



# Тактика осмотра места железнодорожного происшествия



Владимир СУДЕНКО

Vladimir E. SUDENKO

## Tactics of Inspection of Railway Accident Scene

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 218)

**Изложены основания и цели осмотра места происшествия в зоне ответственности железной дороги, действия по формированию следственно-оперативной группы и приглашению к осмотру специалистов железнодорожного транспорта и иных отраслей, которые могут оказать существенную помощь в установлении причин и оценке условий, способствовавших неординарной или криминальной ситуации. Автор рассуждает о необходимости возвращения понятых при осмотре места происшествия, ставит вопросы, которые касаются отраслевой специфики следственной практики. Обращено внимание на необходимость использования новейших технико-криминалистических средств в целях выявления и фиксации следов происшествия.**

Ключевые слова: железная дорога, происшествие, следствие, тактика осмотра места события, понятые, экспертиза.

*Суденко Владимир Егорович – кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия*

Определяя тактику следственного осмотра места происшествия на железнодорожном транспорте, уточним, какие именно действия предполагает установочный документ. В ст. 176 УПК РФ, именуемой «Основания производства осмотра», об основаниях как таковых нет и речи, а сказано о целях осмотра, к которым отнесены «обнаружение следов преступления и выяснение других обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела» [1]. Основаниями, исходя из логики русского языка, могут быть такие обстоятельства, которые отвечают на вопрос «почему» совершается то или иное действие (в данном случае – осмотр), а зачем оно совершается – это уже цель или цели.

Иными словами, основания осмотра – это обоснованные предположения о возможности обнаружить в ходе осмотра следы преступления и другие обстоятельства, имеющие отношение к происшествию [2]. В данном случае цель осмотра – обнаружение следов преступления, изъятие предметов, образцов, документов, выявление любых иных обстоятельств, имеющих значение для расследования уголовного дела. Важнейшей целью осмотра места транспортного события является установление причины происшествия и его механизма. Осмотр места происшествия на

железнодорожном транспорте имеет особенности, не присущие другим видам осмотра. Во-первых, при осмотре места происшествия следует как можно быстрее провести следственное действие, для восстановления дальнейшего движения. Во-вторых, само место происшествия часто занимает значительную территорию (десятки, а то и сотни и тысячи метров в длину), что требует применения научно-технических средств для точной фиксации как и самого места происшествия, так и его деталей. В-третьих, при расследовании транспортных преступлений требуются специфические знания, которыми следователь может не обладать, поэтому существует необходимость привлечения к осмотру широкого круга специалистов, способных выявить как первичные причины происшествия, так и «вторичные» причины возникновения конкретных следов.

## 1.

Особенностью производства следственного осмотра места происшествия стало сегодня то, что Федеральным законом № 23 от 4 марта 2013 года отечественное уголовно-процессуальное законодательство исключило участие понятых при его производстве, и это вызвало недовольство сторонников данного института. Ведь в соответствии со ст. 60 УПК обязанность понятного заключается в том, чтобы удостоверить факт производства следственного действия, его содержание, ход и результаты. Считаем, что обязательное участие понятых в осмотре места происшествия необходимо, а исключение их из участников осмотра не продуманный и опасный шаг, затрудняющий осуществление правосудия. Даже Кодекс РФ об административных правонарушениях требует наличия понятых при осмотре места события [3].

Требование законодателя о применении вместо понятых технических средств фиксации процесса и результатов осмотра места происшествия (часть 1.1 ст. 170 УПК) не устраняет возникающие опасения, ибо не уточнено, что относится к таким техническим средствам? Дешёвый мобильный телефон, на котором ничего не разобрать, тоже техническое средство. А если под рукой нет надежных технических средств? Значит в протоколе следователь напишет, что технические средства отсутствовали и этого достаточно? Следовало бы указать, что ход и результаты следственного осмотра необходимо фиксировать на видеокамеру,

имеющуюся во всех следственных подразделениях, а при её отсутствии или неисправности привлекать понятых для фиксации хода и результатов осмотра. Понятой, как живое лицо, может указать следователю на то, на что следователь и оператор видеозаписи не обратили внимание. А как зафиксировать запах алкоголя на видеокамеру? При этом понятой — незаинтересованное лицо, а оператор видеозаписи, как и следователь, представляют орган с определенными служебными установками.

