об авторах: Чиненов Евгений Владимирович, кандидат экономических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
e-mail: chinovevg@yandex.ru

Чернышёв Сергей Анатольевич, кандидат социологических наук, заместитель начальника кафедры криминалистики Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина

e-mail: sercher777@rambler.ru

© Чиненов Е.В., 2019.

© Чернышёв С.А., 2019.

Статья получена: 12.02.2019. Статья принята к публикации: 20.03.2019.

Статья опубликована онлайн: 25.03.2019.

About the authors: Chinenov Evgeny V., Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor, the Head of the Department of Criminalistics, the Belgorod Law Institute of MIA of Russia named after I.D. Putilin

e-mail: chinovevg@yandex.ru

Chernyshev Sergey A., Candidate of Sociology, the Deputy Head of the Department of Criminalistics, the Belgorod Law Institute of MIA of Russia named after I.D. Putilin

e-mail: sercher777@rambler.ru

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The authors have read and approved the final manuscript.

Заявленный вклад авторов

Чиненов Евгений Владимирович – предложена концепция передвижной криминалистической лаборатории на комбинированном ходу (автомобильная дорога / рельсовый путь) для решения задач органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, определены условия ее эффективного использования, обусловленные спецификой функционирования объектов железнодорожного транспорта.

Чернышёв Сергей Анатольевич – определены возможные технические решения по созданию специального транспорта для повышения мобильности передвижения следственно-оперативной группы, в том числе путем переоборудования типовой передвижной криминалистической лаборатории в автомобильно-железнодорожное транспортное средство.