Теперь о своевременности осмотра места происшествия, которая предопределяет саму возможность получить нужную для дела информацию об организации движения поездов, технических причинах и механизме происходившего, обнаружить следы, вещественные доказательства и прочие детали изучаемой картины. Своевременный осмотр предупредит вероятные изменения в обстановке как из-за вмешательства тех или иных лиц, так и по погодным условиям (снегопад, ливневый дождь, сильный ветер и т.п.).

УПК РФ разрешает производить осмотр места происшествия до возбуждения уголовного дела, чтобы исключить изменения обстановки и определить, было ли преступление или некое другое не преступное деяние.

Следы и вещественные доказательства, подлежащие осмотру при происшествии с подвижным составом, располагаются на железнодорожном полотне либо вблизи него, что требует применения фронтального осмотра, охватывающего полотно по его ширине и в зоне движения вдоль него. Особенность такого осмотра — значительная протяжённость осматриваемого участка, ибо средства сигнализации, пикеты и т.п. могут находиться на некотором расстоянии от самого места происшествия.

Подготовка к осмотру включает решение довольно широкого круга вопросов. Прежде всего, фиксируются объекты транспортной инфраструктуры, которые относятся к месту события. Очень важно определить состав следственной группы, в которую помимо работников следствия и дознания необходимо включить специалистов железнодорожного транспорта, как консультантов по данному происшествию. Если происшествие связано с локомотивом, привлекают инженерно-технических работников локомотивных депо, при осмотре вагонов — специалистов вагонного депо, при осмотре железнодорожного пути — путейцев и т.д.



Среди приглашаемых могут быть члены ведомственной или межведомственной комиссии, специально созданной для расследования происшествия. При необходимости привлекаются сотрудники научно-исследовательских, проектных, конструкторских организаций и профильных учебных заведений. Если погибли люди, то нужны судебно-медицинские эксперты, в крайнем случае врачи, чтобы выполнить положенную им часть общей работы.

Следственный осмотр должен производиться так, чтобы гарантированно выявить все дефекты и неисправности и подвижного состава, и железнодорожного пути в районе происшествия, поскольку искомые причины случившегося могли действовать либо сами по себе, либо в совокупности друг с другом. Для этого при подготовке к осмотру следует установить связь с органами транспортной полиции, ведомственной комиссией, руководителями восстановительного поезда и ремонтно-восстановительной бригады. Они помогут выяснить обстановку в районе происшествия, интенсивность движения поездов, характер проводимых здесь перед происшествием путевых и иных работ. Надо установить виды и количество научно-технических средств, необходимых для осмотра. При наличии предположения о дефектах пути или подвижного состава как причине происшествия готовятся соответствующие приборы, шаблоны, устройства.

## 2.

В первую очередь подлежат обязательному осмотру следующие объекты:

- для установления принимаемых машинистом мер по остановке поезда: приборы управления локомотивом, в том числе указывающие скорость движения, приборы сигнализации и фиксации действий машиниста;
- на локомотиве все тормозные колодки, на вагонах выборочно для определения их применения при торможении, проверки 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 события и те, на которых уже ведутся ремонтно-восстановительные работы.

Последовательность производства осмотра определяется характером происше-

ствия, а именно: произошло ли оно по причине схода поезда с рельсов или в результате столкновения поездов. 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 колёсных пар, которые первыми сошли с рельсов, их конструктивные размеры, наличие на них «ползунов». При столкновении поездов подлежат первоначальному осмотру средства путевой сигнализации — светофоры, семафоры, средства блокировки, тормозная и автотормозная магистрали.

При осмотре подвижного состава обращается внимание на состояние органов управления локомотивом и имеющихся в кабине машиниста приборов, положение рукояток контроллера, рукоятки включения торможения. Всё это обязательно фиксируется посредством фото- или видеозаписи. Проверяются функции осветительных приборов (наличие в них ламп), включены ли они. С помощью специалистов устанавливается работоспособность аппаратуры автоматической сигнализации локомотива, автостопа, локомотивного повторителя светофорных сигналов, скоростемера.

Осматриваются вместе со специалистом путевые устройства сигнализации, централизации и блокировки, их исправность, наличие пломб на них, положение путевых сигналов, степень их видимости. При осмотре пути выявляют нахождение на рельсах посторонних предметов, состояние рельсов, имеется ли на них ржавчина, шлак, песок, иной грунт, которые могли вызвать сбой в работе средств сигнализации, централизации и блокировки.

При столкновении поездов на пристанционных путях устанавливаются маршрут их движения, положение и исправность стрелок на маршруте, стрелочных указателей, контрольных стрелочных замков, работа и показания светофоров или семафоров, уточняется система взаимосвязи сигналов и стрелок, какова она — в виде электрической или механической централизации, ключевой зависимости и не нарушена ли в зоне события. Проверяются записи в журнале СЦБ о неисправности приборов сигнализации, централизации, блокировки либо об их сбое ликвидации неисправностей, а также состояние выходных светофоров и семафоров, соответствие их показаний

программе. С участием специалистов оценивается работа блокировочных аппаратов полуавтоматической блокировки и включенных блок-механизмов, которые предназначены для запираания рычагов семафоров; определяется, в каком состоянии находятся централизаторы автоматической блокировки, управляющие выходными светофорами, исправны ли и правильно ли действуют устройства блокировочной системы, не нарушена ли целостность контрольных пломб.

Следственный осмотр подвижного состава, с которым произошло происшествие, начинается с отработки наиболее распространённой причины схода с рельсов, то есть с проверки исправностей ходовых частей, прежде всего колёсных пар, для чего производится тщательный осмотр осей, ступиц, бандажей и ободов цельнокатаных колёс и их гребней. Обращается внимание на глубину проката бандажа или обода колеса, она не должна превышать 7 мм для пассажирских поездов дальнего следования, 8 мм — для пригородных и 9 мм — для грузовых поездов. Выявляются возможные «навары» на поверхности катания колеса, появившиеся вследствие перемещения частичек металла по причине изменяющихся эксплуатационных условий, роста скорости движения или в связи с использованием композиционных колодок; наличие ползуна, сдвига или ослабления ступиц колёс.

При сдвиге колеса к середине оси в месте её 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 ней поверхности. Если колесо сдвинулось в сторону буксы, такая полоска возможна возле торца ступицы, обращённой к середине оси. В этом случае появление неокрашенной полоски, трещин слоя краски, смазки и ржавчины является признаком ослабления ступицы колеса на оси. Подтверждает сдвиг замер расстояния между внутренними гранями бандажей или ободов колёс, оно должно быть не больше 1443 мм и не меньше 1437 мм у колёсных пар поездов с разрешённой 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. Всё это необходимо для установления причины события: не указанные ли неисправности и изменения в колёсных парах повлекли происшествие, или же они появились в результате самого происшествия.

В ходе осмотра подлежат проверке автосцепные устройства, их исправность и состояние, для чего используются универсальные шаблоны и специальные ломы; крепления и состояние тормозного оборудования и других деталей и устройств, подвешиваемых к раме локомотива или вагона, к кузову, колёсной тележке и т.п., обрыв и падение которых могли стать причиной происшествия. Место и время изготовления, проверки и ремонта поломанных и неисправных устройств и деталей устанавливаются по их клеймам (или паспортам).

Для выявления технических причин и механизма происшествия используются результаты расшифровки скоростемерной ленты, фиксирующей скорость, давление воздуха в тормозной магистрали, время отправления с последней остановки и между отдельными точками движения, время и точки резкого изменения движения. Иногда по ленте можно определить, какой вагон или локомотив сошли с рельсов первыми.

### 3.

Остановимся на тактике осмотра железнодорожного пути и рельсов в месте происшествия. Осматривая железнодорожный путь, необходимо регистрировать изломанные и остродефектные рельсы, расширение либо сужение межрельсового расстояния, перекосы и резкие углы расположения рельсов, «угон» рельсового полотна относительно насыпи, выброску участка полотна, перекосы пути, наличие пучины или просадки полотна, наличие и величину зазоров в стыках между рельсами и иные дефекты, которые по отдельности или в совокупности могли стать причиной происшествия. Проверяется направление кривой в плане и по хордам и её состояние.

В ходе осмотра рельсов особое внимание уделяется их изогнутости по горизонтали и вертикали, наличию следов трения бандажей и ободов цельнокатаных колёс на головке рельсов, ударов на головках, шейках и подошвах рельсов от сошедших с них колёс, наличию, достаточности и работоспособности противоугонов. При оценке изломанных рельсов фиксируются их



213



маркировка, тип, место изготовления, время укладки в путь, признаки остродетектности (трещины, отколы в головке, шейке, подошве, вокруг болтовых отверстий).

Обязательно подлежат осмотру повреждённые шпалы, определяется их состояние до происшествия, выявляются имеющиеся дефекты, которые могли стать его причиной. Кроме повреждённых шпал тщательно осматриваются и другие шпалы по обоим направлениям от данного места, замеряются расстояния между шпалами. Проверяются шпальные вкладыши на наличие в них дефектов, способных вызвать уширение рельсовой колеи, отбой рельсовых нитей и общее расстройство пути. Затем ведут осмотр креплений, целостность подкладок и накладок, наличие парно лопнувших накладок, состояние и количество болтов, костылей, шурупов. Во время следственных действий могут быть выявлены сдвинутые и выкантованные шпалы, что возможно и стало причиной происшествия.

Приступая к осмотру стрелочных переводов, ставят целью выявить изломы острижков, рамных рельсов, крестовин и их сердечника, усювиков. Проверяется, нет ли разрывов контррельсовых болтов, не разъединены ли стрелочные острижки и какова плотность их прилегания к рамному рельсу, нет ли на них сколов, выкрашивания металла, понижения против рамного рельса. Измеряется расстояние между рабочей гранью головки контррельса и усювика 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 передвигжных частей стрелочного перевода, которые могли привести к взрзу стрелки.

При осмотре стрелочного перевода применяются штангенциркуль путевой ПШВ «Путеец», предназначенный для измерения зазоров между острижками и рамными рельсами, между подошвами острижков и подушками, для промеров размеров рельсов, высоты рамного рельса на лафетном листе, вертикального износа острижков, их понижения против рамных рельсов. Кроме того, используются уровень, шаблоны, линейки, глобомеры.

Происшествие, связанное с саморасцепом поезда или «выжиманием» вагона,

требует тщательного осмотра всех деталей автосцепки, анализа степени их изношенности, дефектов, а также состояния вагона, на котором находилась автосцепка. При этом проверяется ширина зева автосцепки, толщина замка, насколько изношены большой зуб, ударная поверхность зева и малый зуб. Следователь привлекает специалиста для оценки действия устройства, предохраняющего от саморасцепа.

Для более эффективного осмотра места происшествия следует применять научно-технические средства. Высокие результаты даёт использование лазерного сканера Trimble TX5, позволяющего создавать 3D-модель, по которой можно измерить с точностью до миллиметра любые расстояния, а затем реконструировать событие происшествия. Такой прибор применялся при осмотре аэродрома в Ростове-на-Дону, где в марте 2016 г. разбился самолёт рейса Дубай–Ростов.

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

Если осмотром места происшествия является железнодорожный переезд, на котором произошло столкновение поезда с автомобилем, трактором или иными транспортными средствами, то помимо всего прочего выясняются и фиксируются положение поезда после его остановки и положение транспортного средства относительно железнодорожного полотна; положение заградительных щитов, шлагбаумов, переездных светофоров и видимость их сигналов, состояние всех этих устройств, в том числе повреждения. Осматривается заградительный перед переездом светофор и наличие на путях перед переездом знака «С», требующего обязательной подачи звукового сигнала машинистом поезда, а также расстояние от переезда до заградительного светофора и знака «С». Исследуется положение кно-

пок и тумблеров на щитке управления дежурного по переезду, наличие на кнопках пломб.

Проверяется, в каком состоянии находится покрытие проезжей части не только в границах переезда, но и автомобильной дороги на подъезде к переезду, а также наличие или отсутствие гололёда, снега, влаги от дождя на проезжей части. Если на дороге перед переездом и на переезде имеются следы торможения транспортного средства, то замеряется расстояние от границы переезда до начала следа торможения и длина этого следа, определяется, с какого расстояния водитель транспортного средства мог увидеть приближающийся поезд, а машинист поезда — транспортное средство на переезде. Выясняется наличие и состояние предупреждающих дорожных знаков на подъезде, сколько их с каждой стороны и на каком расстоянии от границ переезда они расположены, попадают ли в зону визуальной видимости водителя транспортного средства. Оценивается работа радио- и телефонной связи на переезде.

При осмотре места происшествия, произошедшего в тёмное время суток, в обязательном порядке проверяется состояние освещения как проезжей части переезда, так и подъездов к нему, а также видимость поездных сигналов локомотива (прожектора, фонарей у буферного бруса) на подходах поезда к переезду. Необходимо получить профиль и план автомобильной дороги на подъезде к переезду с обеих сторон.

Фиксируются имеющиеся на транспортном средстве повреждения, работа тормозов, осветительных приборов, рулевого управления, звукового сигнала.

При наличии на переезде автоматической переездной сигнализации проверяется длина участков приближения и их соответствие техническим нормам; устанавливается временной момент начала подачи сигнального извещения о приближении поезда до включения запрещающих сигналов светофоров на переезде и начала перевода переездного бруса в закрытое положение, а также соответствие указанного времени нормативам.

#### 4.

Важнейшей особенностью осмотра места происшествия является фиксация хода и результатов следственного действия, включая составление подробного протокола. Кроме текста протокола осмотра оформ-

ляются схемы, планы, применяются фотография и видеосъёмка. Наиболее эффективным видом фиксации становится видеосъёмка, позволяющая зафиксировать процесс в динамике.

Что касается фотографирования, то различают ориентирующую, обзорную, узловую, детальную фотосъёмку. В процессе ориентирующей запечатлевается не только непосредственное место происшествия, но и прилегающие к нему участки железнодорожного пути и полосы отвода. Обзорная фотосъёмка фиксирует расположение поезда, сошедших с рельсов вагонов (и локомотива, если его это тоже коснулось), локомотива и (или) вагонов, которые были разбиты, опрокинулись, а также оставшейся на путях части состава.

Узловая фотосъёмка направлена на фиксацию отдельных участков места происшествия и предметов, обнаруженных во время осмотра, в том числе кабины локомотива снаружи и внутри со всеми приборами и устройствами; оторвавшиеся от локомотива и вагонов колёсные тележки, другие детали и части; повреждённые рельсы, шпалы, опоры контактной сети, прочие конструкции, имеющиеся на полотне или вблизи него, разрушенное полотно и иные искусственные сооружения, значимые для расследования.

Посредством детальной фотосъёмки можно зафиксировать мелкие предметы и следы в более крупном масштабе, что повысит возможность выявлять их особенности и признаки для получения доказательств относительно причины (причин) происшествия.

В заключительной части протокола осмотра места происшествия указываются условия фотосъёмки и видеозаписи (время суток, вид освещения, погодные условия, используемые фотоаппараты, видеокамеры, вид и марка светофильтров при их применении, включалась ли фотовспышка). Видеозапись и распечатанные фотографии, их негативы прилагаются к протоколу осмотра или прилагаются флэш-карты цифровой фототехники или цифровых видеокамер. Указываются предметы, документы, изделия, обнаруженные во время осмотра места происшествия и изъятые для дальнейшего исследования. Протокол осмотра завершается подписями следователя, присутствующих лиц (специалисты, эксперт-криминалист, понятые при их наличии и другие участники процесса).



Говоря об «изъятии» обнаруженных на месте происшествия предметов, документов, образцов, отметим, что такой термин не определён в УПК, а само действие не предусмотрено в качестве самостоятельного следственного, хотя оно постоянно применяется на практике, и законодатель тоже привык его применять. Изъятие не только возможно, но и существует при производстве различных следственных операций. Мы поддерживаем мнение А. Р. Белкина о дополнении УПК статьёй 164<sup>1</sup> – «Изъятие предметов, документов, образцов» [4, 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» [4].

Какие документы подлежат осмотру и могут быть изъяты? В первую очередь технико-распорядительный акт станции, расписание и журнал движения поездов по станции, журнал регистрации радио- и телефонограмм, относящихся к поездом, график исполненного расписания движения поездов. Проверяются книги замечаний и указаний ревизора по безопасности движения, состояния и ремонта пути, локомотивов, вагонов, устройств СЦБ и связи; докладные записки ревизоров и их акты, указывающие на обнаруженные при инспектировании дефекты, угрожающие безопасности движения. Изучаются акты технического осмотра подвижного состава, книги записей ремонта локомотивов и замечаний машинистов, журнал осмотра пути, устройств СЦБ и связи, стрелочных переводов, а также книги с письменными предупреждениями о неисправностях. Изучаются акты проверок и докладные записки ответственных лиц по выявленным недостаткам в организации движения поездов, работы локомотивного и вагонного депо и письменные объяснения ответственных за тот участок дороги, на котором произошло происшествие.

Если уже имеются материалы служебного расследования происшествия, то они тоже изучаются и с них снимаются копии, приобщаемые к уголовному делу.

## 5.

По большинству происшествий с железнодорожным транспортом назначаются экспертизы по установлению непосредственных причин случившегося, относимости тех или иных предметов, деталей,

неисправностей и дефектов к данному происшествию. Ко времени назначения экспертизы у следователя должны быть заключение служебного расследования о причине происшествия; протокол осмотра места происшествия; показания машиниста локомотива, его помощника, ответственных лиц служб пути, сигнализации, централизации, блокировки, локомотивного и вагонного хозяйства. Изучение представленных материалов позволит установить, действительно ли необходимо назначение экспертизы, и если да, то какие вопросы следует поставить перед экспертом.

При столкновении поездов перед экспертами могут быть поставлены вопросы о наличии на локомотиве неисправностей и дефектов, вызвавших происшествие; были ли нарушения правил технической эксплуатации и должностных инструкций со стороны локомотивной бригады; в каком состоянии находятся устройства СЦБ и связи, нет ли в них неисправностей, которые стали причиной столкновения поездов или наезда на препятствие; нет ли нарушения правил организации маневровых работ; не были ли нарушены дежурным по станции или другими лицами требования техническо-распорядительного акта.

Назначается судебно-техническая экспертиза и при расследовании происшествий, произошедших при маневровых работах. Перед экспертом (экспертами) ставятся вопросы: соответствует ли задание на маневровую работу, в ходе которой произошло происшествие, требованиям безопасности движения; правильно ли были расставлены работники – участники маневровой работы и были ли взаимно согласованы их действия; не нарушены ли инструкции по движению поездов и маневровой работе членами локомотивной бригады, если да, в чём это выжалось; были ли своевременно прекращены манёвры перед приёмом на станцию поезда.

Для определения причин схода подвижного состава с рельсов назначается судебно-техническая экспертиза, перед которой ставятся вопросы: какое состояние пути на месте схода и не имеют ли рельсы и шпалы дефектов, вызвавших происшествие; не нарушены ли работниками службы пути правила ремонта и текущего содержания пути; каково техническое состояние локомотива и вагонов, нет ли у них дефектов, обусловивших сход состава с рельсов; не были ли нарушены правила технической

эксплуатации и должностные инструкции со стороны работников вагонного депо; не были ли вагоны перегружены, если да, не это ли стало причиной схода состава с рельсов; правильно ли распределён, уложен и закреплён груз в вагонах; соответствует ли формирование состава, вагоны которого сошли с рельсов, действующим правилам и инструкциям.

Если при осмотре вагонов были обнаружены изломы осей, шеек осей, разрушение колёс, то экспертов спрашивают, какова причина излома оси или шейки оси, разрушения колёс и т.д.; какие причины обусловили появившиеся в месте происшествия неисправности пути, в том числе его уширение, сужение, перекосы, выбросы.

При расследовании происшествий на железнодорожном транспорте часто встают вопросы определения качества и структуры металла деталей (рельсов, осей, шеек осей, буксы, автосцепных устройств и пр.), металлических опилок, обнаруженных в буксах локомотива и вагонов, вида и структуры металла в предметах, обнаруженных на месте происшествия или изъятых у подозреваемых лиц. В этих условиях назначается металлографическая экспертиза, призванная прояснить по какой причине была повреждена деталь; когда произошло разрушение узла по отношению к событиям происшествия; имелись ли изначально повреждения, которые привели к их разрушению и др.

Дактилоскопическая и трасологическая экспертизы требуются для исследования следов пальцев рук на инструментах, рукоятках управления и стоп-кранов, на деталях, дорожных приборах и устройствах, а также следов ног, оставленных на месте происшествия, в кабине вагона или локомотива.

По делам о происшествиях, связанных с причинением вреда здоровью людей или гибелью человека, назначается судебно-медицинская экспертиза, на разрешение которой выносятся вопросы о причинах и времени наступления смерти, характер телесных повреждений, их связи с транспортным происшествием, признаках алкогольного опьянения у подозреваемого. При этом встаёт вопрос: почему состояние опьянения при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспорта

признается квалифицирующим признаком состава уголовного преступления, но не состава нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. И ответ здесь уже не за экспертами. Это совсем другая тема.

Подводя итог, отметим, что проблемы, относящиеся к тактике проведения следственного осмотра места происшествия, связанного с железнодорожным транспортом, чрезвычайно важны и актуальны и требуют более подробного рассмотрения в монографическом исследовании. Тем не менее, затронутые нами вопросы могут иметь значение для практических работников, особенно в части применения новейших научно-технических средств, формирования следственно-оперативной группы с обязательным привлечением широкого круга специалистов, использования видеозаписи, а также преодоления пробелов уголовно-процессуального законодательства. Всё это, по нашему мнению, повысит эффективность данного следственного действия и, как следствие, раскрываемость транспортных происшествий и преступных посягательств на объекты транспортной инфраструктуры [9, 10].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Уголовно-процессуальный кодекс РФ. — М., 2016.
2. Торбин Ю. Г. Комментарий к УПК РФ. — М.: Норма, 2004. — 304 с.
3. Кодекс об административных правонарушениях РФ. — М., 2015.
4. Белкин А. Р. УПК РФ: конструктивная критика и возможные улучшения. — М.: МГУПИ, 2015. — 80 с.
5. Гапеев В. И., Пищик Ф. П., Егоренко В. И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте. — Минск: Полымя, 2007. — 365 с.
6. Долицкий Е. А. Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте. — М., 2009. — 321 с.
7. 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. — Гарант. [Электронный ресурс]: <http://base.garant.ru/70878628/#friends#ixzz4B5vwsnDL>. Доступ 22.06.2016.
8. Положение о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий // Российская газета. — 2007. — 7 февраля. [Электронный ресурс]: <https://rg.ru/2007/02/07/rassledovanie-dok.html>. Доступ 22.06.2016.

Координаты автора: **Суденко В. Е.** — [sudenko@yandex.ru](mailto:sudenko@yandex.ru).

Статья поступила в редакцию 22.06.2016, принята к публикации 15.11.2016.

